



Ministero della cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI
E PAESAGGIO

Prot. n. vedi intestazione digitale

Class. 34.43.01 Fasc. 22.126.1/20219

Roma vedi intestazione digitale

Al Ministero dell'Ambiente e della sicurezza
energetica
Ex Ministero della transizione ecologica
Direzione generale valutazioni ambientali
Divisione V – Sistemi di valutazione ambientale
va@pec.mite.gov.it

Alla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto
ambientale VIA e VAS
ctva@pec.minambiente.it

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Direzione Investimenti Area Nord Est
Progetti Verona e Brennero
rfi-din-dine.vr@pec.rfi.it

Oggetto: [ID: 8728] Borgo Valsugana, Roncegno Terme, Civezzano, Novaledo, Trento, Caldonazzo, Pergine
Valsugana, Calceranica al Lago, Levico Terme, Altopiano della Vigolana (**Provincia Autonoma di
Trento**): Progetto di fattibilità tecnico economica "Elettrificazione Trento-Bassano del Grappa, Lotto 1:
Tratta Trento-Borgo Valsugana Est
Procedimento ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006
Proponente: Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A
Parere

E.p.c.

All'Ufficio di Gabinetto dell'On. Ministro della cultura
udcm@pec.cultura.gov.it

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

Alla Provincia Autonoma di Trento
Soprintendenza per i beni culturali
sopr.beniculturali@pec.provincia.tn.it
sopr.architettoniciarcheologici@pec.provincia.tn.it

Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio
serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it

Agenzia provinciale per la protezione
dell'ambiente
Settore qualità ambientale
appa@pec.provincia.tn.it
valamb.appa@pec.provincia.tn.it

Dipartimento Territorio Ambiente, Energia e
Cooperazione
dip.taec@pec.provincia.tn.it

Servizio Sviluppo Sostenibile e Aree Protette
serv.aappss@pec.provincia.tn.it

Al Servizio II – Scavi e tutela del patrimonio
archeologico della DG ABAP



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO

Via di San Michele, 22, 00153 Roma - TEL. 06/6723.4554

PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

dg-abap.servizio2@pec.cultura.gov.it

Al Servizio III – Tutela del patrimonio storico, artistico
e architettonico della DG ABAP
dg-abap.servizio3@pec.cultura.gov.it

Alla Regione Autonoma Trentino Alto Adige
regione.taa@regione.taa.legalmail.it

Al Comune di Trento
protocollo@pec.comune.trento.it

Al Comune di Civezzano
comune@pec.comune.civezzano.tn.it

Al Comune di Pergine Valsugana
protocollo@pec.comune.pergine.tn.it

Al Comune di Altopiano della Vigolana
comune@prc.comune.vigolana.tn.it

Al Comune di Calceranica al Lago
segreteria@pec.comune.calceranica.tn.it

Al Comune di Caldonazzo
comune.caldonazzo@legalmail.it

Al Comune di Levico Terme
comunelevicotermes@cert.legalmail.it

Al Comune di Novaledo
comune@pec.comune.novaledo.tn.it

Al Comune di Roncegno Terme
comune.roncegnotermes@pec.it

Al Comune di Borgo Valsugana
comuneborgovalsugana.tn@cert.legalmail.it

VISTO il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368.

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241.

VISTO il decreto Legislativo 14 marzo 2013, n. 33.

VISTO il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

VISTO il decreto legislativo del 3 aprile 2006, n. 152.

VISTO il decreto legislativo del 18 aprile 2016, n. 50

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio Dei Ministri n. 171 del 29 agosto 2014.

VISTO l'art. 4, commi 3, del D.M. 27 novembre 2014, concernente "Articolazione degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo".

VISTO il decreto interministeriale 24 dicembre 2015, pubblicato sulla G.U. n. 16 del 21-01-2016, sottoscritto dall'allora Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con l'allora Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale".

VISTO il decreto del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo n. 44 del 23 gennaio 2016 recante "Riorganizzazione del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo ai sensi dell'art. 1 comma 327 della legge 28



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO
Via di San Michele, 22, 00153 Roma - TEL. 06/6723.4554
PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it
PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

24.01.2023

dicembre 2015, n.208” registrato alla Corte dei Conti il 29 febbraio 2016, n. 583 del registro dei Provvedimenti, e pubblicato in G.U.R.I. l'11 marzo 2016, Serie Generale n. 59, ed entrato in vigore il 26 marzo 2016.

VISTA la Circolare n. 14 del 25 marzo 2016 del Segretario Generale del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo, avente ad oggetto “Riorganizzazione del Ministero dei beni e le attività culturali e del turismo ai sensi dell’art. 1 comma 327 della legge 28 dicembre 2015, n.208”.

VISTO il decreto legge 12 luglio 2018, n. 86.

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio Dei Ministri 19 giugno 2019, n. 76.

VISTO l’articolo 1, comma 16, del decreto legge 21 settembre 2019, n. 104.

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 dicembre 2019, n. 169

VISTO il Decreto ministeriale del MiBACT 28 gennaio 2020, n. 21, recante “Articolazione degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo”.

PREMESSO che Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Direzione Investimenti Area Nord Est – Progetti Verona, con nota prot.n. 11 del 27.07.2022 ha avanzato istanza per l’avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi degli artt. 23 e 25, c. 2-bis, del D.Lgs. 152/2006, integrata con la Valutazione d’Incidenza di cui all’art. 5, del D.P.R. 357/1997 per il progetto in argomento.

PREMESSO che la Direzione generale Valutazioni ambientali dell’allora Ministero della Transizione Ecologica (Mite ora Ministero dell’Ambiente e della sicurezza energetica) ha comunicato con nota prot. n.98948 del 08.08.2022 la procedibilità della suddetta istanza, pubblicando la documentazione trasmessa dalla Società sul sito web dedicato, rinvenibile attraverso il link <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8916/13128>.

CONSIDERATO che come esplicitato nella suddetta nota dell’allora MiTE, *si sottolinea che ai sensi dell’art. 24, comma 3 del D.Lgs. 152/2006, così come modificato dall’art. 53-bis, comma 3 terzo periodo del D.L. 77/2021 convertito in L. 108/2021, dalla data della suddetta comunicazione di pubblicazione dell’avviso al pubblico sul sito web del Ministero della Transizione ecologica, decorre il termine di 30 giorni entro il quale chiunque abbia interesse può presentare alla scrivente le proprie osservazioni concernenti la Valutazione di Impatto Ambientale, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi. Ai sensi del predetto comma, entro il medesimo termine, sono acquisiti per via telematica i pareri delle Amministrazioni e degli Enti pubblici in indirizzo.*

PREMESSO che con nota prot.n. 30965 del 23.08.2022 questa Direzione generale ha richiesto agli Uffici provinciali competenti nella valutazione degli impatti dell’opera sul patrimonio culturale (beni culturali, archeologici e paesaggio) di voler analizzare la documentazione pubblicata sul sito del Mite alla pagina web sopra indicata e di voler far pervenire entro il termine della consultazione pubblica, le proprie valutazioni in merito al Progetto in argomento; e ai Servizi II e III della stessa Direzione generale ABAP ha chiesto di voler trasmettere il proprio contributo istruttorio in merito al progetto in argomento entro 5 giorni dal ricevimento del parere degli Uffici provinciali interessati.

CONSIDERATO che la Provincia Autonoma di Trento con nota prot. 339 del 15.11.2022 (agli atti di questo Ufficio con nota prot.n. 41031 del 16.11.2022) ha trasmesso la deliberazione n. 1922 di data 28 ottobre 2022 in merito al Parere della Provincia Autonoma di Trento nell’ambito delle procedure di competenza statale ai sensi dell’art. 19 della l.p. 17 settembre 2013, n. 19 (agli atti di questo Ufficio con nota prot.n. 41031 del 16.11.2022).

CONSIDERATO che il Servizio II - *Scavi e tutela del patrimonio archeologico* di questa Direzione generale ABAP ha trasmesso il proprio contributo istruttorio con nota prot.n. 1105 del 12.01.2022.

CONSIDERATO che il Servizio III - *Tutela del patrimonio storico, artistico e architettonico* di questa Direzione generale ABAP ha trasmesso il proprio contributo istruttorio con nota prot.n. 2469 del 23.01.2023.



CONSIDERATO che le opere interessano l'ambito della Regione Trentino Alto – Adige, Provincia Autonoma di Trento, e sono localizzate nel territorio dei Comuni di Trento, Civezzano, Pergine Valsugana, Altopiano della Vigolana, Calceranica al Lago, Caldonazzo, Levico Terme, Novaledo, Roncegno Terme, Borgo Valsugana.

L'intervento, relativo alla tratta tra Trento (pk 146+989) e Borgo Valsugana Est (pk 102+528), si inserisce nel più ampio progetto di Elettificazione della Linea Trento – Bassano del Grappa, finalizzato a completare l'elettificazione della rete ferroviaria gestita da RFI in Regione Trentino Alto-Adige. Il conseguimento di tale obiettivo, citato nell'Accordo Quadro per l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio della Provincia Autonoma di Trento, sottoscritto in data 09/08/2016 tra la Provincia e RFI, è stato altresì richiesto dagli Enti Locali interessati in previsione delle Olimpiadi Invernali 2026.

Il progetto di elettificazione della Linea Trento – Bassano del Grappa è suddiviso in tre lotti funzionali:

- **Lotto 1: Trento – Borgo Valsugana Est (oggetto del presente procedimento);**

- Lotto 2: Borgo Valsugana Est – Primolano;

- Lotto 3: Primolano – Bassano del Grappa.



Lotto 1 – oggetto della presente VIA- Trento-Borgo Valsugana Est

Nello specifico gli interventi relativi al Lotto 1 prevedono quanto segue:

- Interventi locali di snicchiatura delle gallerie (San Rocco e Albi; spessore massimo 5-10 cm), che permettano l'inserimento della catenaria rigida senza necessità di interventi sul piano del ferro;
- Elettificazione di circa 43,7 km di linea;
- Realizzazione di due nuove sottostazioni elettriche in località Caldonazzo (pk 120+361) e in località Borgo Valsugana (pk 103+260), e adeguamento/potenziamento dell'SSE di Trento;
- Adeguamento del telecomando DOTE;
- Interventi sulle opere civili per consentire l'elettificazione della tratta (cfr, Relazione paesaggistica pag. 258).

CONSIDERATO che la Società proponente riferisce che «la proposta progettuale in questione permette il passaggio da treni alimentati a gasolio (ad oggi presenti sulla tratta) a quelli a trazione elettrica, con conseguente impatto positivo in termini di emissioni di gas inquinanti e climalteranti, ed il passaggio di approvvigionamento da una fonte energetica interamente fossile ad una da fonte rinnovabile per una aliquota superiore al 40%. Tale elettificazione è un passo necessario per il potenziamento infrastrutturale dell'intera tratta Trento-Bassano del Grappa che porterebbe a numerosi vantaggi in termini di collegamenti viaggiatori».



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO
Via di San Michele, 22, 00153 Roma - TEL. 06/6723.4554
PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it
PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

CONSIDERATO che il D. Lgs. 152 del 2006 all'art. 5, comma 1, lett. c, elenca tra i fattori su cui valutare gli impatti ambientali ("effetti significativi, diretti e indiretti, di un piano, di un programma o di un progetto"): beni materiali, patrimonio culturale (che, come noto, comprende, ai sensi del D. Lgs. 42/2004, beni culturali e beni paesaggistici), paesaggio. Per cui il procedimento di VIA non ha come oggetto i soli beni paesaggistici ai sensi del D. Lgs. 42/2004, ma il paesaggio inteso nella sua accezione più ampia.

CONSIDERATO che l'Ufficio della Provincia autonoma di Trento con nota prot.n. 338 del 15.11.2022 ha trasmesso la deliberazione n. 1922 di data 28 ottobre 2022 di cui all'oggetto relativa al progetto di fattibilità tecnico economica dell'elettrificazione Trento - Bassano del Grappa, lotto 1: Trento- Borgo Valsugana Est, in particolare la provincia autonoma di Trento delibera di:

1. di esprimere, ai sensi dell'art. 19 della legge provinciale 17 settembre 2013, n. 19, per i motivi di cui in premessa, il parere relativo al rilascio della compatibilità ambientale del progetto "Elettrificazione Trento - Bassano del Grappa, lotto 1: tratta Trento-Borgo Valsugana Est", proposto dalla società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. così come rappresentato nella relazione di cui all'allegato A, redatta sulla base dei pareri delle strutture provinciali e degli Enti coinvolti e raggruppati nell'Allegato B, che formano parte integrante della presente deliberazione;
2. di indicare che il parere di cui al precedente punto ha raccolto e sintetizzato, sfruttando le varie competenze delle strutture pubbliche coinvolte, elementi riguardanti le questioni ambientali rilevanti che interessano la realizzazione del progetto rappresentato nel progetto esaminato ed ha messo in luce alcune criticità ambientali meritevoli di valutazione ed approfondimento nell'istruttoria di VIA condotta dal Ministero della transizione ecologica;
3. di trasferire, per quanto detto al precedente punto, al Ministero della transizione ecologica, competente al rilascio della compatibilità ambientale del progetto, gli elementi di criticità individuati e contenuti negli allegati alla presente al fine di permettere allo stesso di valutarli e, qualora ritenuto opportuno, di richiedere le necessarie integrazioni e/o assegnare idonee prescrizioni per la presente fase progettuale o per le successive;
4. di disporre la comunicazione della presente deliberazione al Ministero della transizione ecologica ed al Ministero della cultura.

CONSIDERATO che in allegato alla predetta delibera vi sono, tra gli altri, il parere del Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio (nota prot.n.18.3-2022-237) per quanto attiene gli impatti sul paesaggio; il parere della Soprintendenza per i beni culturali (nota prot.n. 17.6-2022.232) per quanto attiene agli aspetti inerenti agli impatti sul patrimonio storico artistico in cui si richiama anche il parere della Soprintendenza prot. n.745606 dd.14.10.2021 per quanto attiene agli aspetti archeologici.

CONSIDERATO che nella suddetta delibera si evidenzia come «le Amministrazioni dei Comuni di Pergine Valsugana, Civezzano, Caldonazzo, Calceranica al Lago e Levico Terme hanno stilato e trasmesso (con le note del Comune di Civezzano, del Comune di Pergine Valsugana e del Comune di Caldonazzo) un parere congiunto finalizzato in sintesi ad evidenziare una significativa criticità per quanto riguarda l'inserimento paesaggistico soprattutto tenuto conto di alcuni ambiti di pregio interessati dalla realizzazione dell'opera».

CONSIDERATO che, come di apprende nella suddetta delibera «Il documento conclusivo sugli esiti istruttori redatto dall'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente ha raccolto e sintetizzato, attraverso i contributi delle strutture coinvolte, diversi elementi riguardanti le questioni ambientali rilevanti che interessano la realizzazione del progetto ed ha messo in luce alcune criticità ambientali non ancora adeguatamente affrontate in particolare relativamente all'impatto sul paesaggio indotto dalla realizzazione dell'opera posta in valutazione in particolare dovuto alla realizzazione della catenaria che porta l'alimentazione elettrica. Il citato parere congiunto dei Comuni di Pergine Valsugana, Civezzano, Caldonazzo, Calceranica al Lago e Levico Terme richiedono un confronto sul tema ed avanzano proposte alternative volte alla mitigazione di tale impatto soprattutto nei punti più sensibili. Inoltre dall'istruttoria, ed in particolare dal Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio, emergono ulteriori indicazioni volte alla mitigazione dell'impatto».



CONSIDERATO in particolare quanto emerge dalla suddetta delibera in merito al Paesaggio (cfr. § Paesaggio da pag. 19 a pag. 20):

«Preme evidenziare che la Giunta comunale di Pergine Valsugana, con proprio conchiuso n. 76 di data 6 settembre 2022, ha espresso parere favorevole al progetto rilevando che nel tratto lungolago è opportuno valutare la possibilità di introdurre soluzioni alternative alla catenaria con palificazione sull'intera tratta, al fine di tutelare un contesto di particolare pregio paesaggistico. In maniera simile anche il Comune di Caldonazzo, che ricorda la sua vocazione turistica data dalla attrattività del lago più grande del Trentino, individua nell'impatto paesaggistico ambientale quello più rilevante tenuto conto della catenaria sul lungo lago e presso la stazione di Caldonazzo, punto di scambio delle varie tratte. Auspica un'approfondita valutazione in merito all'utilizzazione di nuove tecnologie che possano coniugare risparmio, efficienza e rispetto del paesaggio. In questo senso la Commissione edilizia comunale avanza le seguenti richieste:

- richiede un confronto per definire l'assetto delle finiture per quanto riguarda i fabbricati previsti in C.C. Caldonazzo al fine di assicurare il miglioramento dell'inserimento ambientale;
 - evidenzia il valore paesaggistico della zona e quindi chiede che vengano adottati tutti gli accorgimenti necessari per preservare questa irripetibile risorsa;
 - chiede, con riferimento al progetto di elettrificazione, di verificare da quale fonte rinnovabile sarà attinta l'energia elettrica.
- Peraltro si evidenzia che le Amministrazioni comunali di Pergine Valsugana, Civezzano, Caldonazzo, Calceranica al Lago e Levico Terme hanno ritenuto necessario portare avanti congiuntamente un contributo istruttorio proprio in questi termini. Ci si riferisce in particolare al tratto tra Pergine V. e Caldonazzo dove, in alcuni tratti di lunghezza significativa, la linea ferroviaria corre in affiancamento alla sponda del lago e alla pista ciclabile provinciale - peraltro osservando il progetto nella sua interezza, vale la pena citare anche la modifica del profilo storico delle arcate di Gocciadoro nel comune di Trento -. In tali tratti la presenza della strada provinciale (SP) n. 1 e della ferrovia rendono complesso il rapporto tra il lago e chi vive a monte di queste infrastrutture.

La realizzazione della catenaria in queste tratte, con tralicci di altezza pari a circa 8 m dal piano rotabile collegati dai cavi elettrici lungo tutto il tracciato, rappresenta un elemento di forte compromissione di un contesto paesaggistico percepito come particolarmente pregiato e quindi da preservare.

Al fine di tutelare questo patrimonio paesaggistico le Amministrazioni dei Comuni di Pergine Valsugana, Civezzano, Caldonazzo, Calceranica al Lago e Levico Terme si sono attivate ad acquisire elementi conoscitivi su eventuali sistemi innovativi, sostenibili e allo stesso tempo competitivi, dal punto di vista funzionale, rispetto alla tradizionale trazione elettrica alimentata da catenaria. Ci si riferisce in particolar modo al tema dei sistemi a batteria o ibridi elettrico/batteria. Questi sistemi, di recente realizzazione, ma con già importanti esperienze a livello europeo (regione del Baden-Württemberg in Germania, linea St Pölten - Horn nella Bassa Austria e altri) entreranno in servizio dalla seconda metà del 2023 su sette linee nei dipartimenti di Lione, Bordeaux, Marsiglia e Nimes in Francia), consentono la percorrenza di tratti ferroviari fino a 90 km, che sarebbero sufficienti per coprire tutto il percorso da Trento fino a Bassano del Grappa.

In ogni caso, per una maggiore affidabilità sull'autonomia di percorrenza, si potrebbe puntare ad una soluzione mista con un percorso in batteria da Trento fino a dopo la zona laghi, quindi un tratto elettrificato da fino a Primolano, durante il quale ricaricare le batterie ed un ultimo tratto da Primolano fino a Bassano del Grappa ancora a batteria. L'elettrificazione del tratto "post laghi"- Primolano consentirebbe la ricarica del sistema di accumulo dei treni ibridi, che si troverebbero ad affrontare solo due tragitti molto corti senza elettrificazione, pari a circa 30 km tra Trento e Levico Terme e 28 km tra Primolano e Bassano del Grappa.

Questa soluzione rispecchierebbe anche l'ipotesi di lavoro di RFI che ha previsto la suddivisione in tre lotti dell'elettrificazione della Valsugana: il primo lotto da Trento a Borgo Valsugana, il secondo lotto da Borgo Valsugana a Primolano ed il terzo lotto da Primolano fino a Bassano del Grappa. In sostanza si chiede di realizzare solamente i lavori del secondo lotto per l'elettrificazione, rinunciando ai lavori del primo lotto.



Con questa soluzione si potrebbe evitare l'elettrificazione delle gallerie tra Trento e Pergine Valsugana e tra Primolano e Bassano del Grappa, risparmiando una parte consistente dell'investimento previsto, che potrebbe invece essere utilizzato per ridurre i tempi di percorrenza della ferrovia mediante il raddoppio dei binari nei punti

- di incrocio dei treni come nei pressi di Caldonazzo, di Roncegno e di Grigno;
- realizzare dei sottopassi o dei sovrappassi stradali, eliminando alcuni passaggi a livello molto critici.

L'utilizzo di treni ibridi a batteria, necessari per percorrere il tratto senza elettrificazione tra Trento e Levico Terme, consentirebbe inoltre di avere un unico mezzo di trasporto per tutto il tratto Trento - Bassano del Grappa, senza richiedere una rottura di carico a Borgo Valsugana e causare disagio ai passeggeri per il cambio di treno. Con tale soluzione è anche ipotizzabile un'unica linea di percorrenza Innsbruck Venezia, dato che l'impiego di un treno ibrido potrebbe percorrere senza problemi sia tratti elettrificati che tratti non elettrificati. Lo stesso treno che attualmente percorre la tratta Trento Bassano del Grappa, potrebbe arrivare direttamente fino a Venezia senza effettuare alcun cambio di convoglio.

L'elettrificazione del tratto ferroviario tra Levico Terme e Primolano potrebbe inoltre avvenire senza alcuna interruzione del servizio ferroviario, dal momento che i lavori interesserebbero un tratto di linea del tutto privo di gallerie e facilmente cantierizzabile, tanto da ridurre notevolmente anche la durata complessiva del cantiere.

Si consideri che RFI, per l'elettrificazione delle gallerie tra Trento e Pergine Valsugana ha previsto una interruzione del servizio di trasporto della durata minima di 9 mesi.

L'interruzione della linea ferroviaria andrebbe quindi ad aggravare ulteriormente la situazione già critica della strada statale 47 della Valsugana.

Gli elementi tecnici sopra esposti rendono doveroso, a detta dei sottoscrittori della presente nota, un approfondimento tecnico da parte delle competenti strutture provinciali che consenta di mettere a confronto vantaggi e svantaggi delle diverse soluzioni tecnologiche oggi disponibili, al fine di indirizzare la scelta verso un progetto in grado di garantire la maggior sostenibilità, non solo in termini paesaggistico-ambientali, ma anche economici.

In conclusione, alla luce di quanto sopra esposto, le amministrazioni comunali citate chiedono la disponibilità ad un confronto per condividere una possibile strategia che permetta di indirizzare le scelte progettuali su un "binario" di maggiore sostenibilità, tutelando gli aspetti paesaggistici precedentemente citati.

Con riferimento ai predetti contenuti del parere congiunto dei Comuni sopra citati il Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio della PAT ha indicato che da un incontro informale con il gruppo di progettazione si è appreso che non è possibile alimentare il treno a motore elettrico con sistemi diversi da quello della catenaria, ovvero l'insieme di tralicci e sostegni verticali e cavi orizzontali, che distribuiscono l'energia elettrica sulla linea recapitata poi alla motrice per mezzo del pantografo. L'ipotesi di mantenere alcuni tratti o infrastrutture esistenti, di particolare pregio paesaggistico o ingegneristico architettonico, privi dell'infrastruttura elettrica è quindi scartata a priori».

CONSIDERATO invero che l'Ufficio competente per il paesaggio della Provincia autonoma di Trento (*Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio*) con suddetta nota prot.n. 18.3-2022-237 ha trasmesso il proprio parere in merito agli impatti sulla componente paesaggio che si trascrive integralmente:

«È fondamentale e necessario premettere che da un incontro informale con il gruppo di progettazione si è appreso che non è possibile alimentare il treno a motore elettrico con sistemi diversi da quello della catenaria, ovvero l'insieme di tralicci e sostegni verticali e cavi orizzontali, che distribuiscono l'energia elettrica sulla linea recapitata poi alla motrice per mezzo del pantografo. L'ipotesi di mantenere alcuni tratti o infrastrutture esistenti, di particolare pregio paesaggistico o ingegneristico architettonico, privi dell'infrastruttura elettrica è quindi scartata a priori. La scelta di elettrificare la tratta di ferrovia in oggetto comporta le seguenti criticità paesaggistiche che potrebbero essere mitigate vagliando ed approfondendo, nelle successive fasi di progettazione, i temi qui segnalati:

- appare molto delicato il tratto lungo il Lago di Caldonazzo ove la ferrovia è frapposta tra la ciclabile e la S.P. 1. La struttura composta dai pali di sostegno e la doppia linea elettrica aerea sarà molto visibile dalla S.P. 1 ed inficerà la vista



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO
Via di San Michele, 22, 00153 Roma - TEL. 06/6723.4554
PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it
PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

del lago ad oggi totalmente libera dai sostegni che si sviluppano in altezza a cadenza regolare uniti dalla linea elettrica orizzontale. A mitigazione degli impatti paesaggistici potrebbero essere prese in considerazione altre tipologie di strutture di sostegno della linea elettrica o dei materiali, basando la scelta sul principio di massima snellezza a parità di resistenza desiderata e/o sul principio di mimetismo cromatico. A titolo esemplificativo la scelta dell'acciaio Corten spesso concilia l'aspetto relativo alla resistenza meccanica con quello della protezione agli agenti atmosferici ed assicura un ottimo inserimento paesaggistico in contesti naturali come potrebbe essere il tratto lungo il lago di Caldonazzo. Altro aspetto di approfondimento potrebbe essere la possibilità di eseguire la massima spaziatura tra un sostegno e l'altro almeno nei tratti rettilinei;

- altro tratto molto delicato appare l'elettrificazione di tutto l'imponente viadotto ferroviario ad arcate in pietra che da fine ottocento attraversa la città di Trento. L'installazione della linea elettrica aerea prevede l'ancoraggio a parte, all'esterno del piano ferroviario e frapposta tra le varie arcate, di portali a traliccio reticolare a maglia triangolare. L'installazione di questa struttura metallica contrasta con le caratteristiche architettoniche del manufatto che risulta essere vincolato dalla Soprintendenza per i beni culturali. Oltre ai principi sopra menzionati che potrebbero essere studiati anche in tale contesto, è necessario progettare una diversa disposizione dei portali che eviti il posizionamento in vista diretta dalla viabilità cittadina che in più punti interseca il viadotto.

Per quanto riguarda infine gli interventi di realizzazione di due nuove sottostazioni elettriche in località Caldonazzo (pk 120+361 circa) e in località Borgo Valsugana (pk 103+260 circa), si suggerisce di uniformare le scelte architettoniche al costruito esistente ponendo attenzione, previo approfondimento progettuale, all'orientazione dei sedimi dei nuovi fabbricati, alla scelta attenta dei materiali, pendenza delle falde, rivestimenti e finiture tenendo come elemento conduttore le caratteristiche storiche delle stazioni della linea della Valsugana.

Per quanto riguarda la compatibilità urbanistica dell'intervento si riscontra che l'opera di notevole estensione lineare intercetta tutti i gradi di penalità e gran parte dei tematismi legati a fenomeni naturali di dissesto idrogeologico evidenziati dalla Carta di sintesi delle pericolosità che è parte integrante del Piano Urbanistico Provinciale. Dal controllo della documentazione si riscontra una analisi fatta solamente in relazione a fenomeni di natura idraulica e non ad esempio geologica o che comunque sia esaustiva delle penalità evidenziate dalla C.S.P. che presuppongono la redazione dello studio di compatibilità dell'opera rispetto a tutte le penalità che la Carta evidenzia».

CONSIDERATO che per quanto attiene agli aspetti di tutela architettonica la Soprintendenza per i beni culturali della Provincia Autonoma di Trento ha riportato quanto segue:

«Per quanto attiene agli aspetti di tutela architettonica si comunica quanto segue.

Il progetto interessa diverse realtà fondiario ed edificiali solo in parte già oggetto di verifica ai sensi del combinato disposto degli articoli 10 e 12 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 *Codice dei beni culturali e del paesaggio*, altre soggette comunque al disposto degli articoli nelle more della verifica.

Il tratto di viadotto ferroviario individuato dalle pp. ff. 2777 e 2783 CC. Trento che attraversa la città di Trento a nord est è stato dichiarato di interesse culturale ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004 con Determinazione n. 421 di data 19 maggio 2002. La prosecuzione del progetto, qualora non sia possibile individuare una soluzione tecnica che escluda l'installazione dei portali TE sul viadotto storico, dovrà individuare la posizione dei citati portali a supporto delle linee elettriche, evitando la collocazione sul pilone al centro di via San Pio X e verificando l'impatto della nuova disposizione dalle visuali principali che si godono dalle vie maggiormente significative.

Relativamente al Cavalcaferrovia ricadente su parte della p.f. 8319/1 C.C. Levico e individuabile alla progressiva pk 117+362, si segnala che tale manufatto è stato riconosciuto non rivestire interesse culturale con determinazione della Soprintendenza n. 7012 di data 4 luglio 2022, auspicando che nella progettazione degli interventi di elettrificazione possano esserne conservate parti significative, anche tramite interventi ricostruttivi.

Relativamente al Ponte canale (scivolo legnami) ricadente su parte della p.f. 6009 C.C. Civezzano in località Torrente Fersina, si segnala che tale oggetto è stato riconosciuto non rivestire interesse culturale con determinazione della



Soprintendenza n. 7011 di data 4 luglio 2022. Si richiama anche in questa sede quanto comunicato nella lettera accompagnatoria prot. n. 477804 al provvedimento, che rilevava che “pur trattandosi di un manufatto accessorio che non conserva caratteri di monumentalità o contenuto ingegneristico, tale da essere esplicitamente vincolato ai sensi del D.Lgs. 42/2004, ancorché modesto, partecipa della complessiva infrastrutturazione del territorio, conseguente la creazione della linea ferroviaria”, auspicando quindi che “nella progettazione degli interventi di elettrificazione, possano esserne conservate parti significative, anche tramite interventi ricostruttivi, come ipotizzato nella riunione tenutasi in data 29 aprile 2022 con i tecnici di RFI e Italferr”. La Soprintendenza si rendeva “a tal fine, tramite i suoi tecnici, disponibile a collaborare all’individuazione di tali modalità di mediazione tra esigenze funzionali e di conservazione di memorie, ancorché modeste”. Relativamente alla progettata sottostazione SSE nei pressi dello scalo di Caldonazzo, vista la cura posta nella costruzione della stazione ottocentesca, completamente rivestita in piccole scandole di legno dipinto e il suo inserimento in un contesto paesaggistico di pregio, si richiama l’opportunità di valutare una diversa collocazione presso stazioni di minor pregio o non tutelate ai sensi del citato D.Lgs. 42/2004. In alternativa si chiede, sia per questa sottostazione sia per gli altri manufatti a servizio degli impianti una progettazione attenta alla loro localizzazione e alla definizione delle caratteristiche e dei materiali da impiegarsi e anche in considerazione delle caratteristiche che connotano gli edifici storici di pertinenza delle stazioni sulla linea della Valsugana, quali le pendenze delle coperture, i rivestimenti e le finiture.

Relativamente alla sottostazione SSE nei pressi dello scalo di Borgo Valsugana si evidenzia l’eccessiva prossimità tra il magazzino a servizio della stazione e i fabbricati della sottostazione stessa. A tal proposito si richiama, come scritto genericamente in apertura, che il complesso della stazione di Borgo Valsugana, così come gli altri manufatti a servizio della linea ferroviaria, aventi più di settanta anni e di proprietà pubblica, per i quali non sia stata effettuata la verifica dell’interesse culturale, sono sottoposti alle disposizioni di tutela previste dal combinato disposto degli articoli 10 e 12 del D.Lgs. n. 42/2004 *Codice dei beni culturali e del paesaggio* fino a quando non sia stata effettuata la citata verifica dell’interesse culturale.

Per quanto riguarda la tutela delle vestigia della Prima guerra mondiale si richiamano le disposizioni di cui alla L. 7 marzo 2001, n. 78 *Tutela del patrimonio storico della Prima guerra mondiale* che impone la conservazione delle vestigia riferibili al conflitto.

Per quanto attiene agli aspetti di tutela archeologica

Si comunica che l’Ufficio beni archeologici si è espresso sul progetto di fattibilità con nota prot. n. 745606 dd.14/10/2021 indirizzata al Responsabile Direzione Investimenti Area Nord Est Progetti, Verona e a ITALFERR S.p.A., Direzione Tecnologie e Sviluppo Clienti Captive, Area Tecnologie Nord, Milano, nell’ambito della procedura prevista dalla Verifica preventiva dell’interesse archeologico (art. 25 D.Lgs. 50/2016) di cui si allega copia.

Considerato che i contenuti espressi nel sopra citato parere di competenza restano tuttora validi, si ritiene di richiamarlo come segue.

Fra i contesti archeologici della Valsugana vanno senz’altro tenuti in conto quelli potenzialmente relativi alla viabilità antica, con particolare riferimento alla cosiddetta “*Claudia Augusta via*”, oggetto di grande attenzione da parte degli archeologi e dei topografi per la difficoltà di definirne concretamente il percorso. Va, inoltre, evidenziato che depositi archeologici circoscritti possono essersi conservati, seppure in fondovalle tendenzialmente paludosi e idrogeologicamente instabili:

si tratta di realtà spesso connesse ai cosiddetti “alti morfologici”, esperite di recente nel corso di scavi di emergenza da parte della Soprintendenza. Per quanto concerne i percorsi stradali, esempi in territorio tedesco proprio relativi alla via Claudia Augusta dimostrano come alcuni tratti siano stati realizzati in zona umida, opportunamente drenata.

Stanti tali premesse, considerato che si prevedono scavi fino a 2 m di profondità, considerato peraltro che le aree destinate alla costruzione dei nuovi edifici possono essere state oggetto in passato di lavori che ne hanno inquinato l’originale composizione, si ritiene che sia necessario:



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO
Via di San Michele, 22, 00153 Roma - TEL. 06/6723.4554
PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it
PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

- prevedere la sorveglianza archeologica di tutti gli scavi che vadano a incidere sottosuoli non compromessi dalla presenza di sottoservizi e/o dalla realizzazione di opere contemporanee».

CONSIDERATO che il Servizio II *Scavi e tutela del patrimonio archeologico* con contributo sopra citato ha espresso quanto segue per gli aspetti di propria competenza:

«Per quanto concerne gli aspetti inerenti alla tutela archeologica, la Soprintendenza comunica che l'Ufficio beni archeologici si è espresso sul progetto di fattibilità con nota prot. 745606 del 14.10.2021 nell'ambito della procedura prevista dalla verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016 e richiama i contenuti espressi nel citato parere come di seguito:

«Fra i contesti archeologici della Valsugana vanno senz'altro tenuti in conto quelli potenzialmente relativi alla viabilità antica, con particolare riferimento alla cosiddetta "Claudia Augusta via", oggetto di grande attenzione da parte degli archeologi e dei topografi per la difficoltà di definirne concretamente il percorso. Va, inoltre, evidenziato che depositi archeologici circoscritti possono essersi conservati, seppure in fondovalle tendenzialmente paludosi e idrogeologicamente instabili: si tratta di realtà spesso connesse ai cosiddetti "alti morfologici", esperite di recente nel corso di scavi di emergenza da parte della Soprintendenza. Per quanto concerne i percorsi stradali, esempi in territorio tedesco proprio relativi alla via Claudia Augusta dimostrano come alcuni tratti siano stati realizzati in zona umida, opportunamente drenata. Stanti tali premesse, considerato che si prevedono scavi fino a 2 m di profondità, considerato peraltro che le aree destinate alla costruzione dei nuovi edifici possono essere state oggetto in passato di lavori che ne hanno inquinato l'originale composizione, si ritiene che sia necessario:

- prevedere la sorveglianza archeologica di tutti gli scavi che vadano a incidere sottosuoli non compromessi dalla presenza di sottoservizi e/o dalla realizzazione di opere contemporanee».

Tutto ciò considerato, lo scrivente Servizio prende atto delle valutazioni espresse per quanto attiene agli aspetti di tutela archeologica dalla Soprintendenza per i beni culturali della Provincia Autonoma di Trento.

Giova rammentare che, al fine di disciplinare forme di coordinamento e di collaborazione tra la Soprintendenza e la stazione appaltante, il comma 14 del D. Lgs. 50/2016, art. 25 prevede la stipula di apposito accordo nell'ambito del quale possono essere concordate tipologie semplificate di tutela, anche non riconducibili alle pratiche proprie della verifica preventiva d'interesse archeologico, quali ad esempio il controllo archeologico in corso d'opera».

CONSIDERATO che il Servizio III *Tutela del patrimonio storico, artistico e architettonico* con contributo sopra citato ha espresso quanto segue per gli aspetti di propria competenza:

«- in riscontro alla nota di codesto Servizio V prot. n. 30965 del 23/08/2022;

- vista la documentazione pubblicata sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica;
 - visto il parere espresso dalla Soprintendenza per i beni culturali della Provincia Autonoma di Trento prot. n. 647449 del 21/09/2022;
 - vista la deliberazione della Giunta Provinciale della Provincia Autonoma di Trento n. 1922 del 28/10/2022, con i relativi allegati, che ne costituiscono parte integrante, tra cui il citato parere della Soprintendenza provinciale;
- per gli aspetti di competenza di questo Servizio III si comunica quanto segue.

Riguardo ai due manufatti di cui il progetto prevede la demolizione, la Soprintendenza provinciale, nel parere sopra citato, ha specificato che sono stati entrambi sottoposti a verifica dell'interesse culturale con esito negativo.

In particolare:

- Il **cavaleaferrovia alla progressiva pk 117+362**, nel Comune di Levico, è stato sottoposto a VIC con esito negativo, con determinazione della Soprintendenza provinciale n. 7012 del 04/07/2022;



- Il **ponte canale (scivolo legnami)** alla progressiva pk 134+610, nel Comune di Civezzano, loc. Torrente Fersina, è stato sottoposto a VIC con esito negativo, con determinazione della Soprintendenza provinciale n. 7011 del 04/07/2022.

Per quanto riguarda gli altri manufatti a servizio della linea ferroviaria, di proprietà pubblica e realizzati da oltre settanta anni, per i quali non sia stata ancora effettuata la verifica dell'interesse culturale, come evidenziato dalla Soprintendenza provinciale, gli stessi sono comunque sottoposti alle disposizioni di tutela previste dal combinato disposto degli articoli 10 e 12 del D. Lgs. n. 42/2004. Pertanto, nelle more della verifica, eventuali interventi su tali manufatti sono soggetti all'obbligo di autorizzazione da parte della Soprintendenza provinciale, ai sensi dell'art. 21 del D. Lgs. n. 42/2004.

Per quanto riguarda il **Viadotto Gocciadoro** nel Comune di Trento, dichiarato di interesse culturale con **determinazione n. 421 del 19/05/2002**, si prende atto che, secondo quanto riferito dal Proponente, *“al fine di consentire l'elettrificazione del Lotto 1: Trento-Borgo Valsugana Est, ricadente dell'ambito della Linea Trento-Bassano del Grappa, si è reso necessario intervenire anche sul Viadotto Gocciadoro”*, sul quale è prevista l'installazione di portali T.E.

A riguardo, si concorda con il parere espresso dalla Soprintendenza provinciale, per cui: *“La prosecuzione del progetto, qualora non sia possibile individuare una soluzione tecnica che escluda l'installazione dei portali TE sul viadotto storico, dovrà individuare la posizione dei citati portali a supporto delle linee elettriche, evitando la collocazione sul pilone al centro di via San Pio X e verificando l'impatto della nuova disposizione dalle visuali principali che si godono dalle vie maggiormente significative”*.

Per quanto riguarda le **nuove Sottostazioni Elettriche (SSE)**, che saranno collocate in area ferroviaria nei pressi delle stazioni di Caldonazzo e di Borgo Valsugana, si condivide l'auspicio della Soprintendenza provinciale, la quale - con particolare riferimento alla SSE Caldonazzo - ha richiamato *“l'opportunità di valutare una diversa collocazione presso stazioni di minor pregio o non tutelate ai sensi del citato D. Lgs. n. 42/2004”*. In alternativa, la Soprintendenza ha chiesto *“sia per questa sottostazione [Caldonazzo] sia per gli altri manufatti a servizio degli impianti una progettazione attenta alla loro localizzazione e alla definizione delle caratteristiche e dei materiali da impiegarsi e anche in considerazione delle caratteristiche che connotano gli edifici storici di pertinenza delle stazioni sulla linea della Valsugana, quali le pendenze delle coperture, i rivestimenti e le finiture”*.

Infine, si condivide il richiamo alle disposizioni della Legge n. 78/2001 per la tutela del patrimonio storico della Prima Guerra Mondiale».

CONSIDERATO che la Società proponente ha dichiarato che il progetto è soggetto ad Autorizzazione paesaggistica e ha pertanto trasmesso anche la Relazione paesaggistica, e che per quanto attiene all'autorizzazione paesaggistica ex art. 146 D. Lgs. 42/2004, l'art. 25 c. 2 *quinquies* del D. Lgs. 152/2006, innovato dal citato D.L. 77/2021, dispone che: *“il concerto del competente direttore generale del MIBACT comprende l'autorizzazione paesaggistica ove gli elaborati progettuali siano sviluppati a un livello che consenta la compiuta redazione della relazione paesaggistica”*.

CONSIDERATO quanto riferito nel parere della Provincia autonoma di Trento in merito agli impatti sul paesaggio e che attraverso il suddetto concerto non potrà essere rilasciata anche l'autorizzazione paesaggistica, per la quale pertanto la Società proponente dovrà attivarsi con specifica istanza presso gli Uffici territoriali competenti.

EVIDENZIANDO l'opportunità, nei prossimi livelli di affinamento progettuale, che Società proponente adotti ogni possibile accortezza progettuale atta a mitigare l'impatto complessivo delle opere e che si adoperi ad adottare ogni possibile soluzione tecnica anche innovativa che riduca al minimo l'impatto sul patrimonio culturale, compreso il paesaggio.

ANALIZZATA la documentazione pubblicata su sito del MASE.

VISTI E CONSIDERATI i pareri e le osservazioni pubblicate sul sito del MASE.

A conclusione dell'istruttoria inerente alla procedura in oggetto, viste e condivise le valutazioni degli Uffici provinciali competenti per la tutela del patrimonio culturale e il contributo istruttorio del Servizio II e del Servizio III di questa Direzione generale ABAP, esaminati gli elaborati progettuali e il SIA prodotti dalla Società Rfi SpA nel corso del



procedimento, per quanto di competenza questa **Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio**, per tutte le motivazioni sopra esposte, esprime

parere positivo

alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla Società Rfi SpA. per il progetto di "Progetto di fattibilità tecnico economica "Elettrificazione Trento-Bassano del Grappa, Lotto 1: Tratta Trento-Borgo Valsugana Est" nel rispetto delle condizioni ambientali dettate dagli uffici competenti della Provincia Autonoma di Trento e di seguito così trascritte (**dalla n. 1 alla n.3**):

1) La scelta di elettrificare la tratta di ferrovia in oggetto comporta le seguenti criticità paesaggistiche che potrebbero essere mitigate vagliando ed approfondendo, nelle successive fasi di progettazione, i temi qui segnalati:

1.1 considerato quanto riferito dall'Ufficio competente territoriale "*appare molto delicato il tratto lungo il Lago di Caldonazzo ove la ferrovia è frapposta tra la ciclabile e la S.P. 1. La struttura composta dai pali di sostegno e la doppia linea elettrica aerea sarà molto visibile dalla S.P. 1 ed inficerà la vista del lago ad oggi totalmente libera dai sostegni che si sviluppano in altezza a cadenza regolare uniti dalla linea elettrica orizzontale.*" si chiede che:

- a mitigazione degli impatti paesaggistici dovranno essere prese in considerazione altre tipologie di strutture di sostegno della linea elettrica o dei materiali, basando la scelta sul principio di massima snellezza a parità di resistenza desiderata e/o sul principio di mimetismo cromatico. A titolo esemplificativo la scelta dell'acciaio Corten spesso concilia l'aspetto relativo alla resistenza meccanica con quello della protezione agli agenti atmosferici ed assicura un ottimo inserimento paesaggistico in contesti naturali come potrebbe essere il tratto lungo il lago di Caldonazzo;

-altro aspetto di approfondimento dovrà essere lo studio della possibilità di eseguire la massima spaziatura tra un sostegno e l'altro almeno nei tratti rettilinei;

1.2 altro tratto molto delicato appare l'elettrificazione di tutto l'imponente viadotto ferroviario ad arcate in pietra che da fine ottocento attraversa la città di Trento. L'installazione della linea elettrica aerea prevede l'ancoraggio a parte, all'esterno del piano ferroviario e frapposta tra le varie arcate, di portali a traliccio reticolare a maglia triangolare. L'installazione di questa struttura metallica contrasta con le caratteristiche architettoniche del manufatto che risulta essere vincolato dalla Soprintendenza per i beni culturali, pertanto oltre ai principi sopra menzionati che potrebbero essere studiati anche in tale contesto, è necessario progettare una diversa disposizione dei portali che eviti il posizionamento in vista diretta dalla viabilità cittadina che in più punti interseca il viadotto.

1.3 Per quanto riguarda infine gli interventi di realizzazione di due nuove sottostazioni elettriche in località Caldonazzo (pk 120+361 circa) e in località Borgo Valsugana (pk 103+260 circa), si suggerisce di:

uniformare le scelte architettoniche al costruito esistente ponendo attenzione, previo approfondimento progettuale, all'orientazione dei sedimi dei nuovi fabbricati, alla scelta attenta dei materiali, pendenza delle falde, rivestimenti e finiture tenendo come elemento conduttore le caratteristiche storiche delle stazioni della linea della Valsugana.

1.4 Per quanto riguarda la compatibilità urbanistica dell'intervento si riscontra che l'opera di notevole estensione lineare intercetta tutti i gradi di penalità e gran parte dei tematismi legati a fenomeni naturali di dissesto idrogeologico evidenziati dalla Carta di sintesi delle pericolosità che è parte integrante del Piano Urbanistico Provinciale. Dal controllo della documentazione si riscontra una analisi effettuata solamente in relazione a fenomeni di natura idraulica e non ad esempio geologica o che comunque sia esaustiva delle penalità evidenziate dalla C.S.P. che presuppongono la redazione dello studio di compatibilità dell'opera rispetto a tutte le penalità che la Carta evidenzia. Pertanto si chiede di voler approfondire tali aspetti al fine di consentire agli Uffici provinciali le proprie valutazioni di competenza e il rilascio delle opportune autorizzazioni.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali, paesaggio



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO
Via di San Michele, 22, 00153 Roma - TEL. 06/6723.4554
PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it
PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: PRIMA DELL'ISTANZA PER L'OTTENIMENTO DELL'AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA: fase di redazione degli elaborati per ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica.

Verifica di ottemperanza: Provincia Autonoma di Trento – Agenzia provinciale per la protezione dell'Ambiente, Settore qualità ambientale UO per le VIA - Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio

2) per gli aspetti di tutela architettonica:

2.1 Il tratto di viadotto ferroviario individuato dalle pp. ff. 2777 e 2783 CC. Trento che attraversa la città di Trento a nord est è stato dichiarato di interesse culturale ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004 con Determinazione n. 421 di data 19 maggio 2002. La prosecuzione del progetto, qualora non sia possibile individuare una soluzione tecnica che escluda l'installazione dei portali TE sul viadotto storico, dovrà individuare la posizione dei citati portali a supporto delle linee elettriche, evitando la collocazione sul pilone al centro di via San Pio X e verificando l'impatto della nuova disposizione dalle visuali principali che si godono dalle vie maggiormente significative.

2.2 Relativamente al Cavalcaferrovia ricadente su parte della p.f. 8319/1 C.C. Levico e individuabile alla progressiva pk 117+362, si segnala che tale manufatto è stato riconosciuto non rivestire interesse culturale con determinazione della Soprintendenza n. 7012 di data 4 luglio 2022:

si auspica che nella progettazione degli interventi di elettrificazione possano esserne conservate parti significative, anche tramite interventi ricostruttivi.

2.3 Relativamente al Ponte canale (scivolo legnami) ricadente su parte della p.f. 6009 C.C. Civezzano il località Torrente Fersina, la Soprintendenza segnala che tale oggetto è stato è stato riconosciuto non rivestire interesse culturale con determinazione della Soprintendenza n. 7011 di data 4 luglio 2022. Si richiama anche in questa sede quanto comunicato dalla Soprintendenza nella lettera accompagnatoria prot. n. 477804 al provvedimento, che rilevava che “pur trattandosi di un manufatto accessorio che non conserva caratteri di monumentalità o contenuto ingegneristico, tale da essere esplicitamente vincolato ai sensi del D.Lgs. 42/2004, ancorché modesto, partecipa della complessiva infrastrutturazione del territorio, conseguente la creazione della linea ferroviaria”; pertanto si auspica che “nella progettazione degli interventi di elettrificazione, possano esserne conservate parti significative, anche tramite interventi ricostruttivi, come ipotizzato nella riunione tenutasi in data 29 aprile 2022 con i tecnici di RFI e Italferr”. La Soprintendenza si rende “a tal fine, tramite i suoi tecnici, disponibile a collaborare all'individuazione di tali modalità di mediazione tra esigenze funzionali e di conservazione di memorie, ancorché modeste”.

2.4 Relativamente alla progettata sottostazione SSE nei pressi dello scalo di Caldonazzo, vista la cura posta nella costruzione della stazione ottocentesca, completamente rivestita in piccole scandole di legno dipinto e il suo inserimento in un contesto paesaggistico di pregio, si richiama l'opportunità di valutare una diversa collocazione presso stazioni di minor pregio o non tutelate ai sensi del citato D.Lgs. 42/2004. In alternativa si chiede, sia per questa sottostazione sia per gli altri manufatti a servizio degli impianti una progettazione attenta alla loro localizzazione e alla definizione delle caratteristiche e dei materiali da impiegarsi e anche in considerazione delle caratteristiche che connotano gli edifici storici di pertinenza delle stazioni sulla linea della Valsugana, quali le pendenze delle coperture, i rivestimenti e le finiture.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM - 1 Fase propedeutica alla progettazione esecutiva - Fase precedente alla progettazione esecutiva

Verifica di ottemperanza: Provincia Autonoma di Trento – Agenzia provinciale per la protezione dell'Ambiente, Settore qualità ambientale UO per le VIA – Soprintendenza per i beni culturali della provincia autonoma di Trento



3) Per gli aspetti archeologici: prevedere la sorveglianza archeologica di tutti gli scavi che vadano a incidere sottosuoli non compromessi dalla presenza di sottoservizi e/o dalla realizzazione di opere contemporanee

Giova rammentare che, al fine di disciplinare forme di coordinamento e di collaborazione tra la Soprintendenza e la stazione appaltante, il comma 14 del D. Lgs. 50/2016, art. 25 prevede la stipula di apposito accordo nell'ambito del quale possono essere concordate tipologie semplificate di tutela, anche non riconducibili alle pratiche proprie della verifica preventiva d'interesse archeologico, quali ad esempio il controllo archeologico in corso d'opera.

Ambito di applicazione: Componenti/Patrimonio culturale: Beni culturali, Archeologia

Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: CORSO D'OPERA - 4 Fase di cantiere Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera.

Verifica di ottemperanza: Provincia Autonoma di Trento – Agenzia provinciale per la protezione dell'Ambiente, Settore qualità ambientale UO per le VIA – Soprintendenza per i beni culturali della provincia autonoma di Trento.

Inoltre si fa presente che relativamente alla sottostazione SSE nei pressi dello scalo di Borgo Valsugana si evidenzia l'eccessiva prossimità tra il magazzino a servizio della stazione e i fabbricati della sottostazione stessa. A tal proposito si richiama, come scritto genericamente in apertura nel parere della Soprintendenza, che il complesso della stazione di Borgo Valsugana, così come gli altri manufatti a servizio della linea ferroviaria, aventi più di settanta anni e di proprietà pubblica, per i quali non sia stata effettuata la verifica dell'interesse culturale, sono sottoposti alle disposizioni di tutela previste dal combinato disposto degli articoli 10 e 12 del D.Lgs. n. 42/2004 Codice dei beni culturali e del paesaggio fino a quando non sia stata effettuata la citata verifica dell'interesse culturale.

Per quanto riguarda la tutela delle vestigia della Prima guerra mondiale si richiamano le disposizioni di cui alla L. 7 marzo 2001, n. 78 Tutela del patrimonio storico della Prima guerra mondiale che impone la conservazione delle vestigia riferibili al conflitto.

Per quanto sopra evidenziato e in assenza delle condizioni previste dall'art. 25, comma 2-*quinquies* del d.lgs. 152/2006 e del parere positivo espresso dalla competente Provincia Autonoma di Trento anche in merito alla compatibilità paesaggistica del PFTE si fa presente che **il decreto di VIA di concerto con il MASE non potrà comprendere l'autorizzazione di cui all'articolo 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.**

Pertanto per l'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica il Proponente dovrà effettuare apposita istanza presso gli Uffici competenti della Provincia autonoma di Trento a valle dell'acquisizione del parere di VIA positivo e dopo aver ottemperato alla prescrizione **n. 1** (1.1, 1.2, 1.3, 1.4) ai sensi dell'art. 28 del dlgs. 152/2006.

Il Funzionario del Servizio V – DG ABAP
Arch. Enrica Gialanella 
Responsabile della U.O.T.T. n. 8
Regioni: Veneto, Friuli Venezia Giulia e Trentino Alto Adige
tel. 06/6723.4726 – enrica.gialanella@cultura.gov.it

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO V
Arch. Rocco Rosario PRAMUTOLA 

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Luigi LA ROCCA 



SERVIZIO V- TUTELA DEL PAESAGGIO
Via di San Michele, 22, 00153 Roma - TEL. 06/6723.4554
PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it
PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it