



COMUNE DI TRENTO

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 25

del Consiglio comunale

Oggetto: DECRETO LEGISLATIVO 3 APRILE 2006, 152. PROCEDURA DI V.I.A./P.N.R.R., INTEGRATA CON LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA DI CUI ALL'ART. 5 DEL D.P.R. 357/1997 E VERIFICA PIANO DI UTILIZZO TERRE, EX D.P.R. 120/2017, ART. 9. PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA DEL QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA FORTEZZA-VERONA, ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA, ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO LOTTO 3°: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO. PARERE DEL COMUNE DI TRENTO.

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

Presenti: presidente **Piccoli Paolo**

sindaco **Ianeselli Franco**

consigliere **Baggia Monica**

e consiglieri **Bosetti Stefano**

Bozzarelli Elisabetta

Bridi Vittorio

Brugnara Michele

Carli Marcello

Casonato Giulia

Chilà Filomena

Dal Ri Alessandro

Demattè Daniele

El Barji Assou

Fernandez Andreas

Filippin Giuseppe

Filosi Luca

Fiori Francesca

Frachetti Piergiorgio

Franzoia Mariachiara

Gilmozzi Italo

Giuliani Bruna

Guastamacchia Fabrizio

Lenzi Walter

Maschio Andrea

Maule Chiara

Merler Andrea

Panetta Salvatore

Pedrotti Alberto

Maestranzi Dario

Robol Andrea

Saltori Alessandro

Serra Nicola

Stanchina Roberto

Tomasi Renato

Uez Tiziano

Urbani Giuseppe

Zanetti Cristian

Zanetti Silvia

Zappini Federico

Assenti: consigliere **Angeli Eleonora**

e consiglieri

e pertanto complessivamente presenti n. 38, assenti n. 2, componenti del Consiglio.

Presente: assessore esterno **Facchin Ezio**

Assume la presidenza il signor Piccoli Paolo.

Partecipa la Segretaria generale Moresco Lorenza.

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

Il Consiglio comunale

vista la proposta riguardante l'oggetto n. 2022/8 corredata dai pareri favorevoli resi in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa e alla regolarità contabile rispettivamente dai soggetti responsabili del Servizio interessato e del Servizio Risorse finanziarie e patrimoniali, ai sensi dell'art. 185 del Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino - Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e s.m. e dell'art. 23 del Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione del Consiglio comunale 23.11.2016 n. 136, allegati alla presente deliberazione ed udita la corrispondente relazione;

premesso che la Società R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. in data 15 dicembre 2021 ha trasmesso al Ministero della Transizione Ecologica – MITE la documentazione amministrativa e progettuale ed avanzato istanza per la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi degli artt. 23 e 25, comma 2-bis del D.Lgs., 152/2006, integrata con la Valutazione di Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9 per il progetto in argomento;

atteso che in data 31 gennaio 2022 (agli atti con protocollo n. 26208) è pervenuta all'Amministrazione comunale di Trento da parte del Ministero della Transizione Ecologica – Direzione generale della crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo – divisione V – Sistemi di valutazione ambientale, la nota avente ad oggetto “[ID: 7667] Procedura di V.I.A./PNRR, ai sensi dell'art. 23, del D.Lgs. 152/2006, integrata con la Valutazione d'Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. 120/2017, art. 9. Progetto di fattibilità tecnico economica del Quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona, asse ferroviario Monaco-Verona, accesso Sud alla galleria di Base del Brennero – Lotto 3°: Circonvallazione di Trento. CUP: J41C09000000005. Comunicazione pubblicazione documentazione, procedibilità dell'istanza e Responsabile del Procedimento.”;

rilevato che il progetto consiste nella realizzazione del lotto 3° “Circonvallazione di Trento” della linea ferroviaria Fortezza - Verona e che il nuovo tracciato ferroviario si sviluppa per circa 13 chilometri sulla sinistra orografica della Val d'Adige, tra i confini della Val Lagarina fino al tessuto insediativo della città di Trento, tra le località Acquaviva a sud e Roncafort a nord, ed è dedicato al traffico merci, trovando collocazione per la maggior parte del tracciato in sotterraneo, con due brevi tratti allo scoperto, posti in affiancamento alla linea esistente. La riconnessione alla linea esistente Verona - Brennero avviene mediante tratti in trincea e rilevato in stretto affiancamento. Il progetto prevede inoltre degli interventi sulla linea Trento - Malè, propedeutici al futuro raddoppio della linea;

preso atto che il progetto rientra tra quelli di cui all'articolo 8, comma 2 bis del D.L. 31 maggio 2021 n. 77 “Governance del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure” in quanto compreso nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza inserito nell'Allegato IV al D.L. 31 maggio 2021 n. 77 “Potenziamento della linea ferroviaria Verona-Brennero (opere di adduzione)” ed anche nella tipologia elencata nell'Allegato II del D.Lgs. 152/2006 “Testo unico dell'ambiente”, al punto 10 denominata “tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza”;

tenuto conto che per l'opera in esame si applica quanto previsto dall'articolo 6, comma 3 del D.L. 152/2021 “Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose” per la tempistica e l'istruttoria tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale, che è svolta dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC il cui insediamento avvenuto in data 18 gennaio 2022 ha permesso la prosecuzione dell'iter istruttorio dell'istanza di V.I.A.;

preso atto che con la citata nota di data 31 gennaio 2022, il Ministero della Transizione Ecologica ha comunicato anche che “ai sensi dell'art. 24, comma 1 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., il Progetto definitivo, lo Studio di Impatto Ambientale, la Sintesi non Tecnica, l'Avviso pubblico, il Format di supporto screening VincA e il Piano di utilizzo terre e rocce da scavo, sono pubblicati sul sito web di questa Amministrazione all'indirizzo: <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione8244/12117>”;

atteso che ai sensi dell'articolo 24, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e dell'articolo 6 del D.L. 152/2021, il Comune di Trento è chiamato ad esprimere parere sulla Valutazione di Impatto Ambientale entro il 25 febbraio 2022, visto che:

- dalla data di comunicazione di pubblicazione dell'avviso al pubblico sul portale del Ministero della Transizione Ecologica, ossia dal giorno 25 gennaio, decorre il termine di 30 giorni entro il quale chiunque abbia interesse, può presentare al Ministero le proprie osservazioni

- concernenti la Valutazione di Impatto Ambientale;
- entro il medesimo termine sono acquisiti per via telematica i pareri delle Amministrazioni e degli Enti pubblici che hanno ricevuto la comunicazione di cui all'articolo 23, comma 4 del D.Lgs. 152/2006;

preso atto che ai sensi dell'articolo 24, comma 2 del D.Lgs. 152/2006 il Comune di Trento in data 1 febbraio 2022 ha provveduto ad affiggere all'Albo pretorio informatico e nelle Circostrizioni l'avviso al pubblico dell'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del Progetto di fattibilità tecnico economica del Quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona, asse ferroviario Monaco-Verona, accesso Sud alla galleria di Base del Brennero – Lotto 3°: Circonvallazione di Trento;

accertato che la Commissione consiliare per l'ambiente, l'agricoltura, la mobilità e la vivibilità urbana e la Commissione consiliare per l'urbanistica ed i lavori pubblici hanno esaminato la proposta di deliberazione durante la seduta congiunta del 17 febbraio 2022;

rilevato che il Progetto di fattibilità tecnico economica è stato sottoposto alla procedura di Dibattito pubblico come previsto dall'art. 22 del D.Lgs. 50/2016 "Codice dei contratti pubblici" per le opere ricomprese nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, e che tale percorso ha avuto inizio il 6 dicembre 2021 e si è concluso il 19 gennaio 2022;

tenuto conto che, parallelamente all'iter avviato dal Ministero della Transizione Ecologica ai sensi del citato D.Lgs. 152/2006, con nota del 3 febbraio 2022 (agli atti con protocollo n. 29607) la Provincia autonoma di Trento, tramite l'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente ed il Dipartimento Protezione Civile, Foreste e Fauna, ha richiesto formalmente parere a tutti i Servizi e Dipartimenti provinciali interessati, al Comune di Aldeno, al Comune di Besenello ed al Comune di Trento sul procedimento in oggetto ai sensi dell'articolo 19 della Legge provinciale sulla valutazione dell'impatto ambientale 17 settembre 2013 n. 19 che disciplina le procedure di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale, ed ha contestualmente convocato una Conferenza dei Servizi che si è svolta in data 15 febbraio 2022 in modalità remota;

rilevato che in sede istruttoria il Servizio Sostenibilità e transizione ecologica ha esaminato la documentazione pubblicata sul sito del Ministero della Transizione Ecologica ed, ai fini della formulazione del parere di competenza del Comune rispetto alla Valutazione di Impatto Ambientale, ha acquisito, tramite mail o direttamente in sede di confronto tecnico, i pareri ed i contributi di tutti i Servizi comunali interessati dall'opera, valutando il potenziale impatto ambientale delle opere rispetto ai vari temi;

tenuto conto che la Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera è di competenza del Ministero della Transizione Ecologica ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e rilevato che la competenza comunale in materia di Valutazione di Impatto Ambientale si inserisce nella cornice delle linee di indirizzo anche in materia di matrici ambientali definita dall'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente – APPA a cui si fa riferimento per gli aspetti di competenza più generale;

preso atto che per chiarezza di esposizione viene proposta la trattazione ripartita in due aree tematiche relative allo Studio di Impatto Ambientale:

- la prima riguardante le componenti ambientali, territoriali, ecologiche e paesaggistiche;
- la seconda il rapporto tra il Progetto e le aree inquinate di Trento Nord.

PRIMA AREA TEMATICA: Le componenti ambientali, territoriali, ecologiche e paesaggistiche.

Lo Studio di Impatto Ambientale, redatto secondo quanto disciplinato dal D.Lgs. 104/2017 e dal D.Lgs. 152/2006, pone attenzione sull'analisi di tutti gli aspetti ambientali, includendo elementi significativi quali il rapporto con il clima, il rapporto del progetto con il territorio in termini di consumo di suolo e di patrimonio agricolo, la biodiversità (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, fauna e flora), l'acqua (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, modificazioni idromorfologiche, quantità e qualità), l'aria, il rumore, etc..

Lo Studio, analizzando compiutamente lo stato attuale dell'ambiente del territorio coinvolto dall'opera, inquadra le scelte progettuali rispetto alle tematiche sopra individuate, descrivendo i probabili impatti ambientali rilevanti del progetto proposto sia in fase di costruzione che in fase di esercizio.

Esaminata la documentazione tecnica facente parte dello Studio di Impatto Ambientale, si riportano a seguire le tematiche analizzate.

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

Si ricorda che le aree di cantierizzazione coincidenti con terreni a destinazione agricola

devono mantenere lo stato di qualità definito dalla colonna A dell'Allegato 5 tabella 1 alla parte IV titolo V del D.Lgs. 152/2006 e pertanto il monitoraggio *post operam* dovrà verificare per tali aree il rispetto dei limiti di Legge. Inoltre devono essere inseriti i sistemi di raccolta della acque e depurazione delle acque di cantiere.

2. **Geologia, idrogeologia e idrologia.** Come espresso nella relazione geologica del progetto, si richiama la necessità di approfondire le conoscenze per quanto riguarda la zona di intervento posta al piede della frana della Marzola poiché l'opera andrà ad interferire con i delicati equilibri geologici presenti.

Infatti è attiva la Deformazione Gravitativa Profonda di Versante caratterizzata da movimenti molto lenti verso il basso. Per questo si chiede che lo Studio di Impatto Ambientale approfondisca la conoscenza complessiva del fenomeno che andrà integrata con l'effettuazione di prove geotecniche, elettriche e sismiche collegate ai sondaggi in corso, al fine di ottenere un modello rappresentativo dell'ammasso roccioso sul quale sviluppare la progettazione esecutiva.

Particolare attenzione e necessità di approfondimenti merita la situazione idrogeologica, al fine di poter valutare le eventuali alterazioni all'assetto che l'opera potrà causare. In tal senso si chiede di depositare i dati del monitoraggio delle sorgenti realizzato fino ad oggi in modo tale da poter essere utilizzati dall'Osservatorio.

Ulteriori approfondimenti e valutazioni dovranno essere dedicati agli effetti che le opere interrato previste nell'area ex scalo Filzi produrranno nei confronti della falda. Infatti la presenza di una falda superficiale e l'effetto diga che potrebbe produrre la presenza dei manufatti interrati posti trasversalmente al naturale deflusso della falda stessa, potrebbero innescare problemi di allagamento delle aree limitrofe. Si chiede pertanto di approfondire l'aspetto relativo all'effetto diga, in considerazione anche dell'apporto di acqua da parte della montagna carsica (Monte Calisio), soprattutto negli episodi di pioggia intensa, individuando misure compensative.

3. **Elettromagnetismo.** Il Progetto di fattibilità tecnico economica prevede la realizzazione di una SSE (sottostazione elettrica per il passaggio da corrente alternata ad alta tensione a corrente continua a media tensione) in località Murazzi. L'alimentazione ad alta tensione sarà fornita dall'Ente di trasmissione dell'energia secondo schemi di connessione, e quindi tracciati non ancora definiti. La progettazione di tale collegamento e della nuova SSE, dovrà verificare preventivamente 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.** Nell'ambito dello Studio acustico è stato effettuato un censimento dei ricettori, di cui è stata verificata la destinazione d'uso al fine di individuare gli edifici residenziali e gli edifici adibiti ad attività commerciali o uffici. Tale distinzione risulta particolarmente importante in quanto nello Studio acustico i valori limite notturni sono stati considerati solo per i ricettori residenziali, mentre per gli edifici adibiti ad attività commerciali o uffici sono stati considerati unicamente i valori limite diurni, in quanto relativi al periodo di riferimento in cui è prevista la permanenza di persone. Da una verifica effettuata con l'ausilio dei dati anagrafici sulla localizzazione delle residenze associate al numero civico risulta che in alcuni casi l'individuazione della destinazione d'uso effettuata nello studio acustico non è corretta, ed in particolare è stata attribuita la destinazione ad uso commerciale o uffici ad edifici adibiti in realtà a residenza, comportando una possibile sottostima degli impatti. Si richiede quindi una revisione dello studio considerando la corretta localizzazione dei ricettori residenziali, con l'eventuale riprogettazione degli interventi di mitigazione.

Lo Studio acustico considera gli impatti relativi alla fase in esercizio per la sola opera di circonvallazione, considerato che è previsto un aumento del numero, oltre ad una variazione delle tipologie di treni in transito che interesserà tutto il territorio comunale attraversato dalla linea ferroviaria (si segnalano in particolare gli abitati di Roncafort e Canova di Gardolo oltre che Maso Rossi), si chiede l'aggiornamento da parte di R.F.I. dello Studio acustico alla base del piano di risanamento in atto, al fine di valutare gli impatti e le relative opere di mitigazione. Per la parte nord si ritiene opportuno valutare anche altre modalità di intervento oltre alla semplice installazione di barriere antirumore quale l'ipotesi di una collina artificiale come quella proposta nell'ambito del Dibattito Pubblico tra Roncafort e Canova di Gardolo che, oltre ad abbattere l'impatto acustico, possa garantire condizioni di miglioramento paesaggistico, di offerta di servizi e di connessioni ciclopedonali tra gli abitati posti a est e a ovest della ferrovia.

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

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

6. **Aria.** 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 NO₂ in quanto si ritiene possano verificarsi dei superamenti residui dei valori limite per questo inquinante. Tuttavia il Progetto di monitoraggio ambientale attualmente non prevede il monitoraggio del parametro NO₂, ma comprende solamente il monitoraggio di PM₁₀ e PM_{2,5}. Considerata anche la problematicità di questo inquinante per la qualità dell'aria della città di Trento, si richiede di prevedere nel Piano di monitoraggio ambientale anche il monitoraggio del parametro NO₂.

Rispetto al tema dell'aria si prende atto che la maggior parte del materiale di scavo, circa 2.100.000 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 ed autostradale.

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

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

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

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

Rispetto all'ingresso della galleria nord: il fronte roccioso soprastante al piazzale che verrà realizzato in via Malvasia, caratterizzato da pericolosità di crollo, dovrà essere consolidato con interventi conformi alle caratteristiche dell'ammasso roccioso, inclusi interventi di drenaggio. Indipendentemente dal tipo di opere (opere di sostegno, chiodature, reti, ecc.), il versante dovrà poi essere sistemato con interventi che consentano un adeguato inserimento visuale e paesaggistico, adottando ad esempio, tecniche di rinaturazione/rinverdimento e controllo dell'erosione. Per quanto riguarda le opere ferroviarie in aree urbane, le limitazioni previste dall'art. 49 del DPR 753/80 "*Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto*", dovranno essere applicate esclusivamente in funzione della sicurezza della circolazione ferroviaria, in quanto non costituiscono disposizione con valenza urbanistica.

SECONDA AREA TEMATICA: Il rapporto tra il Progetto e le aree inquinate di Trento Nord.

Il Progetto di fattibilità tecnico economica prevede la realizzazione di scavi che coinvolgono il Sito inquinato di Interesse Nazionale "Trento nord" (SIN), costituito dalle aree ex Sloi, ex Carbochimica e dal complesso delle Rogge (Fossa Primaria di Campotrentino, Fossa degli Armanelli, Rio Lavisotto e Fossa Sloi).

Questa tipologia di intervento è contemplata dall'articolo 242-ter (Interventi e opere nei siti oggetto di bonifica) del D.Lgs. 152/2006 in vigore dal 31 luglio 2021 che specifica che nei siti oggetto di bonifica, inclusi i siti di interesse nazionale, possono essere realizzati i progetti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, nonché opere lineari necessarie per l'esercizio di impianti e forniture di servizi e, più in generale, altre opere lineari di pubblico interesse.

La valutazione del rispetto delle condizioni della norma di legge spetta all'autorità ministeriale competente nell'ambito dei procedimenti di approvazione ed autorizzazione degli interventi e, ove prevista, nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale.

La norma in questione consente dunque di intervenire e bonificare solo le aree oggetto dell'intervento lineare del Progetto: tuttavia si renderebbero opportuni ulteriori approfondimenti sia per quanto riguarda gli aspetti esecutivi che per quanto concerne la futura bonifica di tutte le aree incluse nel Sito inquinato di Interesse Nazionale "Trento nord".

Rispetto a tali obiettivi è pertanto necessario che la Società R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. provveda a **dare evidenza** che l'intervento previsto ai sensi dell'articolo 242-ter del D.Lgs. 152/2006 non determini impedimento ai successivi interventi di messa in sicurezza delle aree adiacenti, fornendo altresì gli elementi sufficienti a giustificare la possibilità di deposito provvisorio delle terre da scavo, compresa la possibilità che gli interventi previsti possano essere di carattere provvisorio o definitivo in base alle valutazioni ed alle scelte delle Istituzioni preposte alla definitiva e necessaria risoluzione del problema del Sito inquinato di Interesse Nazionale "Trento nord".

Infatti sono in atto progetti di bonifica delle aree SIN con iter pluridecennali di cui il Progetto di fattibilità tecnica non tiene conto. È necessario che lo stesso Progetto intervenga per condividere la destinazione finale delle aree inquinate che saranno in parte destinate allo stoccaggio dei materiali durante l'intera esecuzione delle opere.

Pertanto, tenuto conto della documentazione tecnica della Valutazione di Impatto Ambientale, si segnalano a seguire gli elementi che necessitano di approfondimenti per quanto riguarda in particolar modo gli aspetti esecutivi dell'opera:

- **Interferenza con i siti inquinati SIN "Trento nord"**. Lo scavo per la realizzazione dell'opera interferirà con la parte orientale della ex Sloi, con le Rogge Armanelli e Lavisotto e con l'ex Carbochimica ove è in progetto lo spostamento del Rio Lavisotto. Negli elaborati progettuali si ritiene erroneamente che la Roggia Armanelli debba essere bonificata dalla Provincia all'interno del progetto di bonifica delle Rogge. In realtà la Provincia non interverrà su detta Roggia in quanto non appartenente al demanio idrico e pertanto il progetto dovrà considerare anche i terreni contaminati scavati in corrispondenza della Roggia Armanelli. Lo Studio dovrà quindi fornire un ricalcolo dei volumi di scavo che interesseranno i terreni del SIN.
- Lo Studio non affronta la problematica prodotta dal fatto che i terreni inquinati di ex Sloi ed ex Carbochimica da movimentare sono altamente odoriferi e pertanto potranno causare all'area limitrofa agli scavi disagi ai cittadini; per questo motivo si ritiene che lo scavo interessante le aree inquinate di Trento nord debba essere eseguito in atmosfera confinata, sia per la sicurezza dei lavoratori che per i cittadini.

Tale eventualità non emerge dalla documentazione di V.I.A.

Si rileva che i dati utilizzati negli elaborati progettuali e nello Studio di Impatto Ambientale, per l'analisi di rischio per i lavoratori relativi al *soil gas* (Vapori provenienti dai terreni inquinati) non sono sufficientemente recenti: considerata la loro datazione si ritiene necessaria una nuova campagna preventiva utilizzando per le misure sonde o soluzioni alternative da concordare con gli Enti competenti.

Nello Studio di Impatto Ambientale e negli studi di progetto mancano le informazioni relative alla preparazione dei terreni inquinati del SIN in funzione del loro smaltimento. Detto punto dovrà essere integrato con i dettagli di modalità di preparazione e ubicazione del sito di destino delle terre prima della fase esecutiva, poiché si ritiene necessario conoscere già in questa fase i siti di smaltimento dei terreni inquinati e gli impianti di trattamento dove verranno convogliate le acque di falda aggettate dall'area di scavo interferente con il SIN. Anche per tale argomento gli elaborati progettuali rimandano alla fase esecutiva di realizzazione dell'opera da parte dell'appaltatore non consentendo in tale fase la dovuta valutazione nel merito.

Inoltre la barriera idraulica che funge da presidio per contenere le acque inquinate presenti al di sotto della ex Carbochimica, posta a valle della stessa, verrà spostata con interruzione del funzionamento della stessa. Si chiede che vengano valutati gli effetti a valle della barriera nel caso di un'interruzione di funzionamento o nel caso di un aumento degli inquinanti in falda a causa della movimentazione dei terreni ed eventuali interventi mitigatori o alternativi. (Una variante progettuale richiesta nel corso del Dibattito Pubblico non comporterebbe lo spostamento della barriera idraulica inoltre detta variante avrebbe l'effetto di mantenere integra l'area Carbochimica che non verrebbe in tal modo divisa dal nuovo alveo del Lavisotto).

I siti ex Sloi ed ex Carbochimica verranno altresì utilizzati quali aree di deposito temporaneo dei materiali scavati, previa realizzazione di un *capping* di spessore esiguo che potrebbe essere danneggiato nelle operazioni di palleggiamento del materiale depositato. Si chiede di prevedere un *capping* di spessore adeguato ai mezzi operanti.

Per quanto riguarda infine l'infissione di paratie previste per l'effettuazione degli scavi in

prossimità e nel SIN, lo studio di V.I.A. non fornisce garanzie sul mantenimento dell'integrità impermeabile tra le due falde (lente di limo argilloso).

Si chiede pertanto un approfondimento in tal senso.

Infine lo studio di V.I.A. non ha effettuato la ricognizione dei siti bonificati messi in sicurezza permanente tramite "sigillatura" (per esempio il sito ex Frizzera situato a valle del SIN) e le analisi di rischio. Si chiede in tal senso un approfondimento che valuti l'eventuale interferenza con le opere di messa in sicurezza e l'eventuale necessità di rivedere il modello concettuale alla base dell'analisi di rischio elaborata per i siti bonificati con tali modalità.

Si chiede inoltre di prevedere un monitoraggio in continuo per l'aria relativamente al cantiere interferente con il SIN e proporre, in accordo con APPA, un monitoraggio delle acque dei piezometri a valle del SIN durante gli interventi di scavo.

Considerato che in data 15 febbraio 2022 si è tenuta la Conferenza dei Servizi indetta dall'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente e dal Dipartimento Protezione Civile, Forestale e Fauna durante la quale, rispetto al procedimento di Valutazione dell'Impatto Ambientale, sono stati affrontati e condivisi con l'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente – APPA, anche per le maggiori competenze in diverse materie proprie dell'Agenzia, i contenuti relativi alle interferenze con il Sito inquinato di Interesse Nazionale "Trento nord";

ritenuto che risulta determinante la necessità di un pronunciamento definitivo delle Autorità statali competenti sul processo di bonifica dell'area incluse nel Sito inquinato di Interesse Nazionale "Trento nord" - SIN, anche sollecitando la Commissaria straordinaria del "Potenziamento linea ferrovia Verona - Brennero" ad un confronto tempestivo con il Ministero della Transizione Ecologica e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili;

tenuto conto che alla luce di tutto quanto sopra esposto sembrerebbe opportuno condividere con la Provincia la necessità di esplorare anche idonei strumenti di variante urbanistica al fine di individuare la possibilità di espropriare i terreni inclusi nel Sito inquinato di Interesse Nazionale "Trento nord" - SIN;

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

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

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

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

visti:

- il Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino – Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e successive variazioni;
- la Legge provinciale 09.12.2015 n. 18 "Modificazioni della legge provinciale di contabilità 1979 e altre disposizioni di adeguamento dell'ordinamento provinciale e degli Enti locali al D.Lgs. 118/2011 e s.m. (Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli Enti locali e dei loro Organismi, a norma degli artt. 1 e 2 della Legge 05.05.2009 n. 42)";
- il D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 (Testo Unico Enti Locali) e s.m.;
- lo Statuto comunale approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 09.03.1994 n. 25 e 21.11.2017 n. 147;
- il Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione consiliare 23.11.2016 n. 136;
- il Regolamento di contabilità approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 14.03.2001 n. 35 e 23.11.2016 n. 136, per quanto compatibile con la normativa in materia di armonizzazione contabile;
- il Decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152;
- il Decreto legislativo 16 giugno 2017 n. 104;
- la Legge provinciale 17 settembre 2013 n. 19;

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 deliberazione immediatamente eseguibile a norma dell'art. 183, comma 4 della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m., al fine di consentire la trasmissione della deliberazione in oggetto al Ministero della Transizione Ecologica entro il 25 febbraio 2022, nel rispetto dei termini fissati dalla legge per l'espressione del parere di competenza;

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

sulla base di tali risultati il Consiglio comunale

d e l i b e r a

1. di approvare il presente provvedimento redatto tenendo conto di quanto condiviso con l'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente – APPA, in ragione delle maggiori competenze in diverse materie proprie dell'Agenzia, provvedimento che risulta coerente con tutto quanto da essa espresso nelle diverse occasioni di confronto e da ultimo durante la seduta della Conferenza dei Servizi indetta dall'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente e dal Dipartimento Protezione Civile, Forestale e Fauna in data 15 febbraio 2022;
2. di ribadire la necessità di un pronunciamento definitivo delle Autorità statali competenti sul processo di bonifica dell'area incluse nel Sito inquinato di Interesse Nazionale "Trento nord" - SIN, anche sollecitando la Commissaria straordinaria del "Potenziamento linea ferrovia Verona - Brennero" ad un confronto tempestivo con il Ministero della Transizione Ecologica ed il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili;
3. di condividere con la Provincia la necessità di esplorare anche idonei strumenti di variante urbanistica al fine di individuare la possibilità di espropriare i terreni oggetto di bonifica ed inclusi nel Sito inquinato di Interesse Nazionale " Trento nord" - SIN;
4. ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006, e tenuto conto di quanto esplicitato in premessa, di esprimere parere al 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 positivo ma subordinato alla verifica delle condizioni sotto riportate ed al rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. Cantierizzazione:

- Prevedere un'operazione di mitigazione per i possibili inquinamenti dovuti alla cantierizzazione ed alle acque di dilavamento di aree impermeabilizzate, anche a causa di incidenti o rotture.
- Lo Studio deve definire i sistemi di raccolta delle acque e depurazione delle acque di cantiere.

2. Geologia, idrogeologia e idrologia:

- Approfondire la conoscenza complessiva del fenomeno di Deformazione Gravitativa Profonda di Versante che andrà integrata con l'effettuazione di prove geotecniche, elettriche e sismiche collegate ai sondaggi in corso, al fine di ottenere un modello rappresentativo dell'ammasso roccioso sul quale sviluppare la progettazione esecutiva.
- Depositare, prima dell'avvio del cantiere, i dati del monitoraggio delle sorgenti realizzato fino ad oggi in modo tale da poter essere utilizzati dall'Osservatorio.
- Approfondire l'aspetto relativo all'effetto diga, verificando l'influenza delle paratie previste nel settore via Brennero - Scalo Filzi in considerazione anche dell'apporto di acqua da parte della montagna carsica (Monte Calisio), soprattutto negli episodi di pioggia intensa, individuando misure compensative.

3. Elettromagnetismo:

- 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:

- Si chiede una revisione dello Studio acustico che consideri la corretta localizzazione dei ricettori residenziali, con l'eventuale riprogettazione degli interventi di mitigazione.
- Si chiede l'aggiornamento da parte di R.F.I. 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 ed alle nuove tipologie di treni su tutto il territorio comunale attraversato dalla linea.

5. Vibrazioni:

- Elaborare il sistema di abbattimento delle vibrazioni in corso di esercizio.
- Redigere una progettazione tale da garantire la stabilità delle opere in relazione agli effetti delle vibrazioni.
- Si prescrive di operare in fasce orarie compatibili con la destinazione residenziale degli ambiti.

6. Aria:

- Si richiede di includere nel Piano di monitoraggio ambientale anche il monitoraggio del parametro NO₂.
- Si chiede che, in occasione dei possibili aggiornamenti del Piano di utilizzo terre (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.

7. Ecologia e paesaggio:

- Si chiede nelle successive fasi progettuali di sviluppare maggiormente l'analisi delle connessioni ecologiche, con particolare riguardo alla zona dell'Acquaviva.
- Si prescrive, per i prossimi livelli di progettazione, la predisposizione di uno studio di ecologia del paesaggio finalizzato ad indagare le potenziali connessioni ecologiche e le corrispondenti misure di mitigazione ambientale con particolare riguardo all'area dell'Acquaviva.
- Rispetto all'ingresso della galleria sud: si prescrive che la ricopertura della galleria sia tale da consentire la coltivazione a vigneto o frutteto a basso fusto.
- Rispetto all'ingresso della galleria nord: il fronte roccioso soprastante il piazzale che verrà realizzato in via Malvasia, caratterizzato da pericolosità di crollo, dovrà essere consolidato con interventi conformi alle caratteristiche dell'ammasso roccioso, comprensivi di interventi di drenaggio. Indipendentemente dal tipo di opere (opere di sostegno, chiodature, reti, ecc.), il versante dovrà poi essere sistemato con interventi che consentano un adeguato inserimento visuale e paesaggistico, adottando ad esempio, tecniche di rinaturazione/rinverdimento e controllo dell'erosione.
- Per quanto riguarda le opere ferroviarie in aree urbane, le limitazioni previste dall'art. 49 del DPR 753/80 "*Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto*", dovranno essere applicate esclusivamente in funzione della sicurezza della circolazione ferroviaria, in quanto non costituiscono disposizione con valenza urbanistica.

8. Rapporto tra il Progetto e le aree di Trento Nord – Interferenza con il SIN "Trento nord":

- È necessario che la Società R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. provveda a dare evidenza che l'intervento previsto ai sensi dell'articolo 242 ter del D.Lgs. 152/2006 non determini impedimento ai successivi interventi di messa in sicurezza delle aree adiacenti, fornendo altresì gli elementi sufficienti a giustificare la possibilità di deposito provvisorio delle terre da scavo, compresa la possibilità che gli interventi previsti possano essere di carattere provvisorio o definitivo in base alle valutazioni ed alle scelte delle Istituzioni preposte alla definitiva e necessaria risoluzione del problema delle aree inquinate del SIN Trento Nord.
- Il Progetto deve tenere conto che sono in atto progetti di bonifica delle aree SIN con iter pluridecennali e pertanto deve condividere la destinazione finale delle aree inquinate che saranno in parte destinate allo stoccaggio dei materiali durante l'intera esecuzione delle opere.
- È necessario che negli elaborati progettuali si ricalcolino i volumi di scavo che interesseranno i terreni del SIN compresa la Roggia Armanelli.
- Si chiede di aggiornare i dati relativi al *soil gas* utilizzati nell'analisi di rischio organizzando una nuova campagna di misura da concordare con gli Enti competenti.
- Lo scavo interessante le aree inquinate di Trento nord dovrà essere eseguito in atmosfera confinata, sia per la sicurezza dei lavoratori che per i cittadini.
- Si chiede di valutare gli effetti a valle della barriera idraulica presente a valle del sito Carbochimica nel caso di un'interruzione di funzionamento ed eventuali interventi mitigatori o alternativi.
- Si chiede di prevedere un *capping* per il deposito temporaneo sulle aree ex Sloi e ex

- Carbochimica di spessore adeguato ai mezzi operanti.
- Lo Studio di impatto ambientale dovrà essere integrato con le informazioni relative alla preparazione dei terreni inquinati del SIN per il loro smaltimento con i dettagli di modalità di preparazione del materiale inquinato e ubicazione del sito di destino delle terre prima della fase esecutiva.
 - Lo Studio dovrà indicare gli impianti di trattamento dove verranno convogliate le acque di falda aggottate dall'area di scavo interferente con il SIN.
 - Si chiede un approfondimento per quanto riguarda l'infissione delle paratie previste per l'effettuazione degli scavi in prossimità e nel SIN, che dia garanzie sul mantenimento dell'integrità impermeabile tra le due falde (lente di limo argilloso).
 - Si chiede di prevedere un monitoraggio in continuo per l'aria relativamente al cantiere interferente con il SIN e proporre, in accordo con APPA, un monitoraggio delle acque dei piezometri a valle del SIN durante gli interventi di scavo.
 - Si chiede di effettuare la ricognizione dei siti bonificati messi in sicurezza permanente tramite "sigillatura" ed un approfondimento che valuti l'interferenza con le opere di messa in sicurezza ed eventuale necessità di rivedere il modello concettuale elaborato per i siti bonificati con tale modalità;
5. di inoltrare la presente deliberazione secondo le procedure informatiche previste dalla legge al Ministero della Transizione Ecologica – Direzione generale della crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo – divisione V, per la prosecuzione dell'iter della procedura V.I.A., di cui in premessa;
6. di inoltrare la presente deliberazione alla Provincia autonoma di Trento ai sensi dell'articolo 19 della L.p. 19/2013;
7. di dichiarare la presente immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 183, comma 4 della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m.

LA SEGRETARIA GENERALE
f.to Moresco

IL PRESIDENTE
f.to Piccoli

Alla presente deliberazione è unito:

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



COMUNE DI TRENTO

ESITO DELLA VOTAZIONE

Oggetto: DECRETO LEGISLATIVO 3 APRILE 2006, 152. PROCEDURA DI V.I.A./P.N.R.R., INTEGRATA CON LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA DI CUI ALL'ART. 5 DEL D.P.R. 357/1997 E VERIFICA PIANO DI UTILIZZO TERRE, EX D.P.R. 120/2017, ART. 9. PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA DEL QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA FORTEZZA-VERONA, ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA, ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO LOTTO 3°: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO. PARERE DEL COMUNE DI TRENTO.

Votazione palese

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 38

Favorevoli: n. 32 (Baggia, Bosetti, Bozzarelli, Bridi, Brugnara, Carli, Casonato, Chilà, Dal Ri, El Barji, Filippin, Filosi, Fiori, Frachetti, Franzoia, Gilmozzi, Giuliani, Guastamacchia, Ianeselli, Lenzi, Maule, Merler, Panetta, Pedrotti, Piccoli, Robol, Saltori, Serra, Stanchina, Tomasi, Uez, Zappini)

Contrari: n. 0

Astenuti: n. 6 (Demattè, Fernandez, Maschio, Urbani, Zanetti C., Zanetti S.)

Non votanti: n. 0

Trento, addì 23.02.2022

la Segretaria generale
f.to Dott.ssa Lorenza Moresco



COMUNE DI TRENTO

Proposta di Consiglio n. 8 / 2022

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVA

Oggetto: DECRETO LEGISLATIVO 3 APRILE 2006, 152. PROCEDURA DI V.I.A./PNRR, INTEGRATA CON LA VALUTAZIONE D'INCIDENZA DI CUI ALL'ART. 5 DEL D.P.R. 357/1997 E VERIFICA PIANO DI UTILIZZO TERRE, EX D.P.R. 120/2017, ART. 9. PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA DEL QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA FORTEZZA-VERONA, ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA, ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO LOTTO 3°: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO. PARERE DEL COMUNE DI TRENTO.

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

Trento, addì 18 febbraio 2022

Servizio Sostenibilità e transizione ecologica
La Dirigente
arch. Paola Ricchi
(firmato elettronicamente)



COMUNE DI TRENTO

Proposta di Consiglio. 8 / 2022

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ CONTABILE

Oggetto: DECRETO LEGISLATIVO 3 APRILE 2006, 152. PROCEDURA DI V.I.A./PNRR, INTEGRATA CON LA VALUTAZIONE D'INCIDENZA DI CUI ALL'ART. 5 DEL D.P.R. 357/1997 E VERIFICA PIANO DI UTILIZZO TERRE, EX D.P.R. 120/2017, ART. 9. PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA DEL QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA FORTEZZA-VERONA, ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA, ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO LOTTO 3°: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO. PARERE DEL COMUNE DI TRENTO.

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

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

Trento, addì 18.02.2022