



COMUNE DI TRENTO

_____ CIRCOSCRIZIONE N. 12 - CENTRO STORICO PIEDICASTELLO _____

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 55

del Consiglio circoscrizionale

Oggetto: DOCUMENTO EX ART. 27, COMMA 2, LETT. B) DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO AVENTE OGGETTO: "CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DELLA CITTÀ DI TRENTO"

Il giorno 13.08.2021 ad ore 20.30 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, in seduta pubblica, il Consiglio circoscrizionale sotto la presidenza del signor Geat Claudio presidente del Consiglio circoscrizionale.

Presenti: presidente **Geat Claudio**
consigliere **Attolini Renata**
e consiglieri **Condini Daniele Oscar**
Fontanari Claudio
Franceschini Silvia
Santoni Andrea
Valentini Paolo
Vigorito Nicola
Zanella Elisabetta
Zappini Federico

Assenti: consigliere **Covi Clemente**
e consiglieri **Loss Martina**
Manara Antonio
Mason Giacomo
Valzolgher Carla

e pertanto complessivamente presenti n. 10, assenti n. 5, componenti del Consiglio.

Assume la presidenza il signor Geat Claudio.
Partecipa il Segretario circoscrizionale Baldo Renzo.

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

Il Consiglio circoscrizionale

premesso che con nota prot.nr. 206071/2021 il Consigliere circoscrizionale Claudio Geat ha presentato un documento, ai sensi dell'art. 27, comma 2, lett. b) del Regolamento del decentramento, con oggetto "Circonvallazione ferroviaria della città di Trento";

sentito l'intervento del Presidente della Commissione Lavori pubblici, urbanistica, mobilità, ambiente, Paolo Valentini, che da' lettura del sopra citato documento e lo illustra all'Assemblea;

considerati gli interventi di alcune Consigliere e alcuni Consiglieri circoscrizionali;

sentito infine l'intervento del Presidente della Circostrizione il quale, dopo confronto con i presenti, pone in votazione il documento così come modificato;

sentite le dichiarazioni di voto delle Consigliere e dei Consiglieri circoscrizionali;

rilevato che, ai sensi dell'art. 53 comma 1 lettera c) del Regolamento del decentramento, sulla presente proposta di deliberazione il Segretario circoscrizionale ha espresso parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa, unito alla presente deliberazione;

visti:

- il Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino - Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e successive variazioni;
- 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 del Consiglio comunale 23.11.2016 n. 136;
- la deliberazione del Consiglio comunale 29.12.2020 n. 175, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il Documento unico di programmazione 2021-2023 e successive variazioni;
- la deliberazione del Consiglio comunale 29.12.2020 n. 176, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il bilancio di previsione finanziario 2021-2023 e successive variazioni;
- il Regolamento del decentramento approvato con deliberazione del Consiglio comunale di data 11.03.2015 n. 41 e modificato con deliberazione consiliare 29.07.2020 n. 120;

constatato e proclamato da parte del Presidente, con l'assistenza degli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

sulla base di tali risultati il Consiglio circoscrizionale

Delibera

di approvare, ai sensi dell'art. 27, comma 2, lettera b) del Regolamento del decentramento, il sotto riportato documento indirizzato al Sindaco e alla Giunta comunale avente oggetto "Circonvallazione ferroviaria della città di Trento", così come modificato:

"Premesso che,

• da alcuni mesi si parla con insistenza della reale possibilità di realizzare una galleria ferroviaria sotto la Marzola, con inizio all'ex scalo Filzi e sbocco a Mattarello, in località Acquaviva, nei pressi di villa Bortolazzi;

• tale ipotesi progettuale, pensata allo scopo di eliminare dalla città di Trento il traffico merci, fonte di notevole rumore e vibrazioni per tutte le abitazioni poste lungo il tracciato ferroviario, va inserita all'interno del più generale intervento di quadruplicamento della linea Verona - Brennero, corridoio europeo Scandinavia – Mediterraneo, per affiancare al percorso storico una nuova linea ad alta capacità, in grado di migliorare il traffico merci (treni più lunghi e veloci ed in maggior numero);

• tale progetto generale, risalente a circa 20 anni fa, si articola per fasi successive, la prima delle quali comprende il tunnel del Brennero, attualmente in corso di esecuzione con termine previsto negli anni'30 causa imprevisti incontrati nello scavo sul versante austriaco, la seconda comprende una variante a Fortezza – Ponte Gardena (lotto appaltato e non ancora iniziato) e le circonvallazioni di Bolzano, Trento e Rovereto e un nuovo ingresso a Verona ed infine la terza ed ultima fase, che comporterà il completamento del quadruplicamento sulle tratte intermedie;

• RFI nel 2002 presentò una proposta progettuale che prevedeva un tracciato in destra Adige, di

circonvallazione di Trento e Rovereto, con una galleria di 32 km, che prevedeva l'ingresso circa a Ischia Podetti e l'uscita a Mori, bypassando così con un'unica opera le due città in modo completo. Tale proposta non venne accettata dalla PAT, che ritenne eccessivo il sacrificio di territorio provinciale ipotizzato dal progetto sia nella piana rotaliana che in Vallagarina;

- in alternativa la PAT propose un nuovo tracciato in sinistra Adige, denominato "parietale"; in sintesi, si dipartiva dall'attuale linea dopo la stazione di Salorno deviando verso est e, dopo aver superato l'autostrada e l'Adige, si immetteva in galleria un chilometro circa a nord di Cadino, e fuoriusciva dopo venticinque chilometri ai "Murazzi". Qui si affiancava e si interconnetteva con la linea oggi esistente per circa tre chilometri, e poi si infilava nella seconda galleria di quasi quaranta chilometri di lunghezza fino a "prendere" la linea storica a Peri, in provincia di Verona. E' questo il percorso per la nuova linea ferroviaria a doppio binario fra Verona e Fortezza che la Giunta provinciale, esprimendo il proprio parere, ha formalmente approvato nel 2003, prima di trasmettere il tracciato al Ministero delle Infrastrutture;
- il parere venne dato non appena si concluse (luglio 2003) l'analisi tecnico ambientale del progetto di "Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona - Fortezza di accesso sud alla galleria di base del Brennero sull'asse ferroviario Monaco - Verona" - Lotto n. 3 "Circonvallazione di Trento", che diede supporto alla decisione della Giunta Provinciale;
- questa ipotesi prevedeva la completa circonvallazione della città di Trento, che poi scomparve dai progetti;
- la richiesta della PAT venne esaminata da RFI che la giudicò troppo costosa, con quasi 60 chilometri di galleria in provincia di Trento ed inoltre con un tracciato che escludeva la possibilità di accedere allo scalo dell'Interporto;
- conseguentemente RFI studiò un'alternativa che prevedesse il possibile collegamento con l'Interporto e una lunghezza in galleria di circa 30 chilometri, come la precedente, ma in sinistra Adige, anziché in destra, con il risultato che il nuovo tracciato, più lungo del precedente, attraversava tutta la parte nord della città di Trento, prima di entrare in galleria naturale all'altezza dell'ex scalo Filzi;
- RFI nel 2007 avviò una nuova progettazione secondo tale impostazione e nel 2009 il progetto preliminare venne trasmesso da RFI a MIT;
- la nuova ipotesi prevedeva una galleria di 12 chilometri in corrispondenza di Trento, con inizio all'ex scalo Filzi e termine a Acquaviva di Mattarello, un tratto in connessione sulla linea esistente fino quasi a Besenello, una seconda galleria di 17 chilometri sotto il monte Zugna e due connessioni alla linea esistente a Trento nord ed a Rovereto sud; complessivamente il nuovo tracciato era più lungo del precedente e decisamente delicato nella tratta sotto lo Zugna, causa notevoli problemi idrogeologici;
- per quanto riguarda la parziale circonvallazione della città di Trento, è prevista la posa di due nuovi binari per il trasporto merci, in galleria, sotto la Marzola, per una lunghezza di 12 chilometri, a partire dallo scalo Filzi sino a Mattarello. Resta escluso dalla circonvallazione una consistente parte della città, il tratto di circa due chilometri dall'ex scalo Filzi fino a Gardolo;
- la progettazione del 2009, oltre che essere un incompleto bypass della città, presentava varie criticità, quali:
 - impediva il raddoppio della linea Trento-Malè;
 - si spingeva a -19 metri rispetto al piano di campagna di via Brennero, determinando la realizzazione in contropendenza della galleria "Trento" di 12 km;
 - prevedeva l'attacco delle frese a partire dall'ex scalo Filzi con trasporto del materiale da quel sito ai siti di deposito;
 - prevedeva opere costruttive in sotterraneo particolarmente complesse ed estremamente costose;
 - comportava la realizzazione di un impegnativo pozzo con impianto di sollevamento delle acque;
 - prevedeva in generale l'adozione del costoso metodo Milano;
- allora si iniziò a pensare ad un progetto integrato che doveva comprendere la circonvallazione ferroviaria merci (tratta d'accesso Lotto 3), un "servizio metropolitano" denominato "Nordus" consistente nel prolungamento fino a Mattarello della ferrovia Trento Malè (ipotesi nata nel 2012) ed infine l'interramento della ferrovia storica per una tratta di 2,5 chilometri (ipotesi prevista nel

PRG del comune di Trento);

• si giunse così alla sottoscrizione di un Protocollo tra Provincia autonoma di Trento, Comune di Trento e Rete Ferrovie Italiane RFI in data 17 aprile 2018 per la "riqualificazione urbana della città di Trento intersecata dalla linea ferroviaria Verona Brennero". Avvio attività previste al punto A dell'art. 4 e costituzione di un gruppo di lavoro per sviluppare il confronto tra tre alternative progettuali e la loro comparazione tecnico-economica. Le alternative progettuali erano le seguenti:

1: progetto di circonvallazione merci (progetto preliminare RFI 2015) + progetto Nordus (progetto PAT 2015), senza l'interramento della linea storica per 2,5 km;

2.1: realizzazione in successione della circonvallazione ferroviaria, dell'interramento della linea storica da via Monte Baldo a via caduti di Nassirya e del progetto Nordus;

2.2: realizzazione in successione della circonvallazione ferroviaria, dell'interramento della linea storica da via Monte Baldo all'attuale fermata della Trento-Malè in via Unterveger e del progetto Nordus;

• in ogni modo era prevista la costruzione di una stazione provvisoria interrata sotto l'ex scalo Filzi, in grado di soddisfare temporaneamente il servizio passeggeri per la città di Trento, dopo il completamento della nuova galleria sotto la Marzola, dove potranno transitare tutti i treni, passeggeri e merci, in temporanea sostituzione dell'attuale stazione storica;

• l'interramento della linea "storica", per una tratta di circa due chilometri, dallo ex scalo Filzi fino alla stazione di Trento compresa, potrà iniziare tra circa 10 - 12 anni, quando sarà stata ultimata la costruzione del tunnel sotto la Marzola e la messa in esercizio della nuova linea e della stazione provvisoria interrata sotto l'ex scalo Filzi, con la completa deviazione del traffico sia merci che passeggeri sulla nuova linea in galleria;

• il raddoppio dei binari della Ferrovia Trento Malè da Lavis a Trento, con possibile prolungamento fino a Mattarello, con funzione di "servizio metropolitano", denominato "Nordus" potrà iniziare più tardi, dopo l'interramento della linea storica per 2,5 chilometri, quindi non prima di una quindicina d'anni;

• solo recentemente si è ipotizzata la costruzione di una linea tranviaria dalla zona di Spini di Gardolo fino a piazza Dante, occupando due corsie di via Bolzano e di via Brennero, opera inserita nel programma elettorale dell'attuale Sindaco;

• questa ipotesi progettuale del by pass ferroviario, come attualmente strutturata, lascia "scoperto" l'intero territorio della città che corre da sud a nord a partire dall'ex scalo Filzi (punto in cui ha inizio la risalita della linea interrata fino alla quota attuale, da raggiungere poco a nord della rotonda Caduti di Nassirya) sino a Gardolo, per una lunghezza di circa due chilometri;

• con il potenziamento del trasporto merci, Gardolo e la parte nord della Circonscrizione Centro Storico Piedicastello si troveranno a sopportare una mole imponente di traffico merci (maggiore numero di treni al giorno, maggiore lunghezza degli stessi che passerà da 450 metri a 750 metri, maggiore velocità di transito in quanto la nuova linea consentirà velocità di oltre 200 km/h, anche se i treni merci la potranno percorrere a velocità ragionevolmente minore in considerazione dell'attuale parco rotabile e maggiore peso trasportato che passerà da 1200 ton a 1600 ton) con quanto ne consegue in termini di inquinamento acustico e di vibrazioni, lasciando peraltro inalterata la problematica di ricucitura Est-Ovest dei quartieri Nord;

• un aspetto da approfondire riguarda anche la fascia di rispetto ferroviario prevista dal DPR 753 del 11 luglio 1980, pari a 30 metri dalla più vicina rotaia, limite inderogabile per distanze inferiori a 6 metri; posto che sotto numerosissime abitazioni cittadine si troverà il tracciato ferroviario in galleria, va indagato quale sia l'incidenza del sopra citato DPR 753/80, nel quale non è previsto alcun abbattimento delle fasce di rispetto in corrispondenza di percorsi ferroviari in galleria;

• a questo proposito si ricorda il recente caso avvenuto a Trento, in cui A22 ha bloccato la ricostruzione di un'abitazione in fascia di rispetto della galleria autostradale ed il giudice, a cui si è rivolto l'avvocato dell'interessato, che aveva già ottenuto il titolo edilizio da parte del comune, ha invitato le parti a trovare un accordo, ma ha confermato la validità della fascia di rispetto in corrispondenza di una galleria autostradale;

• la città di Trento, al contrario dell'ipotesi di tracciato in destra Adige, sarà interessata da ben due cantieri di dimensioni enormi, uno a Mattarello ed uno a Trento nord, della durata di una decina di anni, senza che vi sia alcuna programmazione del loro sviluppo e della loro organizzazione,

nessuna indicazione di quale sarà la gestione, in ambito urbano, degli oltre due milioni di metri cubi di terra e roccia di scavo, nessuna pianificazione degli impatti sul tessuto urbano e sulla popolazione residente;

- la aree ferroviarie di Trento centro, che verranno, se mai verrà liberata la linea storica, rese disponibili per lo sviluppo urbano, sono solamente quelle poche sotto le quali non vi saranno binari interrati, ma per esse non è stato studiato, né tanto meno sottoscritto, un Protocollo specifico sul loro futuro utilizzo, come invece è stato fatto, ad esempio, per l'interramento della linea Alta Velocità nella città di Bologna, dove, prima dell'inizio di ogni opera, si è sottoscritto un dettagliato programma operativo;

- RFI ha recentemente presentato il piano di ammodernamento della stazione in superficie di Trento, per un importo di 15 milioni (9 dei quali concessi dalla PAT), importante tassello per la valorizzazione in chiave funzionale e turistica della storica stazione, e l'amministratore delegato di RFI, Vera Fiorani, nel corso di un'intervista a L'Adige, ha chiarito che l'impegno di RFI è iniziare la galleria ferroviaria, grazie ai provvidenziali fondi europei che consentiranno la partenza del PNRR, mentre tutte le altre ipotesi (interramento linea storica, Nordus, tram) non sono ancora dei veri progetti;

- in effetti, attualmente vi è solo la concreta possibilità di finanziamento della circonvallazione ferroviaria, tramite i fondi del PNRR, mentre per ogni altra ipotesi progettuale non è disponibile alcuna risorsa finanziaria e comunque le opere potranno iniziare solo dopo il completamento della variante in galleria e la realizzazione della nuova stazione provvisoria interrata (50 milioni la spesa prevista) cioè tra una quindicina di anni;

- è' plausibile che possa quindi essere realizzata la sola circonvallazione ferroviaria, mentre tutte le altre ipotesi progettuali, in mancanza di fondi, rimangano solo progetti;

- resta completamente non risolta la questione della circonvallazione di Rovereto, con la galleria sotto lo Zugna, ritenuta dalla stessa RFI assolutamente impraticabile per i gravi problemi idrogeologici e con la difficoltà di individuare percorsi alternativi che non sacrificino una larga fetta di territorio nel fondovalle nella tratta Acquaviva – Rovereto (proprio la preoccupazione espressa dalla PAT nel 2003, che portò allora a scartare il percorso in destra Adige);

- l'ipotesi di bypassare Rovereto con un percorso in fondovalle dell'Adige, attualmente all'attenzione di RFI, secondo le dichiarazioni dell'A.D. Vera Fiorani nella sopra citata intervista a L'Adige, oltre che comportare un notevole sacrificio di terreno, è rilevante per la conseguenza che tutti i treni merci rimarranno sulla attuale linea per un lungo tratto, impedendo così una migliore offerta di treni passeggeri del servizio regionale e interregionale;

- infatti il tratto Trento – Rovereto, liberato dai treni merci a lunga percorrenza, con qualche intervento infrastrutturale, potrebbe consentire una maggiore frequenza nel servizio passeggeri, con indubbio beneficio sul traffico stradale e riduzione dei problemi viabilistici della città di Trento, ipotesi impraticabile qualora i treni merci percorrano ancora la linea attuale;

- anche questa considerazione porta a ritenere importante una più accurata valutazione dell'ipotesi di tracciato di destra Valle dell'Adige sopra citato, dedicato all'Alta Capacità del trasporto merci, per i vantaggi che deriverebbero all'intero territorio urbanizzato di Trento, oltre che per la città di Rovereto;

- è opportuno ricordare che lungo la linea del Brennero transitano con frequenza carichi di merci infiammabili, esplosive o tossiche; è preferibile che transitino sulla linea ferroviaria anziché su gomma, però questa situazione consiglia di non transitare in ambito urbano, con ciò rendendo preferibile un bypass completo della città di Trento e non parziale, come con l'attuale previsione;

- il DL 77 del 31 maggio 2021, «Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure.», all'art. 44, (Semplificazioni procedurali in materia di opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto) prevede che alcune opere, riportate nell'allegato IV, tra le quali anche il "Potenziamento linea ferroviaria Verona - Brennero - opere di adduzione", siano sottoposte ad approvazione in tempi così ristretti da non consentire alcuna valutazione approfondita, come invece richiederebbe una galleria di 12 chilometri in aree ricche di oltre 200 sorgenti, con il fondato pericolo che ciò si traduca in un aumento dei costi e dei tempi previsti;

- queste prime sintetiche e non esaustive valutazioni di massima, non vogliono essere ostative al percorso di progettazione e realizzazione del potenziamento della linea del Brennero, visto in una

ottica di abbattimento del trasporto delle merci su gomma a favore di quello su ferro, ma evidenziano varie criticità nell'attuale proposta progettuale.

Alla luce di quanto sopra,

il Consiglio circoscrizionale propone al Sindaco e alla Giunta Comunale di:

1. *esigere che la valutazione comparativa della soluzione destra Adige (sotto il Bondone, da Ischia Podetti fino a Mori), prospettata da RFI già nel 2003, venga inclusa nello studio di fattibilità tecnica economica del bypass merci, con valutazione costi benefici in rapporto alla soluzione progettuale attualmente proposta;*
2. *in alternativa sia adottata la soluzione "parietale", che almeno contemplava la completa circonvallazione della città;*
3. *proseguire l'interramento della ferrovia verso nord nel tratto che va dalla prevista stazione interrata provvisoria sino almeno al quartiere di Canova, per rendere realmente completo il bypass della città e non penalizzare grandemente una parte significativa di cittadini, che vedranno peggiorate notevolmente le condizioni di rumore e vibrazioni, a fine lavori, quasi fossero cittadini di serie "B";*
4. *chiedere previsioni progettuali concrete a RFI riguardo allo sviluppo dei cantieri di Mattarello e Centro storico, ai tempi previsti (anche se le previsioni, in assenza di una progettazione esaustiva, potranno essere solo ipotetiche), alle metodologie di esproprio e servitù per tutte le aree interessate (quali saranno i valori adottati?), all'assenza o presenza di vincoli per le fasce di rispetto ferroviarie nei tratti in galleria, allo smaltimento e trattamento dei materiali di scavo, allo studio della gestione dei trasporti materiali necessari ai due enormi cantieri;*
5. *Nel tratto cittadino di galleria e all'aperto siano adottati sistemi di mitigazione del rumore e vibrazioni comunemente utilizzati, secondo le migliori tecnologie conosciute, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo:*
 - *materassini antivibranti: stuoi realizzati generalmente con elastomeri poliuretanicici dello spessore di 15-40 cm che vengono stesi in uno o due strati al di sotto della massicciata o dello strato di ballast. Tali sistemi garantiscono smorzamenti elevati nel campo di frequenza 40-80 Hz tipico delle ferrovie con efficacia variabile da 5 a 15 dB;*
 - *sottoplastre in gomma e piattaforme galleggianti: utilizzate nei sistemi di armamento indiretto, consistono nell'applicazione di uno strato di materiale elastomerico di circa 10 mm al di sotto della piastra di isolamento dalla traversa o piattaforma e presenta una buona efficacia garantendo spesso attenuazioni superiori ai 10 dBA soprattutto nel campo di frequenza tra 31,5 e 150 Hz;*
 - *sistemi di ancoraggio di tipo elastico: consistono nell'adozione di sottoplastre in gomma con sostituzione delle tradizionali caviglie con apposite molle di rigidità tale da ridurre notevolmente le vibrazioni trasmesse alla piattaforma. Tale sistema ha prestazioni superiori a quelli descritti precedentemente; le attenuazioni coprono un ampio range di frequenza e possono giungere sino al 90%;*
6. *gli interventi di mitigazione vengano localizzati non solo in corrispondenza dei ricettori interessati dai livelli di vibrazione superiori ai limiti della norma UNI 9614, ma per l'intera tratta in comune di Trento;*
7. *qualora non possano essere forniti elementi chiarificatori riguardo alle problematiche sopra esposte, ad oggi completamente assenti, il Comune esprima parere negativo al progetto di circonvallazione ferroviaria, in attesa di un'ipotesi progettuale "seria".*

Data lettura del presente verbale, viene approvato e sottoscritto.

IL SEGRETARIO CIRCOSCRIZIONALE
f.to BALDO

IL PRESIDENTE
f.to Geat

Alla presente deliberazione è unito:

- esito della votazione appello nominale;
- parere in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa;
- certificazione iter.



COMUNE DI TRENTO

_____ CIRCOSCRIZIONE N. 12 - CENTRO STORICO PIEDICASTELLO _____

ESITO DELLA VOTAZIONE

Oggetto: DOCUMENTO EX ART. 27, COMMA 2, LETT. B) DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO AVENTE OGGETTO: "CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DELLA CITTÀ DI TRENTO"

Votazione appello nominale

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 10

Favorevoli: n. 10 (Attolini, Condini, Fontanari, Franceschini, Geat, Santoni, Valentini, Vigorito, Zanella, Zappini)

Contrari: n. 0

Astenuti: n. 0

Trento, addì 13.08.2021

il Segretario circoscrizionale
Renzo Baldo
(firmato elettronicamente)



COMUNE DI TRENTO

_____ CIRCOSCRIZIONE N. 12 - CENTRO STORICO PIEDICASTELLO _____

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVA

Oggetto: DOCUMENTO EX ART. 27, COMMA 2, LETT. B) DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO AVENTE OGGETTO: "CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DELLA CITTÀ DI TRENTO"

Vista la suddetta proposta di deliberazione, si esprime, ai sensi dell'art. 53, comma 1, lett. c), del Regolamento del Decentramento, parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa, senza osservazioni.

Trento, 13.08.2021

il Segretario circoscrizionale
Renzo Baldo
(firmato elettronicamente)