

ALLEGATO N. 1

EMENDATO

ALLEGATO N. 1

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA (PFTE) DEL QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA FORTEZZA-VERONA, ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA, ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO – LOTTO 3°: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO - DOCUMENTO CONTENENTE LE PRESCRIZIONI DISCREZIONALMENTE APPOSTE AI FINI DELL'ASSENSO NONCHE' LE PROPOSTE DEL COMUNE DI TRENTO PER LA MIGLIORE TUTELA DELL'INTERESSE PUBBLICO

1. AREE DI CANTIERE

- a) Proposta - considerata l'opportunità di limitare il più possibile gli impatti derivanti dalla realizzazione della nuova circonvallazione ferroviaria, limitando il coinvolgimento delle aree agricole previste come aree di cantiere in particolare per la zona a sud, e alla luce della disponibilità manifestata dalla società agricola Acquaviva srl e nelle more della formalizzazione dell'accordo con la medesima, si propone fin d'ora a RFI di modificare nei successivi livelli progettuali le previsioni contenute nel PFTE depositato nel seguente modo:
-) stralcio della zona AS04 posta a ovest della ferrovia nella parte più meridionale del territorio comunale, ricollocando le funzioni lì previste nella zona di proprietà della società Agricola Acquaviva srl a est della ferrovia e a sud di villa Bortolazzi (fatta salva l'acquisizione delle autorizzazioni necessarie). Questa previsione è coerente con il programma di revisione della organizzazione aziendale della società Acquaviva srl e garantisce la continuità di coltivazione degli altri fondi di cui era previsto il coinvolgimento. Verso sud, l'area di cantiere dovrà essere posta a una distanza minima di 70 m dal parco della Villa.

2. VIABILITA'

- a) Proposta - considerata l'opportunità di svincolare dalle attività di cantiere l'attuale viabilità a sud di Mattarello che attraversa il borgo storico di villa Bortolazzi, si propone a RFI di sviluppare nei successivi livelli progettuali (fatta salva l'acquisizione delle autorizzazioni necessarie e l'adozione di ogni accorgimento finalizzato alla tutela del bene vincolato) una viabilità alternativa che prenda avvio dal tracciato di progetto di collegamento tra via Nazionale e il piazzale di emergenza all'imbocco sud della galleria Trento, prosegua verso sud in fregio alla linea ferroviaria e si ricollegli a via Nazionale in prossimità dell'innesto tra questa e la tangenziale;
- b) Proposta - considerata la necessità di garantire l'accessibilità ai fondi agricoli tra la ferrovia e la tangenziale nella zona a sud di Mattarello, oggi garantita dal sottopasso ferroviario immediatamente a sud di villa Bortolazzi, e considerato che il sottopasso esistente necessiterebbe di un prolungamento verso ovest conseguente al riposizionamento della linea storica per dare spazio ai binari della nuova linea merci oltre che a est per la realizzazione della viabilità di cantiere in fregio alla ferrovia (di cui al punto precedente) rendendo il sottopasso molto lungo e di difficile collegamento alle aree che dovrebbe servire, si propone a RFI di prevedere nei successivi livelli di progettazione (fatta salva anche in questo caso l'acquisizione

delle autorizzazioni necessarie) un collegamento alternativo o in sovrappasso alla linea storica immediatamente prima dell'imbocco sud della galleria Trento (venendo da nord) o in adeguamento (allargamento o sostituzione) del sottopasso esistente in località "Basse".

- c) Proposta - il progetto prevede l'esproprio delle aree comunali dove le strutture ferroviarie sottopassano la viabilità comunale in via del Brennero e in via Nazionale a Mattarello. Per garantire efficienza negli interventi manutentivi dei tratti di strada interessati si ritiene opportuno, come già evidenziato nell'osservazione presentata nell'ambito della procedura espropriativa (protocollo n. 344744 di data 30/12/2021), mantenere la continuità della proprietà comunale delle particelle di via del Brennero e di via Nazionale, con intavolazione di un diritto di superficie nel sottosuolo a favore di RFI;
- d) Prescrizione - si prescrive che sia garantita la funzionalità sia di via del Brennero a Trento Nord che di via Nazionale a Mattarello per l'intera durata dei lavori.

3. FERROVIA TRENTO-MALE'

- a) Prescrizione - considerato il ruolo centrale nel sistema della mobilità provinciale e cittadino della ferrovia Trento-Malé e quindi la necessità di prevederne la continuità di servizio anche nelle fasi di lavorazione per la realizzazione della circonvallazione ferroviaria, si prescrive che nelle successive fasi progettuali il progetto depositato venga modificato in modo da ridurre la sospensione del servizio al minimo indispensabile, anche operando in via preventiva con la realizzazione da subito delle opere necessarie.

4. ZONA EX SCALO FILZI E STAZIONE PROVVISORIA

- a) Proposta - Si richiede che a titolo di compensazione RFI collabori nella progettazione delle opere per le parti di competenza per la realizzazione delle colline artificiali di cui al punto 2 impegnandosi già da ora a rendere disponibile convenzionalmente in base all'ordinamento vigente lo scavalco delle linee ferroviarie e l'utilizzo delle superfici di copertura dei binari per la realizzazione di nuovi spazi urbani di interesse della collettività, secondo le modalità che saranno definite successivamente;
- b) Prescrizione - considerata l'opportunità che la rivisitazione dell'intera area dell'ex Scalo Filzi può portare alla riqualificazione della parte nord della città, soprattutto in termini di connessioni est/ovest, oggi sostanzialmente negate, ma anche per dare continuità ai collegamenti ciclopedonali nord/sud, il Comune di Trento intende sviluppare una progettazione che, tramite la rimodellazione dei terreni e quindi la realizzazione di colline artificiali, consenta il superamento dei binari che rimarranno in superficie. A tal proposito si prescrive che gli sviluppi progettuali successivi non interferiscano con tale previsione.
- c) Prescrizione - Si prescrive che i successivi sviluppi progettuali, in coerenza con il progetto integrato di cui ai protocolli del 2018 e 2019, prevedano per la stazione provvisoria anche le predisposizioni per l'inserimento delle opere per la sua attivazione e la sua copertura e che le stesse predisposizioni siano inserite nell'appalto dei lavori.

5. **PROLUNGAMENTO DELLA PARTE INTERRATA DELLA LINEA MERCI VERSO NORD**

- a) Prescrizione - per massimizzare i benefici sia ambientali che logistici per la città derivanti dalla circonvallazione ferroviaria per le merci, si prescrive il prolungamento massimo possibile verso nord della parte interrata sviluppando, nelle successive fasi progettuali, la previsione già delineata in accordo RFI/Comune di Trento (nota del Comune a firma del Sindaco del 29/09/2021 n. 245747 e risposta RFI a firma della Commissaria Straordinaria Paola Firmi del 16/12/2021 n. 332979). Questa previsione prevede il prolungamento verso nord di 165 metri della parte completamente interrata consentendo così la previsione di una nuova fermata condivisa tra ferrovia del Brennero e Trento Malé con attraversamento aereo dei binari e possibilità quindi di integrare le connessioni est/ovest anche per questa parte della città. Si richiede pertanto che a titolo di compensazione RFI collabori nella progettazione delle opere per la realizzazione della nuova fermata impegnandosi già da ora a rendere disponibile convenzionalmente in base all'ordinamento vigente lo scavalco delle linee ferroviarie, l'utilizzo delle superfici di copertura dei binari e la realizzazione in adiacenza delle strutture idonee a garantire i servizi necessari e complementari di interesse collettivo, secondo le modalità che saranno definite successivamente (la prosecuzione verso nord necessiterà di rivedere anche la previsione dei punti di evacuazione e soccorso che dovranno essere necessariamente sviluppati nelle successive fasi di progettazione e integrati con le previsioni del punto precedente funzionali alla fase 3 del progetto integrato di cui ai protocolli del 2018 e 2019);
- b) Proposta - poiché in seguito alle modifiche di cui ai punti precedenti perde di significato la localizzazione della prevista nuova stazione della Trento Malé a Trento nord, essa va ricollocata più a nord in prossimità della tangenziale. Anche in questo caso si richiede pertanto che a titolo di compensazione RFI collabori nella progettazione delle opere per la realizzazione della nuova fermata impegnandosi già da ora a rendere disponibile convenzionalmente in base all'ordinamento vigente lo scavalco delle linee ferroviarie, l'utilizzo delle superfici di copertura dei binari e la realizzazione in adiacenza delle strutture idonee a garantire i servizi necessari e complementari di interesse collettivo, secondo le modalità che saranno definite successivamente;
- c) Proposta - data la ricollocazione della fermata della Trento-Malé, e quindi il venir meno della necessità di realizzare i marciapiedi di fermata dove attualmente previsti, si richiede di ridurre la traslazione della linea storica prevista per fare spazio alla nuova linea merci e conseguentemente ridurre il coinvolgimento delle aree produttive a ovest della ferrovia tra cui anche l'area del Cantiere comunale. Si richiamano sul punto le osservazioni formulate nell'ambito della procedura espropriativa (protocollo n. 344744 di data 30/12/2021) relativamente al fatto che la previsione progettuale contenuta nel PFTE depositato coinvolge i piazzali a est del Cantiere comunale in modo tale non solo da precluderne l'utilizzo come deposito ma anche da non garantire gli spazi di manovra per l'accesso al capannone per i mezzi di grandi dimensioni;
- d) Proposta - nella prospettiva di integrare le connessioni est ovest del tratto a nord della città, si prevede un ulteriore scavalco ciclopedonale della ferrovia all'altezza di via Franceschini per il quale si richiede che a titolo di compensazione RFI collabori nella progettazione di tali opere impegnandosi già da ora a rendere disponibile convenzionalmente in base all'ordinamento vigente lo scavalco delle linee ferroviarie, secondo le modalità che saranno definite successivamente;
- e) Prescrizione - nella prospettiva di prolungamento a nord della galleria artificiale di cui sopra, si prescrive di verificare le possibili interferenze con due tubazioni poste

a nord della tangenziale (rif. c/o via Goio) dove esiste un attraversamento alla linea ferroviaria con una tubazione in gres diam. 400 mm e un attraversamento con una tubazione di acquedotto.

6. PERTINENZE DEL CANTIERE COMUNALE

- a) Prescrizione - oltre a quanto specificato al punto precedente sulle condizioni di fruibilità del piazzale del Cantiere comunale e di accessibilità allo stesso, per liberare le attrezzature attualmente presenti in zona di esproprio, compatibilmente con i tempi ipotizzati nello studio di fattibilità, si prescrive che venga individuata un'area alternativa limitrofa alle strutture del cantiere, al fine di permettere lo svolgimento delle varie attività.

7. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO

- a) Proposta - per la parte nord si propone di 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; qualora Comune e Provincia intendano procedere con questa soluzione, si richiede che a titolo di compensazione RFI collabori nella progettazione delle opere per le parti di competenza impegnandosi già da ora a rendere disponibile convenzionalmente in base all'ordinamento vigente lo scavalco delle linee ferroviarie e l'utilizzo delle superfici di copertura dei binari per la realizzazione di nuovi spazi urbani di interesse della collettività, secondo le modalità che saranno definite successivamente; si richiede inoltre a RFI una compartecipazione economica in considerazione del fatto che la soluzione collina non rende più necessaria l'installazione di barriere antirumore e inoltre consente il riutilizzo di una significativa quantità del materiale di scavo delle gallerie;
- b) Prescrizione - si prescrive di integrare lo studio acustico e prevedere le eventuali/conseguenti azioni correttive anche in relazione alle tratte più a nord rispetto a quelle prese in considerazione nel PFTE e quindi nei confronti degli abitati di Roncafort e Canova di Gardolo oltre che di Maso Rossi, considerato che, se anche l'intervento ferroviario si conclude poco più a nord della tangenziale, il portato di questa opera in termini di impatti conseguenti al maggior numero di passaggio di treni, si ripercuoterà anche sulle parti edificate oltre l'intervento in oggetto;
- c) Prescrizione - si prescrive di integrare lo studio acustico e prevedere le eventuali conseguenti azioni correttive con specifica attenzione ai punti di uscita delle gallerie sia nord che sud mediante interventi e opere che agiscano direttamente sulla fonte del rumore e comunque prestando particolare attenzione alle soluzioni individuate anche dal punto di vista paesaggistico;
- d) Prescrizione - si prescrive di intervenire con l'installazione di barriere antirumore anche in corrispondenza di attività produttive quando le stesse sono direttamente frontistanti la linea ferroviaria come nel caso delle attività poste a ovest tra la zona ex SLOI e la tangenziale dove ricade anche il cantiere comunale.

8. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO VIBRAZIONALE E DEI FENOMENI DI SUBSIDENZA INDOTTA

- a) Prescrizione - Per gli aspetti relativi all'impatto vibrazionale, nei successivi livelli progettuali si prescrive di:
- a) approfondire l'aspetto delle vibrazioni in corso d'opera che possono causare disturbi significativi soprattutto in caso di eventi imprevisi: malfunzionamenti, danni alle apparecchiature, operazioni errate, etc...);
 - b) predisporre piani di intervento in caso di situazioni impreviste o imprevedibili, al fine di garantire il comfort alla popolazione e la sicurezza degli edifici;
 - c) acquisire dati "diretti" della situazione specifica di Trento attraverso campagne di indagini e prove che forniscano evidenza delle caratteristiche del territorio relativamente alla propagazione ed attenuazione delle vibrazioni;
 - d) eseguire, laddove necessario, indagini in sito e prove di laboratorio per la puntuale caratterizzazione dei terreni, facendo riferimento alla zonizzazione e alla suscettibilità degli edifici;
 - e) realizzare il censimento degli edifici interessati dalla linea e predisporre eventuali modalità di intervento in caso di necessità, definendo:
 - i. gli elementi identificativi: dimensioni, orientazione, numero di piani, periodo di costruzione, eventuali modifiche significative alla struttura o alle dimensioni; interventi di risanamento o di messa in sicurezza;
 - ii. la tipologia di fondazioni e caratteristiche geometriche;
 - iii. la tipologia strutturale e geometria della struttura;
 - iv. la destinazione d'uso e sensibilità alle vibrazioni;
 - v. predisporre una carta della "Sensibilità strutturale" per identificare gli edifici o le "classi" di edifici a maggior rischio o comunque che necessitino di maggiore attenzione;
 - f) predisporre una carta del "*Grado di Accettabilità del Danno - GAD*" andando oltre i limiti delle Norme anche al fine di definire gli eventuali interventi di mitigazione;
 - g) per quanto riguarda i fenomeni legati alla subsidenza, predisporre uno studio di analisi di rischio dei fabbricati e relativi elaborati che individuino l'estensione del bacino di subsidenza con i relativi cedimenti attesi al piano campagna per effetto degli scavi, al fine di definire l'entità del potenziale danno indotto e i conseguenti eventuali interventi di mitigazione.
 - h) produrre i testimoniali di stato per gli edifici che rientrano nelle varie classi di sensibilità strutturale;
 - i) eseguire campagne di prove e rilievi dinamici nelle aree e sugli edifici a più elevata criticità da eseguire ante operam;
 - j) valutare l'eventuale impatto delle vibrazioni sulle principali infrastrutture di servizi: Telecomunicazioni, Elettrico, Idrico, Gasdotto, Fognatura.

9. PREDISPOSIZIONE DEI CAMERONI PER LA PROSECUZIONE VERSO NORD DELLA LINEA MERCI IN GALLERIA NATURALE

- a) Prescrizione - considerato che allo stato dell'arte non vi è una previsione progettuale della prosecuzione verso nord della linea merci (ovvero del lotto 5 di collegamento tra Trento nord e Bronzolo) e che nell'ipotesi di raddoppio dei binari in affiancamento alla linea storica una parte ancora significativa, seppure minoritaria,

dell'abitato di Trento verrebbe attraversata dalla linea merci subendo gli impatti che il by-pass intende espressamente abbattere, si prescrive che il progetto depositato sia integrato con la previsione di "cameroni" nella parte nord della "galleria Trento", localizzati in una posizione funzionale al collegamento verso l'esterno e compatibile dal punto di vista idrogeologico, in modo da consentire sia l'uscita verso l'ex Scalo Filzi e l'Interporto, come da progetto depositato, sia il futuro proseguo dei tunnel ferroviari verso nord in direzione Salorno quale prima tratta del lotto 5.

10. ISTITUZIONE DELL'OSSERVATORIO PER L'AMBIENTE E LA SICUREZZA DEL LAVORO

- a) Prescrizione - considerata la complessità dell'intervento che si va ad autorizzare e i molteplici potenziali impatti con l'ambiente naturale e costruito nonché le condizioni per i lavoratori coinvolti, si prescrive l'impegno a sottoscrivere un protocollo di intesa per l'istituzione di un Osservatorio per l'Ambiente e la sicurezza del Lavoro da sottoscrivere tra RFI, Provincia Autonoma di Trento e Comune di Trento. In particolare l'Osservatorio, quale organismo tecnico con funzione di indirizzo, controllo e garanzia, formula proposte e pareri allo scopo di promuovere e attivare tutte le attività necessarie per:
- la sorveglianza dello stato ambientale del territorio interessato alla realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento attraverso l'analisi degli impatti ambientali provocati dalle diverse fonti e lo studio delle ricadute sulle popolazioni anche attraverso il supporto tecnico-scientifico e amministrativo di organismi ed enti di ricerca pubblici e privati;
 - l'osservanza del rispetto delle norme di tutela sociale e tecnica del lavoro e di sicurezza e igiene del lavoro durante la fase di cantiere.

11. PROTOCOLLO D'INTESA PER LA CONDIVISIONE DELLE MODALITA' DI CANTIERIZZAZIONE E LA MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DEI CANTIERI

- a) Prescrizione - considerata fondamentale la condivisione del progetto con il territorio in particolare modo per il sistema di cantierizzazione, i flussi di traffico e le relative viabilità, gli interventi di mitigazione dell'impatto ambientale e il piano di monitoraggio ambientale e ritenendo necessario condividere gli aspetti di cui sopra per concordare le modalità di cantierizzazione delle opere anche in ragione delle esigenze manifestate dal territorio prima di avviare la gara per l'affidamento dell'appalto integrato si prescrive l'impegno a sottoscrivere un protocollo di intesa tra RFI e Comune di Trento.

12. SEGNALAZIONI RELATIVE AL SISTEMA DEI SOTTOSERVIZI

Con riferimento agli impatti dell'opera con i sottoservizi, si segnalano gli elementi da tenere in considerazione nei successivi livelli di progettazione:

- a) Proposta - interferenze fossa Primaria e Secondaria di Campotrentino immediatamente a sud della rotatoria del Tridente. Il progetto prevede la traslazione sui lati est e poi nuovamente ad ovest della fossa Primaria. Non si capisce il perché fare un doppio attraversamento di via Brennero con interferenza di tutti i sottoservizi. Sarebbe più logico il prolungamento della fossa Primaria verso il lato ovest di via Brennero con immissione nel nuovo canale Lavisotto, oppure la

deviazione della fossa Primaria nelle immediate vicinanze a sud ovest della rotatoria Tridente nel canale esistente Lavisotto. Si è del parere che invece la fossa Secondaria non dovrebbe subire spostamenti lasciando inalterato lo sbocco nella fossa della Malvasia;

- b) Prescrizione - in prossimità del cantiere/magazzino comunale esiste un attraversamento alla linea ferroviaria con n. 2 dorsali di fibra ottica. Dal punto di vista altimetrico le due dorsali dovrebbero interferire con la nuova livelletta ferroviaria. Si prescrive la salvaguardia delle due dorsali con la continuità di servizio durante i lavori. Si può valutare in sede di lavori lo spostamento verso nord dell'attraversamento con prolungamento dei cavi di fibra ottica;
- c) Prescrizione - in prossimità del cavalcavia ferrovia di via Nassijrya, immediatamente a nord, è presente una tubazione di fognatura nera diam. 600 mm in amianto cemento. La fognatura interferisce con la nuova livelletta ferroviaria. Si prescrive che la funzionalità di tale rete sia mantenuta durante tutta la durata del cantiere perché è un collegamento est ovest della città di fondamentale importanza. E' necessario studiare una centrale di sollevamento che dia continuità di deflusso delle acque sia durante i lavori che a lavori ultimati. Le dimensioni della struttura di sollevamento sono da concordare;
- d) Prescrizione - interferenze su via Brennero c/o ACI TRENTO. Sono presenti due collettori di acque bianche sui lati est ed ovest della via Brennero. Si prescrive il loro ripristino a lavori ultimati e il considerarli durante le fasi di scavo. Esiste un collettore di acque nere diam. 250 alla profondità media di circa 1,60 m dal piano viabile. Serve gli edifici circostanti (sia quelli che verranno demoliti che altri). Si prescrive il mantenimento in funzione durante gli scavi (con by-pass) e il ripristino a lavori ultimati;
- e) Prescrizione - interferenza fossa Malvasia c/o ACI TRENTO. Nel caso in cui la fossa della Malvasia venga deviata sotto la via Brennero con sbocco nel nuovo canale Lavisotto è indispensabile tenere conto della presenza di vari sottoservizi (con particolare attenzione alla polifora telecomunicazioni esistente);
- f) Prescrizione – devono essere verificate le possibili interferenze in via Ambrosi (zona piazza Centa) tra la prevista deviazione del Lavisotto con la rete di fognatura nera in tubazione diam. 300 mm.

13. RICADUTE URBANISTICHE

- a) Proposta - per la restituzione delle previsioni progettuali del PFTE nel Piano regolatore Generale, si richiede la predisposizione di un elaborato che riporti con dettaglio tutte le aree interessate in forma di poligoni e non in forma di elementi lineari;
- b) Prescrizione - per quanto riguarda le opere ferroviarie in aree urbane, si prescrive che le limitazioni previste dall'art.49 del DPR 753/80, debbano essere applicate esclusivamente in funzione della sicurezza della circolazione ferroviaria, in quanto non costituiscono disposizione con valenza urbanistica.
- c) Prescrizione - si prescrive che nei successivi livelli 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.
- d) Prescrizione - considerato che un progetto ferroviario è anche un progetto di paesaggio e che la dimensione ecologico-ecosistemica costituisce una delle

dimensioni del paesaggio, si prescrive, per i prossimi livelli di progettazione, la predisposizione di uno studio di ecologia del paesaggio finalizzato a indagare le potenziali connessioni ecologiche e le corrispondenti misure di mitigazione ambientale con particolare riguardo all'area dell'Acquaviva.

14. SOTTOSTAZIONI ELETTRICHE

- a) Proposta - considerato l'obiettivo di riqualificazione urbana che il Comune di Trento ha inteso perseguire sottoscrivendo i protocolli del 2018 e del 2019 che hanno portato alla definizione del PFTE in discussione e considerata la previsione di nuove sottostazioni elettriche per l'alimentazione della linea ferroviaria, si richiede che in una logica di razionalizzazione degli impianti, vada perseguita la dismissione della sottostazione elettrica di via Monte Baldo ricompresa nelle aree di riqualificazione urbanistica della zona ex Michelin dal Piano Regolatore Generale del Comune di Trento;
- b) Proposta - Si richiede inoltre che venga predisposto un piano di elettrificazione che, inserendo anche il tema Valsugana, metta in evidenza quali (e quante) linee primarie sul fondovalle del Comune possono essere razionalizzate.

15. INGRESSO GALLERIA SUD

- a) Prescrizione - per evidenti ragioni paesaggistiche e per limitare al massimo il sacrificio di aree agricole in un compendio particolarmente vocato come quello di Mattarello, si prescrive che la ricopertura della galleria sia tale da consentire la coltivazione a vigneto o frutteto a basso fusto, impegnando RFI già da ora a rendere disponibile convenzionalmente in base all'ordinamento vigente l'utilizzo di tali aree in via prioritaria da parte dei conduttori dei fondi limitrofi.

16. INGRESSO GALLERIA NORD

- a) Prescrizione - per garantire la possibilità di interventi di riqualificazione dell'area che verrà liberata in conseguenza delle necessarie demolizioni degli edifici interferenti con l'opera ferroviaria nella zona nord di San Martino, a parziale risarcimento, si prescrive che il sistema di ricopertura delle aree di scavo sia tale da consentire qualsiasi utilizzo delle aree di superficie senza limitazioni di portata e che RFI già da ora si impegni a rendere disponibile convenzionalmente in base all'ordinamento vigente l'utilizzo delle superfici di copertura dei binari e delle aree espropriate limitrofe per la realizzazione di nuovi spazi urbani di interesse della collettività, secondo le modalità che saranno definite successivamente;
- b) Prescrizione - si prescrive che il fronte roccioso soprastante al piazzale che verrà realizzato in via Malvasia, caratterizzato da pericolosità di crollo, sia consolidato con interventi conformi alle caratteristiche dell'ammasso roccioso, comprensivi di interventi di drenaggio, sia a livello superficiale che nel primo tratto di sviluppo della galleria, prestando particolare attenzione agli edifici soprastanti. 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 a esempio, tecniche di rinaturalizzazione / rinverdimento e controllo dell'erosione;

- c) Prescrizione - si prescrive che per i primi 200 metri di avanzamento, tenuto conto dell'effetto delle vibrazioni, l'avanzamento delle frese potrà avvenire solo nella fascia oraria dalle 6 alle 22.

17. CONFERIMENTO TERRENI – PUT

- a) Proposta - Si richiede che in corrispondenza dei possibili aggiornamenti del PUT si provveda a individuare siti di deposito che permettano di ridurre decisamente la lunghezza dei tragitti per il trasporto del materiale proveniente dagli scavi.

18. RIATTIVAZIONE STAZIONE DI MATTARELLO

- a) Proposta - nella prospettiva che con lo spostamento dei treni merci sulla nuova linea ferroviaria si liberino tracce ferroviarie sulla linea storica del Brennero e quindi si renda possibile una nuova articolazione dell'offerta di trasporto passeggeri, si richiede che venga riattivata la stazione di Mattarello.

19. OPERE ULTERIORI NELLA ZONA DI MATTARELLO

- a) Proposta - considerata la necessità anche per la zona sud di integrare le connessioni tra est e ovest della ferrovia, si richiede, come fatto per le zone nord, la realizzazione di un nuovo percorso ciclabile lungo via della Gotarda in affiancamento del cavalcaferrovia a partire da via Nazionale fino al superamento della linea ferroviaria.

20. VALORIZZAZIONE ENERGETICA DELLA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DI TRENTO

- a) Proposta - al fine di incrementare e massimizzare i benefici ambientali derivanti dalla realizzazione dell'opera, si propone di prevedere nelle successive fasi progettuali, gli opportuni accorgimenti tecnici necessari per sfruttare la geotermia sotterranea in maniera tale da poter incrementare la sostenibilità degli insediamenti in superficie. Si richiede che RFI collabori nella progettazione delle opere per le parti di competenza impegnandosi già da ora a autorizzare convenzionalmente in base all'ordinamento vigente e a eventuali accordi anche economici, lo sfruttamento dell'energia prodotta tramite il sistema suddetto e a rilasciare le necessarie autorizzazioni per l'accesso ai tunnel per consentire la manutenzione del sistema.
-

SINTESI DELLE PRESCRIZIONI/PROPOSTE SOPRAELENATE

1. AREE DI CANTIERE

- a) Proposta - stralcio della zona AS04 ricollocandola nella zona a est della ferrovia e a sud di villa Bortolazzi

2. VIABILITA'

- a) Proposta – sviluppare una viabilità alternativa dal previsto collegamento tra via Nazionale e il piazzale di emergenza all'imbocco sud della galleria Trento, che prosegua verso sud in fregio alla linea ferroviaria e si ricollegli a via Nazionale in prossimità dell'innesto tra questa e la tangenziale;
- b) Proposta - prevedere un collegamento alternativo o in sovrappasso alla linea storica immediatamente prima dell'imbocco sud della galleria Trento (venendo da nord) o in adeguamento (allargamento/sostituzione) del sottopasso esistente in località "Basse"
- c) Osservazione - mantenere la continuità della proprietà comunale delle particelle di via del Brennero e di via Nazionale, con intavolazione di un diritto di superficie nel sottosuolo a favore di RFI
- d) Prescrizione - sia garantita la funzionalità sia di via del Brennero a Trento Nord che di via Nazionale a Mattarello per l'intera durata dei lavori.

3. FERROVIA TRENTO-MALE'

- a) Prescrizione - ridurre la sospensione del servizio al minimo indispensabile

4. ZONA EX SCALO FILZI E STAZIONE PROVVISORIA

- a) Proposta – collaborazione di RFI alla progettazione di colline artificiali sopra i binari e impegno a garantire lo scavalco e l'utilizzo delle superfici di copertura dei binari
- b) Prescrizione - si prescrive che il progetto di RFI non interferisca con la previsione di realizzare colline artificiali per la copertura dei binari
- c) Prescrizione - previsione per la stazione provvisoria delle predisposizioni per l'inserimento delle opere per la sua attivazione e la sua copertura

5. PROLUNGAMENTO DELLA PARTE INTERRATA DELLA LINEA MERCI VERSO NORD

- a) Prescrizione – prescrizione per prolungamento massimo possibile verso nord della parte interrata con previsione di una nuova fermata condivisa tra ferrovia del Brennero e Trento Malé con attraversamento aereo dei binari e proposta di collaborazione di RFI alla progettazione della fermata e impegno a garantire lo scavalco e l'utilizzo delle superfici di copertura dei binari
- b) Proposta – ricollocazione della prevista nuova stazione della Trento Malé a Trento nord più a nord in prossimità della tangenziale e proposta di collaborazione di RFI alla progettazione della fermata e impegno a garantire lo scavalco e l'utilizzo delle superfici di copertura dei binari;

- c) Proposta - ridurre la traslazione della linea storica prevista per fare spazio alla nuova linea merci e conseguentemente ridurre il coinvolgimento delle aree produttive a ovest della ferrovia
- d) Proposta - realizzare un ulteriore scavalco ciclopeditonale della ferrovia all'altezza di via Franceschini e proposta di collaborazione di RFI alla progettazione con impegno a garantire lo scavalco delle linee ferroviarie
- e) Prescrizione - verificare le possibili interferenze con due tubazioni poste a nord della tangenziale (rif. c/o via Goio).

6. PERTINENZE DEL CANTIERE COMUNALE

- a) Prescrizione - venga individuata un'area alternativa limitrofa alle strutture del cantiere, al fine di permettere lo svolgimento delle varie attività;

7. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO

- a) Proposta - valutare per la parte nord anche altre modalità di intervento oltre alla semplice installazione di barriere antirumore quali colline artificiali;
- b) Prescrizione - integrare lo studio acustico e prevedere le eventuali/conseguenti azioni correttive anche in relazione agli abitati di Roncafort e Canova di Gardolo oltre che di Maso Rossi
- c) Prescrizione - integrare lo studio acustico e prevedere le eventuali conseguenti azioni correttive rispetto ai punti di uscita delle gallerie sia nord che sud mediante interventi e opere che agiscano direttamente sulla fonte del rumore
- d) Prescrizione - installazione di barriere antirumore in corrispondenza di attività produttive direttamente frontistanti la linea ferroviaria come nel caso delle attività poste a ovest tra la zona ex SLOI e la tangenziale

8. MITIGAZIONE DELL'IMPATTO VIBRAZIONALE E DEI FENOMENI DI SUBSIDENZA INDOTTA

- A) Prescrizioni -
 - a) verifica vibrazioni in corso d'opera
 - b) predisposizione piani di intervento in caso di situazioni impreviste
 - c) acquisizione dati "diretti" della situazione specifica di Trento
 - d) caratterizzazione dei terreni
 - e) censimento e descrizione ai fini degli impatti acustici degli edifici interessati dalla linea
 - f) predisposizione della carta del "*Grado di Accettabilità del Danno – GAD*"
 - g) predisposizione di uno studio di analisi di rischio dei fabbricati con estensione del bacino di subsidenza per effetto degli scavi
 - h) produzione dei testimoniali di stato per gli edifici che rientrino nelle classi di sensibilità strutturale
 - i) esecuzione di campagne di prove e rilievi dinamici nelle aree e sugli edifici a più elevata criticità da eseguire ante operam
 - j) valutazione dell'eventuale impatto delle vibrazioni sulle principali infrastrutture di servizi

9. PREDISPOSIZIONE DEI CAMERONI PER LA PROSECUZIONE VERSO NORD DELLA LINEA MERCI IN GALLERIA NATURALE

- a) Prescrizione - integrazione con la previsione di “cameroni” nella parte nord della galleria Trento, per consentire sia l'uscita verso l'ex Scalo Filzi e l'Interporto sia il futuro proseguo del tunnel ferroviario verso nord quale prima tratta del lotto 5

10. ISTITUZIONE DELL'OSSERVATORIO PER L'AMBIENTE E LA SICUREZZA DEL LAVORO

- a) Prescrizione - impegno a sottoscrivere un protocollo di intesa per l'istituzione di un Osservatorio per l'Ambiente e la sicurezza del Lavoro tra RFI, PAT e Comune di Trento

11. PROTOCOLLO D'INTESA PER LA CONDIVISIONE DELLE MODALITA' DI CANTIERIZZAZIONE E LA MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DEI CANTIERI

- a) Prescrizione - sottoscrivere un protocollo di intesa tra RFI e Comune di Trento sulle modalità gestionali delle aree di cantiere

12. SEGNALAZIONI RELATIVE AL SISTEMA DEI SOTTOSERVIZI

- a) Proposta – ripensamento sulla doppia traslazione della fossa Primaria rispetto a via del Brennero
- b) Prescrizione - salvaguardia delle due dorsali di fibra ottica con la continuità di servizio durante i lavori in prossimità del Cantiere comunale
- c) Prescrizione - garantire la funzionalità della tubazione di fognatura nera in prossimità del cavalca ferrovia di via Nassijrya durante tutta la durata del cantiere
- d) Prescrizione - mantenimento in funzione durante gli scavi (con by-pass) e il ripristino a lavori ultimati dei collettori di acque bianche in via del Brennero in prossimità sede ACI
- e) Prescrizione – mantenimento dei sottoservizi in prossimità della fossa Malvasia
- f) Prescrizione – verifica delle interferenze in via Ambrosi (zona piazza Centa) tra la prevista deviazione del Lavisotto con la rete di fognatura nera

13. RICADUTE URBANISTICHE

- a) Proposta - predisposizione di un elaborato che riporti con dettaglio tutte le aree interessate in forma di poligoni e non in forma di elementi lineari
- b) Prescrizione – applicazione delle limitazioni previste dall'art.49 del DPR 753/80 esclusivamente in funzione della sicurezza della circolazione ferroviaria, in quanto non costituiscono disposizione con valenza urbanistica
- c) Prescrizione – sviluppare l'analisi delle connessioni ecologiche con particolare riguardo alla zona dell'Acquaviva
- d) Prescrizione - predisposizione di uno studio di ecologica del paesaggio relativo alle potenziali connessioni ecologiche e le corrispondenti misure di mitigazione ambientale con particolare riguardo all'area dell'Acquaviva

14. SOTTOSTAZIONI ELETTRICHE

- a) Proposta - perseguire la dismissione della sottostazione elettrica di via Monte Baldo
- b) Proposta - predisposizione di un piano di elettrificazione per la razionalizzazione delle linee primarie del fondovalle

15. INGRESSO GALLERIA SUD

- a) Prescrizione - ricopertura della galleria tale da consentire la coltivazione a vigneto o frutteto a basso fusto e messa a disposizione di queste aree ai conduttori dei fondi limitrofi

16. INGRESSO GALLERIA NORD

- a) Prescrizione - consentire gli utilizzi di interesse della collettività delle aree di superficie senza limitazioni di portata delle aree liberate dalle demolizioni degli edifici interferenti
- b) Prescrizione – consolidamento e rinaturalizzazione del fronte roccioso soprastante al piazzale che verrà realizzato in via Malvasia e consolidamento del primo tratto di sviluppo della galleria prestando particolare attenzione agli edifici soprastanti
- c) Prescrizione - avanzamento delle frese solo nella fascia oraria dalle 6 alle 22

17. CONFERIMENTO TERRENI – PUT

- a) Proposta - individuare siti di deposito che permettano di ridurre decisamente la lunghezza dei tragitti per il trasporto del materiale proveniente dagli scavi

18. RIATTIVAZIONE STAZIONE DI MATTARELLO

- a) Proposta - riattivare la stazione di Mattarello.

19. OPERE ULTERIORI NELLA ZONA DI MATTARELLO

- a) Proposta - realizzare un percorso ciclabile lungo via della Gotarda in affiancamento del cavalcaferrovia a partire da via Nazionale fino al superamento della linea ferroviaria.

20. VALORIZZAZIONE ENERGETICA DELLA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DI TRENTO

- a) Proposta - prevedere nelle successive fasi progettuali, gli opportuni accorgimenti tecnici necessari per sfruttare la geotermia sotterranea in maniera tale da poter incrementare la sostenibilità degli insediamenti in superficie.