



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Reg.delib.n. **2264**

Prot. n. 120D03U164

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE

OGGETTO:

Legge provinciale 29 agosto 1988, n. 28 e s.m. e D.P.G.P. 22 novembre 1989, n. 13-11/Leg. e s.m. - Valutazione dell'impatto ambientale del progetto preliminare 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".

Il giorno **17 Settembre 2003** ad ore **13:00** nella sala delle Sedute in seguito a convocazione disposta con avviso agli assessori, si è riunita

LA GIUNTA PROVINCIALE

sotto la presidenza del

PRESIDENTE

LORENZO DELLAI

Presenti:

**ASSESSORE SOSTITUTO
ASSESSORI EFFETTIVI**

**ROBERTO PINTER
REMO ANDREOLLI
OLIVA BERASI
SILVANO GRISENTI
MARIO MAGNANI
CLAUDIO MOLINARI
SERGIO MURARO
DARIO PALLAORO**

Assenti:

**MARCO BENEDETTI
MAURO LEVEGHI**

Assiste:

IL DIRIGENTE

MARCO MORESCHINI

Il Presidente, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta

Il relatore comunica,

Con la deliberazione della Giunta provinciale n. 1485 del 27 giugno 2003, nel definire una procedura di armonizzazione della disciplina provinciale in materia di valutazione d'impatto ambientale, nonché in campo urbanistico con le disposizioni procedurali recate dal d. lgs. 20 agosto 2002, n. 190, si affermava che:

“in data 10 giugno 2003 è stata prodotta alla Provincia la nota prot. n. DT 298/2003 del 5 giugno 2003 di ITALFERR S.p.A. – Direzione Tecnica, concernente l'avvio della procedura di valutazione dell'impatto ambientale ai sensi degli artt. 3 e 18 del d. lgs. 20 agosto 2002, n. 190, relativo al progetto di quadruplicamento della linea Verona – Fortezza di accesso Sud alla galleria del Brennero sull'asse ferroviario Monaco-Verona (Infrastruttura strategica di interesse nazionale secondo l'art. 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443 – legge obiettivo).

La società ITALFERR S.p.A. – Via Marsala 53/67 in Roma – agisce in nome e per conto di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ed ha curato in data 10 giugno 2003 la pubblicazione dell'avviso al pubblico di avvio della procedura di v.i.a. ai sensi dell'art. 6 della legge n. 349/1986 nei seguenti quotidiani: Corriere della Sera, Alto Adige, Trentino, Dolomiten, L'Adige, L'Arena.

Con successiva nota prot. n. 336/2003 del 17 giugno 2003 la società ITALFERR S.p.a. ha trasmesso ai soggetti interessati l'aggiornamento di alcuni elaborati progettuali riscontrati erronei e, nel contempo, ha provveduto al rinnovo dell'informazione al pubblico a mezzo stampa il giorno 20 giugno 2003.

Il progetto e il relativo studio di impatto ambientale sono stati depositati per la pubblica consultazione presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, il Ministero per i beni e le attività culturali, le Province autonome di Trento e di Bolzano e la Regione Veneto.

Il proponente dichiara che l'opera rientra nell'ambito del 1° Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, deliberato dal CIPE il 21 dicembre 2001 e individuato secondo i contenuti dell'art. 1 della legge n. 463/2001, asserendo che il progetto è soggetto a procedura di v.i.a. in quanto infrastruttura appartenente alla categoria “g” (tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza) di cui all'art. 1, comma 1, del d.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377.

Il territorio della Provincia di Trento è interessato dal Lotto 3 “Circonvallazione di Trento (da pk 85+000 a pk 126+500)”, che prevede un bivio a raso a Sud della stazione di Mezzocorona, la tratta di linea dalla stazione di Mezzocorona alla stazione di Mori, un bivio provvisorio a sud della stazione di Mori. Le principali opere sono costituite da:

«Deviazione provvisoria della Trento-Malè per l'ampliamento del ponte ferroviario; Galleria Artificiale Nave S. Rocco; Ponte Lavis 1; Viadotto Lavis; Ponte Lavis 2; Galleria naturale Paganella, dal Km 93+589 al km 125+117; Finestra di Trento; Finestra di Romagnano; Finestra di Aldeno; Finestra di Nogaredo; Ponte Mori; Viadotto Mori; Scavalco A22, Scavalco S.S. 12. Lotto 4 Ingresso a Verona da Nord. Ampliamento della sede esistente dal km 171+240 a 174+750 ed adeguamento delle opere interferenti; Salto a montone tra la linea lenta e la linea; Cavalcaferrovia della S.P. del Brennero al km 175+277; Ponte Nassar, Viadotto Boscomantico; Ampliamento della sede fino al km 171+116 (bivio S. Massimo) con adeguamento delle opere interferenti.».

Su tale progetto e sulle procedure avviate da ITALFERR, ha già assunto una presa di posizione il Presidente della Giunta provinciale con nota prot. n. 1350/D301 del 18 giugno 2003, inviata al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio, nonché a ITALFERR S.p.A. e a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., recante i seguenti contenuti.

La Provincia autonoma ritiene che l'intera questione del quadruplicamento della ferrovia del Brennero sia riconducibile alla materia “grandi reti di trasporto”, per la quale l'articolo 117, terzo comma, della Costituzione prevede la competenza legislativa concorrente delle Regioni e, in virtù del combinato disposto con l'articolo 10 della legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, anche della Provincia autonoma di Trento, mentre demanda allo Stato la sola definizione dei principi fondamentali della materia.

Per quanto riguarda le relative funzioni amministrative, si evidenzia come ai sensi dell'articolo 118 della Costituzione, le norme di dettaglio sulla allocazione delle funzioni spettano alle Regioni (e alle Province autonome) per le materie a competenza legislativa concorrente sulla base dei principi fondamentali fissati dalla legge statale; ciò vale tanto più per questa Provincia autonoma, per la quale l'articolo 16 dello Statuto speciale prevede che nelle materie e nei limiti in cui la Provincia può emanare norme legislative le relative potestà amministrative sono esercitate dalla Provincia.

In tale contesto si sottolinea come l'articolo 4 del decreto legislativo 16 marzo 1992, n. 266 (*Norme di attuazione dello statuto speciale per il Trentino Alto Adige concernenti i rapporti tra atti legislativi statali e leggi regionali e provinciali, nonché la potestà statale di indirizzo e coordinamento*) prevede che nelle materie di competenza propria della Regione o delle Province autonome, quali certamente sono anche quelle qui evidenziate, la legge non può attribuire agli organi statali funzioni amministrative diverse da quelle spettanti allo Stato secondo lo statuto e le relative norme di attuazione; lo statuto del Trentino-Alto Adige va oggi certamente interpretato alla luce delle integrazioni introdotte dalla legge costituzionale n. 3 del 2001 già evidenziata, tant'è che in tal senso vanno lette anche le impugnative promosse da questa Provincia autonoma avanti la Corte costituzionale nei confronti della legge n. 443 del 2001 (sulle grandi infrastrutture), nonché del decreto legislativo n. 190 del 2002, attuativo della medesima legge n. 443 del 2001.

Anche a prescindere dal predetto e più ampio contesto costituzionale, occorre comunque evidenziare altresì che la Provincia autonoma di Trento è titolare di competenze legislative esclusive, tra l'altro, nelle materie dell'urbanistica e piani regolatori, tutela del paesaggio e dei beni culturali, parchi, foreste, viabilità, comunicazioni e trasporti e lavori pubblici di interesse provinciale, e concorrente nella materia dell'igiene e sanità pubblica, nonché di competenze amministrative fissate dallo Statuto speciale di autonomia del Trentino-Alto Adige e dalle relative norme di attuazione aventi la forza di norme legislative a carattere paracostituzionale. Dal predetto contesto statutario si evince anche la competenza legislativa e amministrativa della Provincia autonoma in materia di tutela dell'ambiente, competenza che permane anche dopo l'entrata in vigore del nuovo testo dell'articolo 117 della Costituzione, in virtù della clausola di salvaguardia recata dall'articolo 10 della legge costituzionale n. 3 del 2001, che prevede l'applicabilità delle nuove norme costituzionali da essa recate anche alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome, ma solo nelle parti più favorevoli alla loro autonomia. Nell'ambito di tali competenze la Provincia autonoma di Trento ha esercitato la propria potestà legislativa anche in materia di valutazione di impatto ambientale con la legge provinciale 29 agosto 1988, n. 28 (*Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale e ulteriori norme di tutela dell'ambiente*), in conformità alla normativa comunitaria.

Nell'ambito delle competenze amministrative direttamente attribuite alla Provincia dallo Statuto e dalle norme di attuazione è previsto, tra l'altro, un articolato sistema di tutela dei rapporti tra lo Stato e la Provincia autonoma che si esprime in forma di specifiche ed espresse intese tra organi statali (Governo o Ministro, a seconda dei casi) e provinciali: per ciò che più direttamente interessa questa sede, si evidenzia l'articolo 14 dello Statuto e l'articolo 20 del d.P.R. 22 marzo 1974, n. 381 (*Norme di attuazione dello Statuto di autonomia del Trentino Alto Adige in materia di urbanistica e opere pubbliche*), a norma del quale "gli interventi di spettanza dello Stato in materia di viabilità, linee ferroviarie e aerodromi, anche se realizzati a mezzo di aziende autonome, sono effettuati previa intesa con la Provincia interessata".

A conferma di questa impostazione a carattere paritario dei rapporti istituzionali tra Stato e Provincia autonoma, le leggi statali n. 443 del 2001, n. 166 del 2002 e il decreto legislativo n. 190 del 2002, prevedono specifiche ed espresse norme di salvaguardia degli ambiti di autonomia delle regioni a statuto speciale e delle Province autonome di Trento e di Bolzano: basti citare l'articolo 1, commi 1, 2 e 13 della legge n. 443 del 2001, l'articolo 47 della legge n. 166 del 2002 e l'articolo 1, comma 1, del decreto legislativo n. 190 del 2002.

In tale contesto assume particolare rilevanza quanto disposto dal comma 1, secondo e terzo periodo, dell'articolo 1 del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, che prevedendo sia intese generali quadro tra Governo e singola Provincia autonoma o Regione, sia conseguentemente la partecipazione delle medesime Province autonome o Regioni alle attività anche di progettazione e affidamento dei lavori proprio con le modalità indicate dalla stessa intesa generale quadro, unitamente alla specifica salvaguardia delle competenze delle Province autonome, conferma ulteriormente, tanto più alla luce delle considerazioni sopra evidenziate sul quadro costituzionale, l'assoluta ineludibilità di una preventiva intesa istituzionale tra Stato e Provincia autonoma con riguardo all'intera partita della infrastrutturazione del Corridoio del Brennero.

A fronte di tali coordinate normative, l'avvio di procedimento della valutazione di impatto ambientale del progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria del Brennero, comunicato dalla ITALFERR S.p.A. con la nota citata del 5 giugno u.s., si pone in grave contrasto sia con l'assetto costituzionale e statutario dell'autonomia del Trentino Alto Adige, sia con la stessa normativa statale di riferimento.

E' evidente che, se questo procedimento proseguisse sino alla sua conclusione, non resterebbe alla Provincia autonoma di Trento altra scelta che quella di adire le vie giudiziali sia a livello costituzionale che amministrativo a tutela delle prerogative della propria autonomia.

E' peraltro da evidenziare, altresì, come la Provincia autonoma di Trento non abbia mai inteso porsi in termini esclusivamente contenziosi rispetto all'obiettivo perseguito della nuova infrastrutturazione ferroviaria del Corridoio del Brennero, ma abbia invece da tempo indicato al Ministro competente in materia di infrastrutture e trasporti una soluzione alternativa.

Infatti, già a partire dal 2001, prima con nota n. 2147/D301 di data 21 novembre 2001 e ulteriormente con nota n. 4410/Pres.AC, di data 6 giugno 2003, la Provincia autonoma di Trento proponeva al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti la definizione di un contratto tripartito per un governo unitario delle reti infrastrutturali, coinvolgente la Commissione europea, lo Stato italiano e quello austriaco nonché il Land Tirolo e le Province autonome di Trento e di Bolzano, riguardante l'insieme delle nuove infrastrutture sul corridoio del Brennero considerate strategiche sia dalla Comunità europea che dallo Stato italiano e dalle Regioni e Province autonome interessate e comprendente come parte di grande rilievo proprio la nuova ferrovia del Brennero e relativo valico transfrontaliero.

Ciò premesso – con riserva degli esiti dei pronunciamenti della Corte Costituzionale in ordine alle impugnative promosse dalla Provincia nei confronti della legge n. 443/2001 e del d. lgs. n. 190/2002 – si ritiene opportuno definire positivamente una procedura di armonizzazione della disciplina provinciale in materia di v.i.a., nonché in campo urbanistico con le disposizioni procedurali recate dal citato d. lgs. n. 190/2002.”

Nel quadro sopra menzionato, con il citato provvedimento n. 1485 di data 27 giugno 2003 la Giunta provinciale ha confermato che, ai fini della valutazione dell'impatto ambientale del lotto 3 (Circonvallazione di Trento) del progetto di quadruplicamento della Linea Verona – Fortezza di accesso Sud alla galleria di base del Brennero sull'asse ferroviario Monaco-Verona, la Provincia autonoma di Trento osserva le disposizioni stabilite per i progetti preliminari dalla L.P. 29 agosto 1988, n. 28 e dal relativo regolamento di esecuzione.

La Giunta provinciale ha inoltre stabilito che la valutazione sarà resa entro il termine di 90 giorni decorrenti dalla data del 20 giugno 2003, vale a dire entro il giorno 18 settembre 2003, e che la stessa costituisce elemento tecnico di supporto per l'intesa istituzionale, fermo restando che, ai fini della localizzazione urbanistica degli interventi, si osservano le disposizioni stabilite dall'art. 21 del d.P.R. n. 381/1974 e dalla L.P. 5 settembre 1991, n. 22.

Per garantire il coordinamento con le disposizioni di cui all'art. 18, commi 1 e 3, del d. lgs. n. 190/2002, il Presidente della Giunta provinciale, con la citata deliberazione n. 1485 del 27 giugno 2003, è stato autorizzato a presentare osservazioni, relativamente al progetto e allo studio di impatto ambientale, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio entro il termine del 20 luglio 2003.

Nel contempo sono state attivate forme di consultazione degli enti locali interessati alla realizzazione del progetto. Le osservazioni formulate dalla Provincia di Trento, nonché dai Comuni e dagli enti locali trentini, sono state trasmesse dal Presidente della Giunta provinciale al Ministero dell'ambiente in data 18 luglio 2003, unitamente al documento di Analisi tecnico ambientale redatto dalla Provincia.

L'area interessata dalla realizzazione dell'opera è caratterizzata dalla presenza delle valli fluviali dell'Adige, che dalla Provincia di Trento, prevalentemente montuosa, si dirige verso la provincia di Verona, caratterizzata da una pianura alluvionale.

Quanto alle finalità dell'opera, la costruzione della linea ferroviaria del Brennero rappresenta un punto centrale ai fini della politica dei trasporti sostenibile ed ecologica, in linea con le direttive del Libro bianco della Commissione europea relativo alle politiche dei trasporti. Infatti la realizzazione della ferrovia del Brennero consentirà senz'altro di abbreviare i tempi di viaggio, con conseguente trasferimento di volumi di traffico dalla strada alla rotaia.

La situazione di traffico attraverso le Alpi, con una richiesta di sviluppo sempre crescente e con gli attuali limiti delle infrastrutture ferroviarie, ha indotto le autorità politiche austriache ed italiane a concordare la realizzazione di una nuova linea ferroviaria di valico. A partire dal 1987 sono stati elaborati diversi studi di fattibilità in relazione alle singole tratte di intervento. Nel 2001 l'asse del Brennero è stato inserito nel primo programma di progetti di preminente interesse nazionale ai sensi della L. 443/2001, con individuazione da parte del C.I.P.E. delle tratte che interessano il versante italiano.

Il progetto in questione prevede la costruzione di una linea ferroviaria ad alta capacità che si sviluppa per una lunghezza di 180 Km complessivi, da Verona a Fortezza, linea che sarà adibita principalmente al trasporto merci che potrà così raggiungere una velocità massima di tracciato di 250 Km/h. La nuova linea permetterà di raggiungere un traffico stimato in 250 treni/giorno nella prima fase funzionale, che diventerà poi di 400 treni/giorno a quadruplicamento avvenuto. I lavori da realizzare sono stati suddivisi nei seguenti lotti funzionali (Lotto 1 – Fortezza – Ponte Gardena, Lotto 2 – Circonvallazione di Bolzano, Lotto 3 – Circonvallazione di Trento, Lotto 4 – Ingresso a Verona da nord) e lotti di completamento (C1 Ponte Gardena- Prato Isarco, C2 Linea Bronzolo – Trento, Rovereto- Pescantina).

La parte riguardante la Provincia di Trento si sviluppa in destra orografica della valle dell'Adige, dalla stazione di Mezzocorona a quella di Mori, con una lunghezza complessiva di 41,5 km di cui 32 in galleria naturale (77% sul totale) e 1.6 in galleria artificiale.

La proposta progettuale RFI non contiene la descrizione di alternative progettuali. La Provincia di Trento, nell'ambito dell'istruttoria di v.i.a., ha presentato delle proprie proposte alternative parallelamente alle valutazioni tecnico ambientali condotte dai Servizi provinciali e dagli Enti territoriali interessati. Le alternative presentate sono due, localizzate in sinistra orografica della valle dell'Adige. I tracciati alternativi sono denominati Alternativa 1 (o Alternativa profonda - 42 km di lunghezza) e Alternativa 2 (o Alternativa parietale - 32 km di lunghezza). L'Alternativa 1 interessa i Comuni di Mezzocorona, Giovo, Faedo, Albiano, Trento, Civezzano, Pergine Valsugana, Bosentino, Calceranica al lago, Caldonazzo, Vattaro, Besenello, Centa San Nicolò, Folgaria, Calliano, Nomi, Volano; l'Alternativa 2 interessa i Comuni di Mezzocorona, Giovo, Faedo, Trento, Besenello, Calliano.

Le alternative nascono dall'esigenza dell'Amministrazione Provinciale di Trento di porre maggiore attenzione alla sensibilità ambientale della destra Adige provata particolarmente da tre attraversamenti del fiume Adige previsti nel progetto R.F.I., ritenendo più idoneo a tale scopo il territorio in sinistra orografica Adige. Le soluzioni proposte permettono inoltre di prevedere in futuro anche un collegamento strategico fra l'asse ferroviario del Brennero e l'area del nord - est attraverso la ferrovia della Valsugana opportunamente rimodernata.

Tali proposte alternative sono supportate da uno studio di impatto ambientale e da un progetto preliminare di fattibilità. Lo Studio di Impatto Ambientale è stato redatto per l'intera tratta oggetto di valutazione di impatto ambientale, suddividendo le analisi per i singoli lotti realizzativi.

Lo Studio è stato strutturato secondo tre quadri: riferimento programmatico, riferimento progettuale e riferimento ambientale. Ogni relazione è inoltre supportata da cartografia tematica. Per l'analisi dello studio d'impatto ambientale si rinvia alla descrizione contenuta nel rapporto istruttorio redatto dall'Unità Organizzativa per la valutazione dell'impatto ambientale.

L'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente - Unità Organizzativa per la valutazione dell'impatto ambientale - ha condotto l'istruttoria ai sensi dell'art. 5 della Legge provinciale 29 agosto 1988, n. 28 e s.m., e dell'art. 9 del relativo Regolamento di esecuzione, in relazione al tracciato proposto da RFI e alle alternative progettuali redatte dalla Provincia Autonoma di Trento. E' stata inviata richiesta di parere ai Comuni e ai Comprensori il cui territorio è interessato alla realizzazione del progetto, nonché alle seguenti Strutture provinciali ed Enti interessati:

Servizio Artigianato, Servizio Industria, Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio, Servizio Antincendi e protezione civile, Servizio Geologico, Servizio Gestione Strade, Servizio Opere igienico-sanitarie, Servizio Opere stradali, Servizio Prevenzione calamità pubbliche, Servizio Opere idrauliche, Servizio Parchi e conservazione della natura, Servizio Utilizzazione delle acque pubbliche, Servizio Comunicazioni e trasporti, Servizio Motorizzazione civile infrastrutture ferroviarie, Servizio Patrimonio e demanio, Servizio Beni culturali, Servizio Faunistico, Servizio Foreste, Servizio Infrastrutture agricole e riordinamento fondiario, Servizio Sistemazione Montana, Servizio Minerario, Progetto interventi stradali Trento-Rocchetta e Rovereto-Riva, Progetto coordinamento ferrovia del Brennero e intermodalità, Progetto recupero ambientale e urbanistico delle aree industriali, Azienda provinciale per i servizi sanitari, Trentino Servizi S.p.A.

In data 5 settembre 2003 si è tenuta una riunione per illustrare le alternative progettuali predisposte dalla Provincia alle strutture coinvolte nell'istruttoria ai fini dell'espressione dei pareri, acquisiti nella conferenza dei servizi finale di data 10 settembre 2003.

A chiusura dell'istruttoria, l'Unità Organizzativa per la valutazione dell'impatto ambientale ha trasmesso alla Segreteria del Comitato provinciale per l'ambiente il relativo rapporto, depositato il 12 settembre 2003, corredato dallo studio di impatto ambientale, dagli elaborati progettuali, dai pareri acquisiti dalle strutture provinciali nonché dalle amministrazioni pubbliche interessate.

Le questioni ambientali rilevanti affrontate nel rapporto istruttorio riguardano i seguenti aspetti: programmazione nel sistema dei trasporti, problematiche di natura geologica, acque superficiali, acque sotterranee, valutazione di incidenza sui S.I.C., problematiche paesaggistiche e urbanistiche, la linea ad Alta Capacità sul territorio trentino, materiale di scavo. Le analisi ambientali condotte sulle alternative progettuali elaborate dalla Provincia Autonoma di Trento hanno preso in considerazione gli impatti sulle seguenti componenti: atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, vegetazione e flora, fauna, ecosistemi, rumore, vibrazioni, paesaggio, archeologia.

Nelle conclusioni del rapporto istruttorio, l'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente evidenziava come entrambe le soluzioni alternative proposte dalla Provincia Autonoma di Trento risultassero migliorative rispetto al tracciato proposto da RFI, in particolare la soluzione alternativa 2 denominata "parietale" risulta essere quella che presenta minori problemi dal punto di vista ambientale.

Sotto il profilo della pianificazione urbanistica, si deve rilevare che le opere previste dal progetto di riferimento e dalle alternative non sono contemplate dagli strumenti vigenti. Trattandosi peraltro di progetto preliminare - per il quale la Legge provinciale 29 agosto 1988, n. 28 non prevede l'assorbimento nella valutazione d'impatto ambientale delle autorizzazioni necessarie alla realizzazione del progetto - si può far riferimento all'art. 11, comma 3 bis, del regolamento di esecuzione della citata legge, che consente di esprimere un giudizio positivo in ordine alla compatibilità ambientale di un'opera pubblica o di interesse pubblico, subordinatamente all'espletamento del procedimento di deroga disciplinato dalla normativa urbanistica provinciale. In base alla citata disposizione di cui all'art. 11, comma 3 bis, resta fermo quanto stabilito dall'art. 30

delle norme di attuazione del Piano urbanistico provinciale in ordine alle opere di infrastrutturazione del territorio.

Dopo un'attenta discussione, alla luce delle questioni ambientali sopra esposte e degli elaborati progettuali, dei pareri dei Servizi provinciali e delle Amministrazioni pubbliche coinvolte nell'istruttoria, il Comitato provinciale per l'ambiente - nel verbale di deliberazione n. 24/2003 di data 12 settembre 2003 - ha espresso parere negativo di compatibilità ambientale in ordine al 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" relativamente al tracciato proposto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., che si sviluppa in destra orografica del fiume Adige; il Comitato ha inoltre espresso parere favorevole con prescrizioni sul tracciato alternativo denominato "alternativa 2 - parietale", proposto dalla Provincia Autonoma di Trento.

Tutto ciò premesso,

LA GIUNTA PROVINCIALE

- udita la relazione;
- VISTO il progetto e lo Studio di impatto ambientale relativo all'intervento in oggetto, il cui avviso al pubblico di avvio della procedura di v.i.a., ai sensi dell'art. 6 della legge n. 349/1986, è stato pubblicato nei quotidiani Corriere della Sera, Alto Adige, Trentino, Dolomiten, L'Adige, L'Arena, in data 10 giugno 2003 e successivamente rinnovato, con l'aggiornamento di alcuni elaborati progettuali riscontrati erronei, il giorno 20 giugno 2003;
- VISTA la deliberazione della Giunta provinciale n. 1485 del 27 giugno 2003;
- PRESO ATTO del contenuto del Rapporto istruttorio redatto dall'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente, depositato presso la Segreteria del Comitato provinciale per l'ambiente in data 12 settembre 2003;
- VISTI i pareri richiesti ai sensi dell'art. 5 della Legge provinciale 29 agosto 1988, n. 28 e s.m. ai servizi provinciali e alle altre Amministrazioni pubbliche interessate specificate in premessa, acquisiti in sede di conferenza dei servizi di data 10 settembre 2003;
- PRESO ATTO che non sono pervenute osservazioni scritte di cui all'art. 4 della Legge provinciale 29 agosto 1988, n. 28 e s.m.;
- VISTO il verbale di deliberazione n. 24/2003 di data 12 settembre 2003 del Comitato provinciale per l'ambiente, allegato come parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- CONSIDERATO che il tracciato in sinistra orografica del fiume Adige denominato "alternativa 2 - parietale" risulta complessivamente compatibile con le finalità previste dalla Legge provinciale 29 agosto 1988, n. 28 e s.m.;
- VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilascio delle attività produttive);
- VISTO il d. lgs. 20 agosto 2002, n. 190 (Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale);
- VISTO lo statuto della Regione Trentino-Alto Adige, e in particolare gli artt. 8, 9 e 14;

- VISTI gli artt. 117 e 118 della Costituzione in combinato disposto con l'art. 10 della legge costituzionale 18 ottobre 1901, n. 3;
- VISTI gli artt. 18, 20 e 21 del d. P.R. 22 marzo 1974, n. 381 (Norme di attuazione dello statuto speciale per la Regione Trentino-Alto Adige in materia di urbanistica e opere pubbliche);
- VISTO l'art. 4 del d. lgs. 16 marzo 1992, n. 266 (Norme di attuazione dello statuto speciale per il Trentino-Alto Adige concernenti i rapporti tra atti legislativi statali e leggi regionali e provinciali, nonché potestà statale di indirizzo e coordinamento);
- VISTO l'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349 (Istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale) e le relative norme di attuazione;
- VISTA la Legge provinciale 29 agosto 1988, n. 28 e s.m., recante "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale e ulteriori norme di tutela dell'ambiente", ed il relativo regolamento di esecuzione approvato con D.P.G.P. 22 novembre 1989, n. 13-11/Leg. e s.m. ed integrazioni;
- VISTA la Legge provinciale 30 novembre 1992, n. 23 recante "Principi per la democratizzazione, la semplificazione e la partecipazione all'azione amministrativa provinciale e norme in materia di procedimento amministrativo";
- VISTO l'art. 11, comma 4 del D.P.G.P. 22 novembre 1989, n. 13-11/Leg. e s.m.;
- ad unanimità dei voti, espressi nelle forme di legge,

d e l i b e r a

- 1) di esprimere valutazione negativa in ordine alla compatibilità ambientale del progetto preliminare denominato "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", per quanto riguarda la realizzazione del tracciato che si sviluppa in destra orografica del fiume Adige, proposto da ITALFERR S.p.A. in nome e per conto di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., in conformità al parere negativo espresso dal Comitato provinciale per l'ambiente nel verbale di deliberazione n. 24/2003 di data 12 settembre 2003, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- 2) di esprimere valutazione positiva in ordine alla compatibilità ambientale del progetto di cui al punto 1), relativamente alla realizzazione del tracciato alternativo denominato "alternativa 2 - parietale", proposto dalla Provincia Autonoma di Trento., in conformità al parere favorevole espresso dal Comitato provinciale per l'ambiente nel citato verbale di deliberazione n. 24/2003, subordinatamente all'osservanza delle prescrizioni di seguito riportate:
 - lo Studio di Impatto Ambientale e il relativo progetto devono analizzare l'intero percorso ricadente nel territorio della Provincia di Trento, dal confine nord al confine sud, suddividendo eventualmente lo stesso in lotti funzionali per la realizzazione e definendo le priorità di realizzazione;
 - l'eventuale suddivisione in lotti a priorità diverse deve essere accompagnata da un'analisi sulle possibili ripercussioni a medio e lungo periodo sia nei confronti della rete viaria che di quella ferroviaria, anche in funzione della realizzazione di eventuali lotti fuori provincia;
 - devono essere definite le misure di accompagnamento atte a favorire l'utilizzo della ferrovia e trasferire quindi il maggior numero di merci su tale sistema di trasporto;

- devono essere realizzati specifici e approfonditi studi di natura geologica, idrogeologica e geotecnica al fine di definire in dettaglio le caratteristiche degli ammassi rocciosi attraversati e definire, con la minore incertezza possibile, l'esatto tracciato da seguire, anche per garantire la sicurezza e la vivibilità negli agglomerati urbani interessati;
 - devono essere realizzate specifiche e approfondite analisi e studi volti a determinare le possibili ripercussioni, sia a breve che a lungo termine, legate al depauperamento delle risorse idriche, superficiali e sotterranee, definendo le eventuali misure compensative; nell'analisi si devono tenere in considerazione sia le derivazioni esistenti per uso idropotabile che quelle per usi irriguo;
 - gli attraversamenti dei corsi d'acqua principali devono essere progettati utilizzando, quale tempo di ritorno assegnato per la determinazione della portata di progetto, il valore di 300 anni e mantenendo un franco idraulico possibilmente nettamente superiore a quello minimo previsto per legge. I manufatti devono avere caratteristiche tali da non modificare gli attuali parametri di scorrimento;
 - gli attraversamenti dei corsi d'acqua secondari devono essere progettati utilizzando, quale tempo di ritorno assegnato per la determinazione della portata di progetto, il valore di 200 anni;
 - lo Studio di Impatto Ambientale deve approfondire le possibili interazioni tra tracciato e aree protette (biotopi, S.I.C., ecc.), anche se derivanti dall'attraversamento in galleria dei siti. In particolare deve essere evidenziata l'eventuale interferenza con habitat prioritari;
 - lo Studio di Impatto Ambientale deve prevedere un quadro programmatico inteso a prospettare il recupero di determinate infrastrutture esistenti, eventualmente dismesse a seguito della realizzazione dell'opera;
 - deve essere studiato l'inserimento ambientale e paesaggistico delle interconnessioni, rispettando eventuali emergenze particolarmente significative sotto il profilo architettonico ed ambientale;
 - devono essere approfondite le tematiche paesaggistiche sul dettaglio delle opere (luoghi logistici previsti agli ingressi delle finestre delle diverse gallerie e opere d'arte in genere) in modo che i diversi manufatti possano trovare un approccio concreto con il territorio, in termini localizzativi, insediativi e mitigativi;
 - devono essere individuate sul territorio le aree destinate a discarica del materiale di risulta e i flussi di traffico indotto relativi alla movimentazione di queste notevoli quantità di materiale;
 - devono essere approfondite le possibili interferenze con le opere previste dal Piano provinciale della mobilità per i prossimi 10-15 anni, in particolare con l'eventuale completamento dell'A31;
- 3) di rappresentare allo Stato la necessità che il lotto 3 (Circonvallazione di Trento e Rovereto) abbia lo stesso livello di priorità dei rimanenti tre lotti considerati prioritari da R.F.I. nel progetto presentato e che tale lotto consideri comunque tutta la Circonvallazione dell'area urbana di Trento e Rovereto;
- 4) di rappresentare allo Stato la necessità di una nuova valutazione di impatto ambientale in ordine al tracciato proposto dalla Provincia Autonoma di Trento denominato "alternativa 2 - parietale", da effettuarsi sul progetto definitivo, comunque in osservanza della Legge provinciale 29 agosto 1988, n. 28;

- 5) di stabilire, ai sensi dell'art. 9, comma 1, della Legge provinciale 29 agosto 1988, n. 28 e s.m., che l'efficacia della valutazione positiva di impatto ambientale abbia durata decennale, prorogabile in relazione alle esigenze di realizzazione dell'opera;
- 6) di proporre allo Stato la realizzazione del tracciato di cui al punto 2) in sede di intesa istituzionale, fermo restando che ai fini della localizzazione urbanistica degli interventi si osservano le procedure di variazione del piano urbanistico provinciale, ai sensi dell'art. 21 del d.P.R. n. 381/1974 e della L.P. 5 settembre 1991, n. 22;
- 7) di ribadire che il presente provvedimento non costituisce acquiescenza rispetto ai ricorsi presentati dalla Provincia autonoma di Trento alla Corte Costituzionale nei confronti della legge n. 443/2001 e del d. lgs. n. 190/2002;
- 8) di disporre la trasmissione di copia del presente provvedimento ai Ministeri statali competenti, a ITALFERR S.p.A. e a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- 9) di disporre la pubblicazione del presente provvedimento, per estratto, nel Bollettino Ufficiale della Regione Trentino-Alto Adige e nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

Ai sensi di quanto disposto dall'art. 7 della Legge provinciale 29 agosto 1988, n. 28 e s.m., contro il presente provvedimento è ammesso ricorso in opposizione alla Giunta provinciale da parte degli interessati entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della relativa deliberazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Trentino-Alto Adige.

- - - - -

SAB