



COMUNE DI TRENTO

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 54

della Giunta comunale

Oggetto: PROTOCOLLO D'INTESA TRA COMUNE DI TRENTO, PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO, RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A. E FS SISTEMI URBANI S.R.L. PER LA "RIQUALIFICAZIONE URBANA DELLA CITTA' DI TRENTO INTERSECATA DALLA LINEA FERROVIARIA VERONA-BRENNERO - ATTUAZIONE DEL PROGETTO INTEGRATO DI TRENTO: 2. FASE - PROGETTO DI INTERRAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA VERONA BRENNERO TRA VIA MONTE BALDO E EX SCALO FILZI CON REALIZZAZIONE DELLA STAZIONE IPOGEA DI TRENTO E DEGLI IMPIANTI DI SUPERFICIE/INTERRATI E DI INTERSCAMBIO PER LO SVILUPPO DEI SERVIZI URBANI SU FERRO. APPROVAZIONE RELAZIONE FINALE ATTIVITA' DEI GRUPPI DI LAVORO.

Il giorno 10.03.2025 ad ore 09:10 si è riunita nella sala delle adunanze la Giunta comunale.

Presenti:	Sindaco	IANESELLI FRANCO
	Vicesindaca	BOZZARELLI ELISABETTA
	Assessora	BAGGIA MONICA
	Assessora	CASONATO GIULIA
	Assessore	FACCHIN EZIO
	Assessore	GILMOZZI ITALO
	Assessore	PANETTA SALVATORE
	Assessore	PEDROTTI ALBERTO

e pertanto complessivamente presenti n. 8, assenti n. 0, componenti della Giunta.

Assume la presidenza il Sindaco Ianeselli Franco.

Partecipa la Segretaria generale Moresco Lorenza.

Accertata la presenza del numero legale, il Presidente invita la Giunta a deliberare in merito all'oggetto.

vista la proposta riguardante l'oggetto n. 1034/2025 corredata dai pareri favorevoli resi in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa e alla regolarità contabile rispettivamente dai soggetti responsabili del Servizio interessato e del Servizio Risorse finanziarie e patrimoniali, ai sensi dell'art. 185 del Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino - Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e s.m. e dell'art. 23 del Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione del Consiglio comunale 23.11.2016 n. 136, allegati alla presente deliberazione ed udita la corrispondente relazione;

premesso che il progetto per la realizzazione del quadruplicamento della linea Verona - Fortezza, in continuità con la realizzazione della galleria di base del Brennero – BBT, rientra nel programma collegato al corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo;

dato atto che Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., concessionaria della rete in base al D.M. dell'allora Ministro dei trasporti e della navigazione 31.10.2000 n. 138T, è stata incaricata di progettare e realizzare la nuova linea ferroviaria da Verona a Fortezza, interoperabile, a doppio binario e puntualmente connessa con la linea esistente, da realizzarsi per lotti funzionali di cui quattro identificati come prioritari, tra i quali è prevista la circonvallazione ferroviaria di Trento;

posto che il vigente Piano Regolatore Generale del Comune prevede che nel tratto cittadino, a partire da via Caduti di Nassiriya e fino a via Monte Baldo, si provveda ad abbassare la linea ferroviaria con rampe adeguate e a realizzare una stazione ipogea nello stesso sito di quella attuale, al fine di rendere più permeabile il sistema urbano e recuperare la relazione della città stessa con il suo fiume;

atteso che in relazione al piano della mobilità del Comune, d'intesa con la Provincia, nel 2012 è stato predisposto un progetto di mobilità interna su ferro e su gomma - denominato sistema NORDUS – in grado di fornire un servizio frequente e veloce tra nord e sud della città, comprendente anche le funzioni di interscambio presso le stazioni ferroviarie, le cui previsioni sono state confermate anche nel PUMS approvato con deliberazione del Consiglio comunale 09.02.2023 n. 24;

richiamata la deliberazione della Giunta comunale 16.04.2018 n. 66 con cui è stato approvato lo schema di Protocollo d'intesa relativo alla riqualificazione urbana della città di Trento intersecata dalla linea ferroviaria Verona - Brennero tra il Comune di Trento, la Provincia autonoma di Trento e Rete ferroviaria italiana S.p.a. (R.F.I.), successivamente sottoscritto in data 17.04.2018, con il quale è stata avviata un'analisi di Progetto integrato che considera la circonvallazione di Trento come parte integrante dei progetti di riqualificazione urbana e potenziamento della mobilità all'interno della città di Trento;

dato atto che, secondo quanto previsto all'art. 3 del summenzionato Protocollo d'intesa, tra gli obiettivi primari del medesimo vi è il rapido avvio dell'approvazione del progetto della circonvallazione di Trento, tra Roncafort e Acquaviva, in Comune di Trento;

dato atto che il citato Protocollo d'intesa, all'art. 4, prevede l'impegno per le parti sottoscrittrici di sviluppare, anche attraverso la costituzione di uno specifico e strutturato gruppo di lavoro, le seguenti attività:

- a) uno studio di fattibilità ferroviaria che preveda una stazione provvisoria a quota di circa - 9.00 metri nell'area dell'ex scalo Filzi, idonea a permettere il raccordo con la nuova circonvallazione merci di Trento e con la collocazione ipogea della stazione storica di Trento, il tutto sulla base del Progetto della circonvallazione di Trento predisposto da R.F.I., dello studio di fattibilità della rilocalizzazione della linea storica a quota ribassata nel tratto cittadino, per circa 2,5 chilometri, predisposto dall'Università di Trento e dello studio NORDUS predisposto dalla Provincia; lo studio di fattibilità tecnica ed economica, da sviluppare sulla base di una metodologia coerente con le Linee Guida per la Valutazione degli Investimenti in Opere Pubbliche, dovrà essere accompagnato da una adeguata analisi costi/benefici;
- b) le linee guida per un progetto di assetto complessivo del sistema ferroviario del nodo di Trento, articolato per i servizi di trasporto su ferro e su gomma dal quale si possano acquisire le specifiche di progetto per dare seguito al Piano Urbano della Mobilità e alle indicazioni utili per il successivo sviluppo del Piano Provinciale della Mobilità;
- c) le linee guida per lo sviluppo di un piano di assetto complessivo del territorio interessato dalla progettazione ferroviaria anche quale base per un eventuale concorso di idee per la riqualificazione urbana e architettonica delle aree interessate dal progetto;

dato atto che i risultati dello studio di fattibilità di cui all'art. 4, punto a) del Protocollo d'intesa, integrati con una comparazione tecnico-economica tra diverse alternative progettuali, sono stati consegnati nel corso del 2019 dal gruppo di lavoro costituito e paritetico tra le parti e dimostrano una sostanziale fattibilità tecnica del progetto integrato, con una prima stima dei costi, evidenziando che la circonvallazione di Trento rappresenta un intervento necessario e propedeutico ai fini della realizzazione di interventi strategici complementari quali l'interramento della Stazione di Trento, l'interramento della linea ferroviaria e il progetto NorduS;

rilevato che l'opportunità di sviluppare il Progetto Integrato è stata sottoposta all'esame dell'Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero, istituito con la L.p. 27 dicembre 2012 n. 25, che ha condiviso l'opportunità di avviare per il lotto 3A (Circonvallazione di Trento) la procedura di approvazione e finanziamento; in particolare, il progetto del Lotto 3A prevede una nuova linea a doppio binario: l'inizio dell'intervento a sud, in Località Acquaviva, si trova alla progressiva km 84+290 della Linea Storica del Brennero (LS) e termina, dopo circa 14 km, di cui circa 11 km in galleria a doppia canna e singolo binario, a nord in Località ex scalo Filzi, alla progressiva km 98+100 della LS;

dato atto che con deliberazione giunta 23.09.2019 n. 172 è stato approvato lo schema di atto aggiuntivo al sopra citato Protocollo d'intesa, successivamente sottoscritto dalle parti in data 11 novembre 2019 al fine di avviare la Project review del progetto preliminare della circonvallazione di Trento, con l'obiettivo di rendere fattibile e coerente il progetto con le esigenze del territorio ed in particolare con l'esigenza della Provincia di realizzare un servizio metropolitano da attuarsi mediante il prolungamento della ferrovia Trento-Malè verso Mattarello, previo raddoppio della stessa fino a Lavis (progetto NorduS), e con l'esigenza del Comune che prevede nel proprio P.R.G. l'interramento della linea storica per circa 2,5 km;

atteso che col citato atto aggiuntivo le parti sottoscrittrici hanno concordato di assegnare a R.F.I. S.p.a., in quanto incaricata di progettare e realizzare la nuova linea ferroviaria da Verona a Fortezza, il compito di aggiornare il progetto della circonvallazione ferroviaria di Trento compresa la stazione provvisoria e delle fasi di attivazione, ai sensi di quanto emerso dallo studio di fattibilità di cui all'art. 4, punto a) del Protocollo d'intesa, alla Provincia autonoma di Trento il coordinamento delle attività previste all'art. 4, punto b) e al Comune di Trento il coordinamento delle attività previste all'art. 4, punto c);

atteso che i firmatari del sopracitato Protocollo hanno condiviso di sviluppare il suddetto Progetto Integrato nei rispettivi piani di investimento, nelle forme e nei modi da regolare con successivi atti, dando altresì atto che lo stesso rappresenta una soluzione sinergica sia per la realizzazione delle tratte di accesso alla Galleria di Base del Brennero, sia per la riorganizzazione urbanistica della città di Trento, sia per il miglioramento del trasporto urbano e suburbano;

dato atto che a seguito dell'approvazione del Progetto del Lotto 3A e dell'assegnazione dell'appalto di progettazione esecutiva e realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento, i lavori sono iniziati in data 02.03.2023 e sono attualmente in corso; con l'inizio dei lavori della circonvallazione ferroviaria di Trento, si è reso necessario anche l'avvio della progettazione, ai diversi livelli, delle opere collegate al Progetto Integrato;

rilevato che la futura liberazione delle aree ferroviarie utilizzabili in superficie a seguito dell'interramento della linea storica permetterà la ricucitura e riqualificazione urbana delle due parti della città attualmente separate dalla linea ferroviaria Verona-Brennero, restituendo al sistema delle relazioni fisiche e funzionali della città i siti che attualmente costituiscono discontinuità del tessuto urbano, impedendone di fatto un adeguato e ordinato sviluppo;

richiamata pertanto la determinazione del Dirigente del Progetto Mobilità e rigenerazione urbana 30.12.2021 n. 59/9 con cui è stata autorizzata la partecipazione dell'Amministrazione comunale alla spesa da sostenere da FS Sistemi Urbani S.r.l. (FSSU) per la redazione di un documento progettuale per l'individuazione di nuovi scenari di ricucitura urbana e la riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse a seguito della realizzazione del progetto dell'interramento; FS Sistemi Urbani S.r.l. è "asset manager" per conto del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ed è deputata alla valorizzazione del patrimonio del Gruppo non funzionale all'esercizio ferroviario, per l'elaborazione di nuovi scenari di trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie liberabili a seguito della realizzazione del progetto dell'interramento;

atteso che in data 19.09.2022 FSSU ha trasmesso al Comune l'elaborato progettuale acquisito al prot. n. 260169 di data 20.09.2022 contenente due differenti visioni relative alla riqualificazione urbana del sedime della linea storica e delle aree ferroviarie limitrofe liberabili, con creazione di nuove polarità integrate da spazi verdi e luoghi di aggregazione, garantendo il pieno

sviluppo come nodo trasportistico della stazione nell'ambito del sistema di mobilità sul territorio e come polo di attrazione dei servizi, connessi e non al viaggio, riconnettendo le due porzioni di città nonché valorizzando il patrimonio ambientale e storico-culturale delle aree contermini;

dato atto che nel mese di dicembre 2022 il Comune, anche sulla scorta delle visioni elaborate da FSSU, ha avviato un percorso partecipato denominato "SuperTrento – Scenari Urbani Partecipati per l'Ecologia e la Rigenerazione" per definire con la comunità le attese della città ma anche le criticità in campo urbanistico, ambientale e sociale da considerarsi nella prospettiva del grande progetto di rigenerazione urbana conseguente all'interramento del tratto cittadino della ferrovia. Con deliberazione giuntale 25.03.2024 n. 75 è stato approvato il documento denominato "SuperTrento – Linee guida", redatto dal professionista a tal fine incaricato, a compimento del percorso partecipato SuperTrento che poi costituiranno il riferimento per le successive fasi di progettazione tecnica delle aree liberate dall'interramento del tratto centrale della linea ferroviaria;

richiamata la deliberazione consiliare 09.02.2022 n. 22 con cui è stato approvato lo schema di "accordo di collaborazione per la realizzazione dello studio di fattibilità del progetto di prolungamento e potenziamento della ferrovia Trento – Malè nel tratto da Lavis a Mattarello denominato progetto "Nordus" (nell'ambito del progetto integrato della città di Trento) in funzione di servizio urbano nel contesto delle altre reti a servizio della mobilità nord sud" tra Provincia autonoma di Trento, Comune di Trento e Trentino Trasporti S.p.a.;

richiamata la determinazione del Progetto Mobilità e rigenerazione urbana 23.02.2022 n. 59/5 con cui, d'intesa con la Provincia e Trentino Trasporti S.p.a., il Comune ha dato avvio alla procedura per l'affidamento della redazione del summenzionato studio di fattibilità;

posto che a seguito di procedura aperta, con contratto di appalto 13.12.2022 n. 323 di rep. è stata affidata a PINI GROUP S.r.l. (capogruppo), in raggruppamento temporaneo con PRO Iter Group Consorzio stabile (mandante), MB Progetti S.r.l. (mandante), Anastasi & Partners SA (mandante), EVITEC S.r.l. (mandante), A.I.A. Engineering S.r.l. (mandante), la redazione dello studio di fattibilità summenzionato;

dato atto che con deliberazione della Giunta comunale 30.10.2023 n. 303 è stata approvata la "Relazione studio fattibilità Nordus fase 1", come fase intermedia della redazione del summenzionato studio di fattibilità; Provincia e Comune hanno condiviso di sviluppare le soluzioni che vedono il permanere dell'attestamento della linea a scartamento metrico da Trento a Mezzana in stazione di Trento, senza prosecuzione verso sud, riservando ad altri mezzi in sede propria il trasporto pubblico di superficie;

richiamata la deliberazione giuntale 15.07.2024 n. 187 con cui è stato approvato in linea tecnica lo studio di fattibilità del progetto "Nordus", articolato nella Fase 1 - già oggetto della relazione approvata con propria deliberazione 30.10.2023 n. 303 - e nella Fase 2, oggetto della deliberazione 15.07.2024 n. 187 medesima, relativa all'approfondimento dal punto di vista dell'inserimento nel contesto urbanistico-ambientale e della fattibilità tecnico-economica dello scenario infrastrutturale E, relativamente al raddoppio della linea ferroviaria Trento-Malé nel tratto Trento Nord - Lavis (come previsto anche nello scenario infrastrutturale A), affiancato dal tram tra Spini e Mattarello, in quanto rappresentativo del sistema più complesso e articolato da sviluppare;

dato atto che in relazione allo stato di avanzamento dei lavori della circonvallazione ferroviaria di Trento (Lotto 3A), alla definizione del modello di trasporto pubblico di superficie e alle previsioni di attuazione si è conclusa nel complesso la prima fase di sviluppo del Progetto Integrato ed ha preso avvio la seconda fase del Progetto Integrato, ovvero l'interramento della linea storica per circa 2,5 km con la costruzione della stazione ipogea;

dato atto al riguardo che, in continuità col Protocollo d'intesa di data 17.04.2018 ed il relativo atto aggiuntivo di data 11.11.2019, con deliberazione giuntale 01.02.2024 n. 21 è stato approvato lo schema di protocollo d'intesa tra Comune di Trento, Provincia autonoma di Trento, Rete Ferroviaria italiana S.p.a. e FS Sistemi Urbani S.r.l. per la "Riqualificazione urbana della città di Trento intersecata dalla linea ferroviaria Verona-Brennero - attuazione del progetto integrato di Trento: 2° fase - progetto di interrimento della linea ferroviaria Verona Brennero tra via Monte Baldo e ex Scalo Filzi con realizzazione della stazione ipogea di Trento e degli impianti di superficie/interrati e di interscambio per lo sviluppo dei servizi urbani su ferro", cui ha fatto seguito il contratto 06.03.2024 n. 721 ter di racc.;

posto che l'art. 4 del citato protocollo, in virtù della complessità del progetto e della presenza di molteplici competenze trasversali, prevedeva la costituzione di due gruppi di lavoro per lo sviluppo dei seguenti temi:

– gruppo di lavoro 1: sviluppo ambito ingegneristico-trasportistico. In particolare, partendo dallo

studio di fattibilità di cui al citato protocollo del 17.04.2018 e relativo addendum del 11.11.2019, doveva verificarne ed eventualmente aggiornarne la funzionalità, in relazione alle soluzioni individuate da Comune e Provincia per il sistema NORDUS nonché in relazione alle esigenze connesse all'esercizio ferroviario;

- gruppo di lavoro 2: sviluppo ambito urbanistica e valorizzazione patrimoniale. In particolare, partendo dalle summenzionate visioni fornite da FSSU e dalle linee guida predisposte nell'ambito del percorso partecipato SuperTrento, doveva analizzare i possibili scenari di ricucitura urbana e valorizzazione delle aree ed edifici che verranno dismessi a seguito dell'interramento della linea storica in ottica di riqualificazione ambientale della città e i relativi impatti sugli strumenti urbanistici e verificare possibili fonti di finanziamento per la realizzazione degli interventi pubblici;

atteso che i due gruppi di lavoro dovevano interfacciarsi al fine di produrre un unico documento di sintesi che, a valle dell'approvazione delle parti, costituirà la base per quadro esigenziale (QE) e specifiche funzionali, necessari all'avvio del DocFAP relativo al Progetto integrato;

dato atto che i lavori dei gruppi di lavoro, come previsto dal citato protocollo, si sono conclusi entro il 2024, con la produzione di una relazione che deve ora essere approvata dalle parti al fine di consentire l'avvio dello sviluppo del DocFAP (ivi inclusi quadro esigenziale e specifiche funzionali) da parte di R.F.I., che si avvarrà del supporto di FSSU, Provincia e Comune per le componenti non ferroviarie;

precisato che:

- alla consegna del DocFAP le parti si impegnano a sottoporre le risultanze a valutazione degli organi competenti nei successivi 60 giorni o richiedere eventuali variazioni/integrazioni da sottoporre a valutazione degli organi competenti nei successivi 60 giorni;
- a seguito della predisposizione del suddetto DocFAP, sarà cura di Provincia e Comune predisporre il piano di assetto trasportistico e il piano di assetto urbanistico-territoriale e patrimoniale e sulla base dei suddetti piani di assetto, condivisi e approvati dalle Parti, verranno avviati gli adeguamenti dello strumento urbanistico in coerenza con il Piano Regolatore Generale di Trento (PRG) e l'affidamento dei Progetti di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) degli interventi suddivisi per competenza tecnico/economica tra i firmatari del protocollo, a valle del finanziamento ricevuto ambito CdP-I per quanto riguarda le opere ferroviarie;

rilevato che la suddetta relazione è stata trasmessa nel testo condiviso a PAT, R.F.I. e FSSU con nota di data 28.02.2025 prot. n. 62688;

ritenuto pertanto di approvare il documento denominato "Relazione finale attività GDL del protocollo di intesa per l'attuazione del progetto integrato di Trento", come previsto dall'art. 4 del Protocollo d'intesa tra Comune di Trento, Provincia autonoma di Trento, Rete Ferroviaria italiana S.p.a. e FS Sistemi Urbani S.r.l. per la "Riqualificazione urbana della città di Trento intersecata dalla linea ferroviaria Verona-Brennero - attuazione del progetto integrato di Trento: 2° fase - progetto di interrimento della linea ferroviaria Verona Brennero tra via Monte Baldo e ex Scalo Filzi con realizzazione della stazione ipogea di Trento e degli impianti di superficie/interrati e di interscambio per lo sviluppo dei servizi urbani su ferro" (contratto 06.03.2024 n. 721 ter di racc.), documento che, allegato al presente provvedimento, ne forma parte integrante ed essenziale;

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

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

vista la deliberazione del Consiglio comunale 18.12.2024 n. 135, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2025-2027 e successive variazioni;

vista la deliberazione del Consiglio comunale 18.12.2024 n. 136, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il bilancio di previsione finanziario 2025-2027 e successive variazioni;

vista inoltre la deliberazione della Giunta comunale 23.12.2024 n. 382, immediatamente eseguibile, relativa all'approvazione del Piano Esecutivo di Gestione (P.E.G.) per il triennio 2025-2027 e successive variazioni;

visti:

- il Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino – Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e successive variazioni;
- la Legge provinciale 09.12.2015 n. 18 “Modificazioni della legge provinciale di contabilità 1979 e altre disposizioni di adeguamento dell'ordinamento provinciale e degli Enti locali al D.Lgs. 118/2011 e s.m. (Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli Enti locali e dei loro Organismi, a norma degli artt. 1 e 2 della Legge 05.05.2009 n. 42)”;
- il D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 (Testo Unico Enti Locali) e s.m.;
- lo Statuto comunale approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 09.03.1994 n. 25 e 26.09.2023 n. 91;
- il Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione consiliare 23.11.2016 n. 136;
- il Regolamento di contabilità approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 14.03.2001 n. 35 e 23.11.2016 n. 136, per quanto compatibile con la normativa in materia di armonizzazione contabile;
- il Regolamento per la disciplina dei contratti approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 03.11.1994 n. 169 e 28.07.2021 n. 128;
- la nota istruttoria di data 28.02.2025 prot. n. 62688 del Progetto Mobilità e rigenerazione urbana;

atteso che l'adozione della presente rientra nella competenza della Giunta comunale ai sensi dell'art. 53 della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m., nonché della lettera h) del dispositivo della propria deliberazione 23.12.2024 n. 382, immediatamente eseguibile, relativa all'approvazione del P.E.G. per il triennio 2025-2027;

ritenuto di dichiarare la presente immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 183, comma 4 della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m. per procedere speditamente all'avvio dello sviluppo del DocFAP da parte di R.F.I.;

a voti unanimi favorevoli, espressi in forma palese,

d e l i b e r a

1. di approvare il documento denominato “Relazione finale attività GDL del protocollo di intesa per l'attuazione del progetto integrato di Trento”, come previsto dall'art. 4 del Protocollo d'intesa tra Comune di Trento, Provincia autonoma di Trento, Rete Ferroviaria italiana S.p.a. e FS Sistemi Urbani S.r.l. per la “Riqualificazione urbana della città di Trento intersecata dalla linea ferroviaria Verona-Brennero - attuazione del progetto integrato di Trento: 2° fase - progetto di interrimento della linea ferroviaria Verona Brennero tra via Monte Baldo e ex Scalo Filzi con realizzazione della stazione ipogea di Trento e degli impianti di superficie/interrati e di interscambio per lo sviluppo dei servizi urbani su ferro” (contratto 06.03.2024 n. 721 ter di racc.), Allegato n. 1, nel quale si richiama la presente, che firmato dalla Segretaria generale forma parte integrante ed essenziale della deliberazione;
2. di dare mandato al Dirigente del Progetto Mobilità e rigenerazione urbana di trasmettere la relazione di cui al punto precedente a R.F.I. al fine di consentire l'avvio dello sviluppo del DocFAP;
3. di dichiarare la presente immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 183, comma 4 della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m.

Allegati parte integrante:

- Allegato n. 1.

LA SEGRETARIA GENERALE
Lorenza Moresco

IL PRESIDENTE
Franco Ianeselli

Questo documento, se trasmesso in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (artt. 3 bis e 71 D.Lgs. 82/05). Le firme autografe sono sostituite dall'indicazione a stampa dei nominativi dei responsabili (art. 3 D. Lgs. 39/1993).

RELAZIONE FINALE ATTIVITA' GDL DEL PROTOCOLLO DI INTESA PER L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO INTEGRATO DI TRENTO

Con il Protocollo di Intesa tra Comune di Trento, Provincia Autonoma di Trento e RFI S.p.A., sottoscritto ad aprile 2018, è stata avviata un'analisi di Progetto Integrato che considera la Circonvallazione di Trento come parte integrante dei progetti di riqualificazione urbana e potenziamento della mobilità all'interno della città di Trento (interramento stazione Trento e "Progetto Nordus" quale potenziamento e prolungamento della ferrovia Trento-Malè nel tratto urbano).

Nel 2019 è stato sottoscritto un atto aggiuntivo al protocollo del 2018 per avviare la Project Review del Progetto Preliminare della Circonvallazione di Trento sviluppato nel 2015, con l'obiettivo di renderlo fattibile e coerente con le esigenze del territorio.

In tale ambito è stata sviluppata un'Analisi Multicriteria su tre alternative progettuali proposte, in cui il progetto della Circonvallazione di Trento si prospetta come intervento necessario e propedeutico ai fini della riqualificazione e del potenziamento della mobilità urbana della città di Trento, essendo condizione necessaria per l'interramento della linea ferroviaria esistente e per il mantenimento dell'esercizio ferroviario durante le lavorazioni.

Nel febbraio 2024, per dare seguito alle attività sopra descritte, è stato sottoscritto un protocollo di intesa tra RFI, Sistemi Urbani, Provincia e Comune di Trento per la pianificazione degli interventi e la ripartizione delle competenze per la progettazione della stazione ipogea di Trento – Piazza Dante – e delle connesse infrastrutture ferroviarie e non ferroviarie, degli impianti di superficie/interrati e di interscambio per lo sviluppo dei servizi urbani su ferro.

In virtù della complessità del progetto e della presenza di molteplici competenze trasversali, il Protocollo ha previsto l'attivazione di due gruppi di lavoro per lo sviluppo dei seguenti temi:

- GdL 1 – Sviluppo ambito ingegneristico-transportistico, con i seguenti rappresentanti:
 - RFI: Olimpia Di Naro, Giuseppe Romeo;

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 31.528.425.067,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 758300



Member of CISQ Federation





- PAT: Roberto Andreatta, Massimo Negriolli, Alessandro Delladio;
- Comune: Bruno Dellaiti, Giuliano Franzoi;
- GdL 2 – Sviluppo ambito urbanistica e valorizzazione patrimoniale, con i seguenti rappresentanti:
 - RFI: Olimpia Di Naro, Giuseppe Romeo;
 - PAT: Roberto Andreatta, Massimo Negriolli, Alessandro Delladio;
 - Comune: Franca Debiasi, Silvio Fedrizzi, Giuliano Franzoi;
 - FSSU: Alessandro Maculani, Simona Lega.

Il protocollo prevede la conclusione delle attività dei GdL entro il 2024 con la redazione di un unico documento di sintesi che, a valle dell'approvazione delle Parti, costituirà la base per il quadro esigenziale (QE) e le specifiche funzionali, input necessari all'avvio del DocFAP per la relativa elaborazione nel 2025 da parte di RFI.

La chiusura del quadro esigenziale (QE) e delle specifiche funzionali è prevista per marzo 2025.

Di seguito si riassumono le analisi svolte nei GdL e i conseguenti esiti.

Gruppo di Lavoro 1:

Nelle riunioni tenutesi a partire dal 19 aprile 2024, sono stati condivisi i principali punti da analizzare per raggiungere gli obiettivi prefissati dal Protocollo di Intesa nell'ambito del GdL:

1. Confermare il Modello di Esercizio (MdE) a regime del nodo di Trento, corredandolo con le componenti della Trento-Malè e del TPL;
2. Definizione del modello manutentivo ferroviario dell'area Trentina. A Trento, infatti, sono presenti dei depositi manutentivi, che con l'interramento della stazione non saranno più disponibili. Bisogna capire se le attività manutentive verranno rilocate in depositi limitrofi e valutare eventuali attività residue, dato che in una stazione interrata risulta critico localizzare depositi manutentivi;
3. Analisi del layout di stazione interrata emersa dal GdL del 2019, al fine di valutarne la necessità di aggiornamenti.

Il metodo di lavoro condiviso prevedeva che, una volta definito il Modello di Esercizio a regime del nodo di Trento, lo stesso sarebbe stato simulato da RFI con il software



“Opentrack”. Come infrastruttura di riferimento sarebbe stata considerata quella ipotizzata nel 2019, con eventuali revisioni emerse nell’analisi del GdL, comprensive del modello manutentivo delle Imprese Ferroviarie. In questo modo sarebbe emersa scientificamente la sostenibilità del progetto, confermando l’assetto o modificandolo procedendo in maniera iterativa anche con l’aggiunta di uno o più binari, per arrivare ad un risultato accettabile.

Si riportano quindi i principali esiti dei punti descritti:

1. Partendo da un MdE dello scenario a “regime” definito per il corridoio del Brennero nell’ambito della Brenner Corridor Platform (BCP), cui partecipano i Gestori Infrastrutture di Italia, Austria e Germania, che tiene conto di tutte le tipologie di traffico, RFI ha chiesto a PAT, in quanto committente del TPL, di approfondire alcune tematiche, di cui si riportano alcuni elementi più significativi:
 - l’attestamento della linea Trento-Malè (con scartamento metrico) è previsto nella stazione interrata, dal momento che le analisi sul progetto Nordus ne hanno escluso una continuazione verso Sud. Il posizionamento però sarà lato Est, diversamente da quanto indicato nella planimetria del 2019. PAT ha chiarito che, con il raddoppio previsto tra Trento e Lavis, si avranno 4 coppie/ora attestare a Trento riferite a quella relazione. Nella simulazione d’orario, in via prudenziale, si considereranno anche 2 coppie/ora del treno dell’Avisio confluenti a Lavis sulla linea del Brennero (ipotesi contenuta nel rispettivo protocollo, alternativa alla confluenza sulla Trento-Malè, avente l’incidenza maggiore sulla capacità ambito stazione);
 - PAT ha confermato il MdE dei treni regionali proposto sulla linea del Brennero, chiedendo l’aggiunta di 17 coppie/giorno relative al collegamento Mori-Riva del Garda, tra Bolzano e Riva del Garda;
 - RFI, ai fini della simulazione di orario, ha ritenuto che le relazioni della Trento-Malè e della Valsugana non necessitassero di essere considerate, attestandosi su “stazioni elementari” dimensionate in maniera adeguata, non interferenti con gli altri flussi.

Per il collegamento con Riva del Garda, delle 17 coppie richieste 7 sono state ottenute prolungando i rinforzi delle ore di punta tra Trento e Bolzano (inserite per ottenere i 15’), laddove compatibili da orario. Si è ritenuto di simulare anche uno scenario in assenza della Mori-Riva, in quanto prevederebbe un numero maggiore di attestamenti nella stazione interrata, considerato più gravoso in termini di tempi di occupazione.
2. Riguardo al MdE manutentivo PAT ha definito che le attività si concentreranno nel deposito di Bolzano e di Spini di Gardolo. Nel layout interrato quindi, visto



che Trento non sarà sede manutentiva per i rotabili, non si dovranno prevedere spazi in tal senso.

3. La planimetria del 2019 è stata modificata per prevedere l'attestamento della Trento-Malé sul lato attuale. La fattibilità è stata accertata valutando il raggio di curvatura della linea del Brennero lato Nord.

Per permettere inoltre, a fini manutentivi, l'inoltro dei treni della rete RFI, in particolare della Valsugana, verso Spini di Gardolo sulla linea Trento-Malé, sono stati inseriti appositi collegamenti con il doppio scartamento (ordinario e metrico).

Lo scenario infrastrutturale sarà quindi costituito da: cinque binari passanti per la linea Bolzano-Verona, di cui uno di collegamento con le linee Valsugana e Trento-Malé, fra loro collegati con deviatori a 60 Km/h; tre binari tronchi per la linea Trento-Malé; due binari tronchi per la linea Valsugana.

Con gli elementi sopra descritti, si è potuti procedere alla simulazione in Opentrack per verificare l'adeguatezza della stazione ipotizzata.

Con l'ausilio della simulazione dinamica della circolazione è stato possibile valutare la rispondenza funzionale dell'assetto previsto per la stazione interrata di Trento con i futuri modelli di esercizio attesi (Scenario 1 più in linea con gli ultimi studi di traffico della linea del Brennero, Scenario 2 emerso nel GdL più cautelativo per il dimensionamento della stazione di Trento interrata), sintetizzati nella tabella seguente con riferimento ai flussi nell'ora di punta.

Scenario 1	Scenario 2
<i>2 tr/h Bolzano – Verona (di cui 1 veloce tra Ala e VR)</i>	<i>1 tr/h Verona-Bolzano</i>
<i>2 tr/h Bolzano - Riva del Garda</i>	<i>1 tr/h Ala-Bolzano</i>
<i>2 tr/h Trento - Borgo V./Bassano</i>	<i>1 tr/h Trento-Bolzano</i>
<i>2 tr/h Trento – Canazei (confluenza a Lavis)</i>	<i>2 tr/h Trento - Borgo V./Bassano</i>
<i>2 tr/h LP Eurocity + Eurostar</i>	<i>1 tr/h RV Bologna-Brennero</i>
<i>Tr/h per direzione nell'ora di punta Treni attestati a Trento</i>	<i>1 tr/h Bolzano - Riva del Garda</i>
	<i>2 tr/h Trento – Canazei (confluenza a Lavis)</i>
	<i>1 tr/h LP Eurocity + Eurostar</i>

Le simulazioni condotte in condizioni sia orarie che perturbate di circolazione hanno confermato la congruenza del dimensionamento e dell'assetto funzionale futuro della stazione interrata di Trento con entrambi gli scenari di traffico previsti.



L'occupazione della stazione, infatti, garantisce una corretta gestione dei treni, anche in condizioni di degrado della circolazione, in particolare in virtù della riserva di capacità rappresentata dal binario 5 della futura stazione interrata.

Il binario 1 soddisfa le necessità di attestamento della relazione Trento – Canazei. Lo scenario che prevede anche l'attestamento dei treni Trento – Bolzano, spinge al limite di capacità l'utilizzo di questo binario, con la conseguente necessità di utilizzare anche i binari 2 e 5 per gli attestamenti. In ogni caso permangono dei margini di capacità nella stazione, in particolare per i binari 2 e 5. In condizione di circolazione perturbata, è maggiormente evidente l'utilizzo di tali binari che garantiscono flessibilità di gestione del traffico di stazione.

Complessivamente risulta garantita la stabilità della circolazione per il sistema tra Bolzano e Ala, che registra anche indici di puntualità attesi soddisfacenti.

Sempre nell'ambito del GdL 1, si è approfondito il tema dell'accessibilità. Partendo infatti dall'assetto della stazione interrata, si rende necessario connetterla con le aree in superficie, con il contesto urbano più in generale, con particolare riferimento alle altre opere di intermodalità già presenti o previste. Per questo il comune di Trento ha prodotto una rappresentazione cartografica in GIS dove sono indicati tutti gli elementi riguardanti l'intermodalità, corredata dei flussi previsti tra i vari nodi del sistema.

RFI partendo dalla previsione di MdE dello scenario a regime, ha effettuato un'analisi di potenzialità per la stima preliminare della domanda ferroviaria, applicata sulle tre macro-componenti di domanda: sistematica (studio/lavoro), turistica, svago e altri motivi. La stima evidenzia una crescita del dato di traffico del +24/26% (4,80-4,90 milioni di passeggeri/anno) rispetto al picco assoluto del 2019 (3,88 milioni di passeggeri). Attualmente le tre modalità di accesso prevalenti sono in ordine di importanza: il trasporto pubblico locale (TPL), la pedonalità e il Kiss&Ride. La stazione è efficacemente servita dal servizio TPL urbano ed extraurbano (quest'ultimo risulta la principale modalità di accesso per chi proviene da fuori Comune di Trento), grazie sia all'offerta di trasporto, sia alla copertura territoriale del servizio. La pedonalità si distingue come efficace alternativa di collegamento per il centro storico e i principali punti di interesse della città. Gli interventi previsti sulle infrastrutture e sui servizi di trasporto rappresentano un'opportunità per armonizzare in un'ottica di sostenibilità e facilità di scambio modale tutte le alternative di mobilità presenti nel nuovo hub.

Considerando l'insieme di opere previste ai fini strettamente ferroviari nonché quelle dedicate al Trasporto Pubblico Locale, opportunamente connesse tra loro, emerge il quadro delle aree che si renderanno libere e rispetto a cui è da valutare un riutilizzo,



oggetto del Gruppo di Lavoro 2 di cui si riporta di seguito l'inquadramento delle attività effettuate.

Gruppo di Lavoro 2:

L'obiettivo principale del Gruppo di Lavoro 2 (GdL2) è stato quello di elaborare ipotesi concrete di sviluppo urbanistico e di valorizzazione territoriale, coerenti con le prospettive di trasformazione urbana che saranno rese possibili a seguito della realizzazione del progetto dell'interramento della linea ferroviaria a cura di RFI.

Tale processo si inserisce nel più ampio quadro di aggiornamento del Piano Regolatore Generale promosso dal Comune di Trento, con l'intento di ridefinire spazi e funzioni strategiche per la città, attraverso un lavoro sinergico di progettazione degli interventi infrastrutturali e di pianificazione/valorizzazione urbanistica, ferma restando la non fattibilità economico-finanziaria di realizzare i primi attraverso le risorse generate dalle seconde e la possibile necessità di rivedere le previsioni urbanistiche, una volta definito lo scenario temporale di realizzazione delle infrastrutture.

Il lavoro del GdL2 si è concentrato sul conseguimento di due obiettivi preliminari e necessari per garantire una visione condivisa del futuro utilizzo delle aree ferroviarie oggetto di trasformazione:

1 Definizione del perimetro

Per la definizione del perimetro è stato da subito necessario operare in coerenza con quanto definito nel progetto denominato "Super Trento", iniziativa volta a riqualificare le aree urbane che saranno liberate dall'interramento dei binari ferroviari tra lo Scalo Filzi e il MUSE. Questa fase ha richiesto un'attenta analisi delle connessioni con il tessuto urbano circostante, al fine di massimizzare le opportunità di integrazione e continuità territoriale. La definizione del perimetro e l'individuazione delle proprietà hanno rappresentato la base di partenza per tutte le successive riflessioni sul riuso e la destinazione funzionale delle aree. È stata condivisa la necessità che la proposta progettuale venga sviluppata con riferimento al perimetro di progetto e al perimetro di influenza, come indicati nella presentazione esiti GDL 2.

2 Analisi delle funzioni e ipotesi di destinazione d'uso

A partire da un'analisi dell'attuale mercato immobiliare del Comune di Trento, il GdL2 ha identificato i possibili mix funzionali da insediare nelle aree. L'obiettivo è stato quello di garantire un equilibrio tra esigenze di sviluppo economico, sociale e ambientale. Come risultato dell'analisi è emerso in via preliminare che la realizzazione di studentati possa rispondere in modo diretto e strategico all'attuale domanda immobiliare della città, caratterizzata da una crescente richiesta di



soluzioni abitative per studenti, legata anche alla presenza dell'Università. Pertanto, nello scenario attuale lo studentato, insieme al residenziale, si configura quindi come una destinazione d'uso consigliata, anche in virtù del potenziale futuro incremento di iscrizioni all'Università di Trento. Si evidenzia che sarà comunque necessario verificare nel tempo l'evoluzione dei trend in atto nel contesto territoriale di riferimento, che confermino le soluzioni individuate oggi o ne propongano di nuove. La scelta delle destinazioni d'uso e della definizione funzionale degli spazi aperti, comprese le connessioni nord-sud ed est-ovest, dovrà tener conto dei contenuti delle Linee Guida di SuperTrento.

Conclusioni

Tutte le analisi effettuate hanno consentito di definire da un punto di vista funzionale gli interventi necessari nell'ambito del Progetto Integrato del Nodo di Trento, come descritto nella presente relazione.

Al termine di questa prima fase i 2 GdL concordano nel sottolineare che le risorse economiche generate dalla valorizzazione urbanistica delle aree a seguito dell'interramento della linea, non potranno contribuire, se non in modo marginale, al quadro economico complessivo per la realizzazione del nuovo assetto urbano, e quindi non garantiranno la sostenibilità economica degli interventi infrastrutturali. Pertanto, per la copertura economica dei suddetti interventi, da realizzarsi peraltro in anticipo rispetto alla vendita di eventuali diritti edificatori attribuiti alle aree liberate dalle funzioni ferroviarie e comunque assoggettate al rispetto della normativa ex DPR 753/80, sarà necessario individuare adeguate ulteriori fonti di finanziamento.

Con questi elementi entro marzo 2025 si potrà redigere il Quadro Esigenziale dell'intervento complessivo e le specifiche funzionali degli interventi.

A questo fine saranno utilizzati, come condiviso nella prima riunione plenaria dei 2 GdL, il format dei verbali di lancio della progettazione delle opere che RFI realizza, corredato da un allegato tabellare che elenca questi input in termini tecnici.

Questi documenti mirano a definire il perimetro oggetto dell'intervento da sviluppare e individuarne tutti gli input da considerare.

In questi mesi la compilazione è già stata avviata, ed entro marzo 2025 sarà completata al fine di completare il quadro delle specifiche per l'avvio del DOCFAP.

Nell'ambito del DOCFAP si analizzerà la fasizzazione dell'intervento complessivo che dovrà essere quanto più possibile sostenibile, per evitare la perdita definitiva di parte dell'utenza. Un elemento importante sarà la valutazione dell'utilizzo della stazione provvisoria di Filzi, la cui funzione andrà poi valutata anche nell'assetto a regime.



COMUNE DI TRENTO

Proposta delibera di giunta n. 1034 / 2025

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVA

Oggetto: PROTOCOLLO D'INTESA TRA COMUNE DI TRENTO, PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO, RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A. E FS SISTEMI URBANI S.R.L. PER LA "RIQUALIFICAZIONE URBANA DELLA CITTA' DI TRENTO INTERSECATA DALLA LINEA FERROVIARIA VERONA-BRENNERO - ATTUAZIONE DEL PROGETTO INTEGRATO DI TRENTO: 2. FASE - PROGETTO DI INTERRAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA VERONA BRENNERO TRA VIA MONTE BALDO E EX SCALO FILZI CON REALIZZAZIONE DELLA STAZIONE IPOGEA DI TRENTO E DEGLI IMPIANTI DI SUPERFICIE/INTERRATI E DI INTERSCAMBIO PER LO SVILUPPO DEI SERVIZI URBANI SU FERRO. APPROVAZIONE RELAZIONE FINALE ATTIVITA' DEI GRUPPI DI LAVORO.

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

Trento, 06/03/2025

PROGETTO MOBILITA' E RIGENERAZIONE
URBANA
Dirigente
FRANZOI GIULIANO

Questo documento, se trasmesso in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (artt. 3 bis e 71 D.Lgs. 82/05). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D. Lgs. 39/1993).



COMUNE DI TRENTO

Proposta delibera di giunta n. 1034 / 2025

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ CONTABILE

Oggetto: PROTOCOLLO D'INTESA TRA COMUNE DI TRENTO, PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO, RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A. E FS SISTEMI URBANI S.R.L. PER LA "RIQUALIFICAZIONE URBANA DELLA CITTA' DI TRENTO INTERSECATA DALLA LINEA FERROVIARIA VERONA-BRENNERO - ATTUAZIONE DEL PROGETTO INTEGRATO DI TRENTO: 2. FASE - PROGETTO DI INTERRAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA VERONA BRENNERO TRA VIA MONTE BALDO E EX SCALO FILZI CON REALIZZAZIONE DELLA STAZIONE IPOGEA DI TRENTO E DEGLI IMPIANTI DI SUPERFICIE/INTERRATI E DI INTERSCAMBIO PER LO SVILUPPO DEI SERVIZI URBANI SU FERRO. APPROVAZIONE RELAZIONE FINALE ATTIVITA' DEI GRUPPI DI LAVORO.

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

SERVIZIO RISORSE FINANZIARIE E
PATRIMONIALI

Dirigente

DEBIASI FRANCA

Trento, 06/03/2025

Questo documento, se trasmesso in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (artt. 3 bis e 71 D.Lgs. 82/05). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D. Lgs. 39/1993).



COMUNE DI TRENTO

ITER PUBBLICAZIONE ED ESECUTIVITA'

Registro per le delibere di giunta n. 54 del 10/03/2025

La presente deliberazione è stata adottata ai sensi dell'art. 183, comma 4, del Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino - Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e s.m. ed è immediatamente eseguibile.

Il presente verbale di deliberazione è stato pubblicato all'Albo comunale il giorno 13/03/2025 per 10 giorni consecutivi fino a tutto il 23/03/2025.

Nel periodo di pubblicazione non sono pervenute opposizioni.

Contestualmente all'affissione all'Albo la presente deliberazione è stata comunicata ai capigruppo consiliari, ai sensi dell'art. 183, comma 2 del Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino - Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e s.m..

Trento, addì 24/03/2025

MORESCO LORENZA

Questo documento, se trasmesso in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (artt. 3 bis e 71 D.Lgs. 82/05). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D. Lgs. 39/1993).