

**Beschluss der Landesregierung****Nr. 4786 vom 22. Dezember 2003****Viergleisiger Ausbau der Brennerbahn München – Verona, Brennerbasistunnel und Zulaufstrecke Franzensfeste – Verona**

Endgültige Genehmigung der Abänderungen von Amts wegen der Bauleitpläne der Gemeinden Freienfeld, Franzensfeste, Mühlbach, Natz/Schabs, Vahrn, Brixen, Feldthurns, Villnöss, Klausen, Laien, Waidbruck, Kastelruth, Völs, Karneid, Bozen, Leifers, Branzoll

Prämisse

Die Landesregierung hat folgende Gesetzes- und Verwaltungsakte zur Kenntnis genommen:

Beschluss der Landesregierung Nr. 2075 vom 16.06.2003: darin wurde ein koordinierter Verfahrensablauf für die Umweltverträglichkeitsprüfung der Vorprojekte betreffend den Brenner-Basistunnel und die in Südtirol liegenden Baulose der Zulaufstrecke Verona – Franzensfeste und für die Änderung der Gemeindebauleitpläne festgelegt, im Hinblick auf die Erreichung des Einvernehmens Staat – Autonome Provinz Bozen gemäß Art. 20 des D.P.R. Nr. 381 vom 22.03.1974.

Der Beschluss wurde im Amtsblatt der Region N. 25/I-II vom 24.6.2003 veröffentlicht und die Einleitung des Verfahrens bzw. die Hinterlegung der Akten wurde mit Kundmachungen im Amtsblatt der Region Nr. 26/III vom 27.06.2003 sowie in den Tageszeitungen Dolomiten und Alto Adige und in der Wochenzeitung Südtiroler Wirtschaftszeitung bekannt gegeben. Die Projektbetreiber RFI/Italferr und BBT-EWIV haben ihrerseits mit Anzeigen vom 10.6.2003 die Einleitung der Verfahren und Hinterlegung der Akten bekannt gegeben.

Festgestellt, dass die Vorprojekte und die Umweltverträglichkeitsstudien für den Brennerbasistunnel und für die Zulaufstrecke für 60 Tage und zwar vom 1. Juli 2003 bis einschließlich 1. September 2003 bei den betroffenen Gemeinden, bei der Landesumweltagentur und beim Amt für überörtliche Raumordnung zur öffentlichen Einsichtnahme hinterlegt worden sind, wie mit Beschluss der Landesregierung vom 16. Juni 2003, Nr. 2075 festgelegt;

Angesichts der besonderen Eigenschaften und Bedeutung der Vorhaben wurden die Fristen für die

Deliberazione della Giunta Provinciale**n. 4786 del 22 dicembre 2003****Quadruplicamento della linea ferroviaria del Brennero Monaco – Verona, Galleria di Base del Brennero e Linea di Accesso Fortezza – Verona**

Approvazione definitiva delle modifiche d'ufficio ai Piani urbanistici comunali dei Comuni di Campo Trens, Fortezza, Rio Pusteria, Naz-Sciaves, Varna, Bressanone, Veltur, Funes, Chiusa, Laion, Ponte Gardena, Castelrotto, Fiè allo Sciliar, Cornedo all'Isarco, Bolzano, Laives, Bronzolo

Premessa

La Giunta provinciale ha preso atto dei seguenti atti normativi e amministrativi:

Deliberazione della Giunta Provinciale n. 2075 dd. 16.06.2003 con cui si è definito un procedimento coordinato concernente la valutazione di impatto ambientale e la localizzazione urbanistica relativo ai progetti preliminari della Galleria di Base del Brennero e della linea di Accesso Fortezza – Verona per i tracciati interessanti la Provincia autonoma di Bolzano, al fine del raggiungimento dell'intesa Stato-Provincia autonoma di Bolzano, di cui all'art. 20 del D.P.R. 22.3.1974, n. 381,

La citata delibera è stata pubblicata nel Bollettino ufficiale della Regione N. 25/I-II del 24.6.2003 e l'avvio del procedimento e il deposito degli atti sono stati resi pubblici tramite avvisi nel Bollettino ufficiale della Regione N. 26/III del 27.06.2003 nonché sui giornali Dolomiten e Alto Adige e sul settimanale Südtiroler Wirtschaftszeitung. I proponenti a loro volta hanno dato notizia dell'avvio del procedimento e del deposito degli atti tramite avvisi in data 10.06.2003.

Constatato che i progetti preliminari e gli studi di impatto ambientale relativi alla Galleria di base e alla Linea di accesso sono stati depositati per la pubblica visione per 60 giorni e cioè dal 1 luglio 2003 fino al 1 settembre 2003 compreso presso i Comuni interessati, presso l'Ufficio impatto ambientale nonché l'Ufficio coordinamento territoriale come stabilito dalla Giunta provinciale nella deliberazione del 16 giugno 2003, n. 2075;

In considerazione delle caratteristiche e dell'importanza particolari delle opere il periodo di



öffentliche Einsichtnahme und die Möglichkeit zur Abgabe von Stellungnahmen über die vom Landesraumordnungsgesetz, Landesgesetz Nr. 13/1997, und vom Landesgesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung Landesgesetz Nr. 7/1998 vorgesehene Mindestdauer von 30 Tagen hinausgehend auf zwei Monate verlängert; im Sinne der Transparenz des Verfahrens wurde die Landesumweltagentur als einzige Anlaufstelle für alle Stellungnahmen, sowohl hinsichtlich der UVP als auch der raumordnerischen Festlegung definiert.

Außerdem wurden in Zusammenarbeit mit den Bezirksgemeinschaften und den betroffenen Gemeinden mehr als ein Dutzend öffentliche Veranstaltungen, Ortsaugenscheine und Treffen bei Gemeinden organisiert, an welchen die Verfasser der Projekte und der Umweltverträglichkeitsstudien, gemeinsam mit den für das UVP-Verfahren und das Verfahren zur Änderung der Gemeindebauleitpläne verantwortlichen Bediensteten der Landesverwaltung, das Vorhaben und seine Auswirkungen auf die Umwelt und das Territorium vorgestellt haben. Alle Interessierten hatten damit die Möglichkeit, Fragestellungen unmittelbar vorzubringen und mit den Technikern zu diskutieren.

Innerhalb der vorgesehenen Fristen haben 26 Gemeinden längs der Brennerachse und die Bezirksgemeinschaft Eisacktal, 2 Dienststellen der Tiroler Landesregierung und 2 Ämter der Südtiroler Landesregierung, 27 Vereinigungen und Verbände sowie 25 private Einzelpersonen oder Firmen Stellungnahmen oder Vorschläge abgegeben.

Die Landesregierung hat mit den Beschlüssen Nr. 3749 bzw. Nr. 3748 vom 20. Oktober 2003 die Umweltverträglichkeitsprüfung zum Vorprojekt des Brennerbasistunnels bzw. der Zulaufstrecke Franzensfeste Verona auf dem Gebiet Südtirols mit einer umfassenden Stellungnahme und zahlreichen Auflagen genehmigt, gemäß den Gutachten des UVP-Beirates Nr. 11 und Nr. 12 vom 10. Oktober 2003. In den Gutachten des UVP-Beirates sind die eingegangenen Stellungnahmen nach thematischen Gesichtspunkten zusammengefasst und bewertet.

Die Landesraumordnungskommission und die erweiterte Landesraumordnungskommission im Sinne des Artikel 2 Absatz 8 des Landesraumordnungsgesetzes, L.G. Nr. 13 vom 11.08.1997 i.g.F., haben sich in den Sitzungen vom 15.10.2003 und vom 14.11.2003 mit dem Vorhaben und mit den diesbezüglichen Stellungnahmen befasst. Die Stellungnahmen, die ja auch bereits vom UVP-Beirat bewertet wurden, sind in einem Bericht zusammengefasst worden.

pubblica esposizione e la possibilità di inoltrare osservazioni sono stati prolungati oltre la durata minima di cui alla legge urbanistica provinciale n. 13/1997 e di cui alla legge provinciale sulla valutazione di impatto ambientale n. 7/1998 da 30 giorni a due mesi; al fine di rendere più trasparente il procedimento l'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente e la tutela del lavoro è stata indicata come unico sportello di riferimento per le osservazioni, sia per il procedimento di VIA che di localizzazione urbanistica.

Inoltre, in collaborazione con le Comunità comprensoriali ed i Comuni interessati, sono stati svolti più di una dozzina di presentazioni pubbliche, sopralluoghi ed incontri presso i comuni, nel corso dei quali i progettisti ed i redattori degli studi di impatto ambientale nonché i responsabili, all'interno dell'amministrazione provinciale, dei procedimenti di VIA e di modifica degli strumenti urbanistici comunali hanno esposto gli interventi progettati e gli impatti ed effetti sull'ambiente e sul territorio. Tutti gli interessati avevano quindi occasione di chiedere chiarimenti e di discutere immediatamente con i tecnici.

Entro i periodi previsti 26 Comuni lungo l'asse del Brennero, la Comunità comprensoriale Valle Isarco, due Uffici del Governo del Land Tirol e due Uffici dell'amministrazione provinciale della Provincia autonoma di Bolzano, 27 Associazioni e comitati e 25 persone o ditte private hanno presentato delle osservazioni o proposte.

Con le deliberazioni n. 3749 e n. 3748 del 20 ottobre 2003 la Giunta provinciale ha preso posizione al progetto preliminare della Galleria di base del Brennero e della linea di Accesso Fortezza – Verona sul territorio della Provincia Autonoma di Bolzano, sulla base dei pareri del Comitato VIA provinciale n. 11 e n. 12 del 10 ottobre 2003. Questi pareri includono la presa di posizione alle osservazioni pervenute, riassunte e valutate per capitoli tematici.

La Commissione urbanistica provinciale e la Commissione urbanistica provinciale integrata ai sensi dell'articolo 2 comma 8 della legge urbanistica provinciale, L.P. n. 13 del 11.08.1997 e succ. modifiche, hanno trattato gli interventi previsti e le relative osservazione nelle riunioni del 15.10.2003 e del 14.11.2003. Le osservazioni, che erano peraltro già state valutate dal Comitato VIA, sono state sintetizzate in una relazione.



Aufgrund des Gutachtens der Landesraumordnungskommission werden grundsätzlich nur die definitiven Eisenbahninfrastrukturen in die Bauleitpläne eingetragen, nicht aber Flächen, die nur vorübergehend für Baustelleneinrichtungen und Materialablagerungen besetzt werden müssen. Das ändert nichts daran, dass diese Flächen und Einrichtungen im Rahmen des Einreichprojektes definiert werden müssen und für die Ausführung die Genehmigungen im Sinne der einschlägigen Vorschriften einzuholen sind. Die elektrotechnischen Anlagen werden zum jetzigen Zeitpunkt nicht eingetragen, da die diesbezüglichen Angaben in den Vorprojekten noch zu vertiefen sind und infolge der im Rahmen der UVP erlassenen Vorschriften erhebliche Änderungen erfahren werden.

In Übereinstimmung mit dem UVP-Gutachten und dem Gutachten der Landesraumordnungskommission wird vorerst das Vorhaben nicht in den Bauleitplan der Gemeinden Brenner und Pfitsch eingetragen, weil der definitive Trassenverlauf hier erst aufgrund weiterer geologischer und hydrogeologischer Untersuchungen festgelegt werden kann. Dadurch wird auch dem Gutachten des Amtsachverständigen für Geologie und Hydrogeologie der Tiroler Landesregierung Rechnung getragen, welcher empfohlen hat, in den weiteren Untersuchungen die hydrogeologischen Zusammenhänge über die Staatsgrenzen hinweg zu untersuchen und abzuklären.

Die Landesraumordnungskommission hat positive Gutachten zu den Eintragungen in die Gemeindebauleitpläne abgegeben aber mehrheitlich negative Gutachten betreffend die Gemeinden Feldthurns, Villnöss, Klausen und Leifers.

Die wesentlichen Einwände, mit denen die negativen Gutachten ebenso wie die negativen Stellungnahmen der Gemeinden und Verbände, in ihrem Sinn weitgehend gleichlautend, begründet werden, sind, dass das Vorprojekt in der vorgelegten Form und mit dem vorgelegten Betriebskonzept keine Gewähr für eine ausreichende Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene biete, da die Kapazität durch den Mischverkehr eingeschränkt werde; Personenverkehr sollte über der Erde geführt werden, da Bahnreisenden ein 100-km langer Tunnel, an anderer Stelle heißt es „250-km praktisch unterirdisch“, nicht zumutbar wäre. Die Gemeinden und die Talgemeinschaft Eisacktal sprechen sich übereinstimmend grundsätzlich für die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene sowie für die unterirdische Bahntrasse für den überregionalen Güterverkehr aus. Sie fordern aber grundsätzlich eine kohärente, schienenfreundliche Verkehrspolitik sowie Maßnahmen zum Schutz vor Belastungen durch die Bestandsstre-

Secondo il parere della Commissione urbanistica provinciale nei Piani urbanistici comunali verranno inserite generalmente solo le infrastrutture ferroviarie e non le aree che dovranno essere occupate solo temporaneamente per l'allestimento dei cantieri e per il deposito di materiale di scavo, a prescindere dalla necessità che dette aree ed impianti devono essere determinati nel progetto definitivo e l'esecuzione è soggetta alle autorizzazioni secondo la normativa pertinente. Gli impianti tecnologici non vengono inseriti al momento attuale, in quanto le relative indicazioni dei progetti preliminari subiranno notevoli modifiche a seguito delle prescrizioni impartite nel corso della VIA.

In accordo con il parere VIA ed il parere della Commissione urbanistica provinciale le opere non vengono attualmente inserite nei Piani urbanistici dei Comuni di Brennero e di Val di Vizze, in quanto queste parti del tracciato potranno essere determinati definitivamente solo sulla base di ulteriori analisi geologiche ed idrogeologiche. In tal modo si tiene anche conto del parere dell'esperto d'ufficio per la geologia e idrogeologia del Governo del Tirolo, il quale raccomanda che le interrelazioni idrogeologiche vengano approfondite e chiarite in ulteriori analisi transfrontaliere.

La Commissione urbanistica provinciale ha espresso pareri positivi per le varianti ai Piani urbanistici comunali, però, con votazioni a maggioranza, pareri negativi relativi ai Comuni di Velturno, Funes, Chiusa e Laives.

Le posizioni essenziali, con cui vengono motivati i pareri negativi così come le opposizioni dei Comuni e delle associazioni, che nella sostanza risultano in gran parte dello stesso tenore, sono che il progetto preliminare nella forma presentata e con il modello di esercizio ivi contenuto non offrono alcuna garanzia che il trasporto di merci venga sufficientemente trasferito dalla strada alla rotaia in quanto la capacità di trasporto risulta limitato dal sistema a trasporto misto; il trasporto di passeggeri dovrebbe essere organizzato all'esterno perché non sarebbe accettabile per i passeggeri percorrere un tunnel di 100 km, in altro documento si legge di un percorso di 250-km praticamente sotterraneo. I Comuni e la Comunità comprensoriale appoggiano, in linea di massima, il progetto di deviare il traffico dalla strada alla ferrovia e di realizzare un tracciato ferroviario sotterraneo. Chiedono, però, una coerente politica dei trasporti che favorisca la ferrovia nonché misure di protezione dal rumore emesso dalla linea ferroviaria esistente e



cke und zum Schutz vor Belastungen in der Bauphase.

Die Landesregierung hat mit der Genehmigung des UVP-Gutachtens unter anderem eine Änderung des Betriebsprogramms gefordert, damit die neue Transportkapazität auf der Eisenbahn für die Abwicklung des Güterverkehrs genutzt wird, während alle Personenzüge, auch die internationalen, in Bozen halten müssen. Aus den Projektunterlagen geht hervor, dass auf der ausgebauten Eisenbahn ein Transportvolumen von mehr als 60 Millionen Nettotonnen pro Jahr abgewickelt werden kann. Damit bietet diese Infrastruktur die erforderlichen Voraussetzungen zur Entlastung der Autobahn und den Reisenden können neben den regionalen und internationalen Zugverbindungen auf der Bestandsstrecke zusätzliche Schnellverbindungen durch den Basistunnel angeboten werden. Die längerfristige Interoperabilität und integrierte Nutzbarkeit der neuen Eisenbahninfrastruktur für Personen und Güter sollen nicht für immer ausgeschlossen werden, infolge von weniger bedeutsamen Einsparungen bei den Investitionskosten durch Errichtung von Anlagen, die ausschließlich für Güterverkehr nutzbar sind.

Die Forderungen, welche das Projekt im Einzelnen und die Baudurchführung betreffen, sind bereits im Rahmen der UVP bewertet worden. Daraus und aus den Gutachten der Landesraumordnungskommission ergeben sich die folgenden Änderungen an den Strukturen, die in die Bauleitpläne eingetragen werden:

1. Das Portal des Fensterstollens in Mauls wird um ca. 300 m nach Süden verlegt, damit die landschaftliche Bannzone nicht mehr betroffen ist. Im Rahmen der weiteren Planung ist diese Position sowie die Möglichkeit einer Verlegung noch weiter nach Süden zu prüfen.

2. Das Südportal des Basistunnels, die Einfahrt in den Bahnhof Franzensfeste sowie der Servicestollen Aicha werden gemäß Variante 3b eingetragen, da bei Variante 1 die zulässigen Lärmpegel überschritten würden. Die Variante 3b sieht Unterquerungen des Eisacks mit dem Haupttunnel und mit den Verbindungsstollen vor sowie die Verlegung der bestehenden Linie in Tunnel. Die Projektunterlagen und die Pläne für die Bauabwicklung sind in der nächsten Projektphase noch zu vertiefen.

3. Die Zulaufstrecke Süd ist genauso wie der Brennerbasistunnel auf der gesamten Länge mit einem Servicestollen zu ergänzen, welcher in der Bauphase für den Materialtransport und nach Baufertigstellung als Trasse für verschiedene Infrastrukturen, Stromversorgung und Stromtransport, Daten-

protezione dagli impatti vari nella fase di costruzione delle opere.

La Giunta provinciale nel rilascio dell'autorizzazione VIA ha richiesto, tra le altre condizioni, la modifica del programma di esercizio in modo che la capacità di trasporto sulla ferrovia venga utilizzata per assorbire il trasporto merci, mentre tutti i treni passeggeri, anche quegli internazionali, devono fare fermata a Bolzano. Dai documenti di progetto risulta che sulla ferrovia potenziata potranno transitare 60 milioni di tonnellate nette all'anno. Questa infrastruttura offre quindi le caratteristiche necessarie per ridurre il traffico sull'autostrada. L'offerta per i passeggeri potrà comprendere, oltre ai collegamenti regionali ed internazionali sulla linea esistente, anche dei collegamenti veloci attraverso la Galleria di Base. La interoperabilità, il traffico misto nel lungo termine e la utilizzazione integrata per passeggeri e merci della nuova infrastruttura ferroviaria non devono essere preclusi definitivamente a causa di economie meno rilevanti sugli investimenti derivanti dalla realizzazione di impianti utilizzabili esclusivamente per il trasporto merci.

Le richieste riguardanti il progetto nei particolari e la fase di costruzione delle opere sono già state valutate nel corso della VIA. Dai risultati della VIA e dai pareri della Commissione urbanistica provinciale risultano le seguenti modifiche alle strutture che verranno inserite nei Piani urbanistici:

1. Il portale della finestra di Mules viene spostato di ca. 300 m a sud per non interferire con la zona di rispetto paesaggistica. Nella progettazione successiva questa posizione è da verificare e è da analizzare la possibilità di un ulteriore spostamento più a sud.

2. Il portale sud della Galleria di Base, l'entrata della stazione di Fortezza e la galleria di servizio Aica vengono inseriti secondo la variante 3b in quanto nella variante 1 risultano superate le soglie ammissibili di rumorosità. La variante 3b prevede di sottopassare l'Isarco con la galleria principale e con le interconnessioni nonché lo spostamento in galleria della linea esistente. La relativa documentazione progettuale e le indicazioni relative alle fasi di esecuzione sono da approfondire nella prossima fase di progettazione.

3. La linea di accesso sud è da completare sull'intera lunghezza con un cunicolo di servizio da utilizzare nella fase di costruzione per il trasporto di materiali e da adibire, ad opera finita, a tracciato per infrastrutture varie, approvvigionamento e trasporto di energia elettrica, trasporto dati ed al., anche a mezzo di esercizio tramite terzi.



transport o.a., auch für den Betrieb durch Dritte, zu verwenden ist.

4. Der Fensterstollen Vahrn wird um ca. 950 m nach Norden verlegt, damit er im Bereich der Hauptmaterialablagerung beim Hinterrigger endet, wo die gemeinsame Baustellen- und Materiallogistik für den Basistunnel und die Zulaufstrecke einzurichten ist. Im Rahmen der weiteren Planung sind die Position des Fensterstollens sowie die Vorkehrungen für eine koordinierte Baustellenorganisation zu vertiefen.

5. Das Portal des Fensterstollens Feldthurns/Albeins und das Südportal des Tunnels Schalders, bei der Eisackbrücke, liegen im Bereich von zwei rechtskräftig gewidmeten und baureif geplanten Gewerbegebieten: Hier sind umgehend detaillierte Pläne bezüglich der definitiv und in der Bauphase zu besetzenden Flächen vorzulegen, und angemessene Ersatzmaßnahmen sind umzusetzen.

6. Die Eisackbrücke muss architektonisch ansprechend gestaltet und eingehaust werden, damit ein vollständiger Lärmschutz erreicht wird, der sich nicht nur an gesetzlichen Mindeststandards orientiert.

7. Im Bereich der Ortschaft Gufidaun, südlich der Eisackbrücke wird die Trasse in größerem Abstand vom Dorf geführt, damit eine größere Sicherheit hinsichtlich Schutz der denkmalgeschützten Gebäude vor Erschütterungen erreicht wird. Im Rahmen der nächsten Projektphase sind die Möglichkeiten weiterer Trassenänderung sowie insbesondere die Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen zu vertiefen.

8. Die Verbindung Waidbruck, beim Schönauerhof in Lajen Unterried, wird eingetragen mit Unterstreichung der Auflagen des UVP-Gutachtens, dass hier die bestehenden Geleise und die neuen Verbindungsgeleise auf größerer Länge eingehaust und das Einreichprojekt im gesamten Bereich Waidbruck bis zum Portal des Schlerntunnels eine akustische Einhausung vorsehen muss. Das Einreichprojekt muss ein Gesamtkonzept hinsichtlich der architektonischen und landschaftlichen Eingliederung der geplanten Infrastruktur in das Dorfbild beinhalten.

9. Die Trasse des Ergänzungsbauloses zwischen Waidbruck und Kardaun wird in die Bauleitpläne eingetragen, da die nächste Projektphase dieses Bauloses einschließen muss, damit die volle Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur von Anfang an erreicht wird. Auch für Blumau muss das Einreichprojekt ein Gesamtkonzept hinsichtlich der architektonischen und landschaftlichen Eingliederung der geplanten Infrastrukturen und der geforderten Einhausung in das Dorfbild beinhalten.

4. La finestra di Varna viene spostata di ca. 950 m a nord, localizzando quindi il portale presso il deposito principale nell'ambito Hinterrigger, dove è da sistemare la logistica di cantiere e di materiali condivisa e coordinata sia per la Galleria di Base che per la linea di accesso. Nella prossima fase di progettazione sono da approfondire la localizzazione della finestra e le esigenze per la organizzazione coordinata degli impianti dei cantieri.

5. La finestra di Velturmo/Albes e la finestra sud della galleria Scaleres interferiscono su due zone produttive già inserite nel Piano urbanistico vigente e completamente pianificate con i progetti preparati per avviare gli insediamenti di aziende. Per tutte e due le zone devono, entro brevissimi tempi, essere presentati piani precisi relativi alle aree che saranno definitivamente oppure temporaneamente nella fase di costruzione da occupare, ed attuate misure compensative adeguate.

6. Il ponte sull'Isarco deve essere rivisto architettonicamente e deve essere incapsulato in modo da garantire una completa protezione da rumori, che non può comunque orientarsi solo al rispetto delle soglie minime di legge.

7. Nei pressi dell'abitato di Gudon il tracciato viene allontanato dall'abitato per garantire una maggiore sicurezza relativa ai rischi di vibrazioni sugli edifici storici sotto tutela monumentale. La prossima fase di progettazione deve verificare le possibilità di ulteriori modifiche al tracciato ed in particolare le misure di protezione da vibrazioni.

8. L'interconnessione a Ponte Gardena, presso il maso Schönauer, viene inserita ribadendo, però, le prescrizioni di cui al parere VIA, cioè che in questo tratto sono da incapsulare i binari esistenti ed i nuovi binari di interconnessione su lunghezza maggiorata e che il progetto definitivo deve prevedere l'incapsulamento acustico per l'intero ambito di Ponte Gardena fino al portale della galleria Sciliar. Il progetto definitivo deve presentare uno studio complessivo relativo all'inserimento architettonico-paesaggistico dell'infrastruttura progettata nell'assetto del paese.

9. Il Tracciato del lotto di completamento tra Ponte Gardena e Cardano viene inserito nei Piani urbanistici, in quanto la prossima fase di progetto deve includere questo lotto, affinché venga raggiunta la piena capacità dell'infrastruttura ferroviaria sin dall'inizio. Anche per Prato Isarco il progetto definitivo deve presentare uno studio complessivo relativo all'inserimento architettonico-paesaggistico delle progettate infrastrutture e del richiesto incapsulamento nell'assetto del paese.



10. Der Fensterstollen Kardaun wird um ca. 1.000 m nach Osten verlegt. Dadurch können Nutzungskonflikte im Portalbereich sowie Belastungen von Kardaun in der Bauphase vermieden werden und es wird ein gemeinsamer Zugang für den Bau der Umfahrung Bozen (Baulos 2) und für das Ergänzungsbaulos zwischen Waidbruck und Kardaun geschaffen.

11. Der Fensterstollen Leifers-Süd muss im Sinne des UVP-Gutachtens und der Umweltverträglichkeitsstudie gestrichen werden. Die Verbindung zwischen dem Portal Branzoll und dem Eisenbahnareal ist als Unterflurtrasse zu realisieren.

Die Gemeinden Lajen und Waidbruck fordern gemeinsam mit der Talgemeinschaft Eisacktal, dass die neue Eisenbahn gleich in der ersten Phase durchgehend im Tunnel bis zur Umfahrung Bozen weitergeführt oder ansonsten unterirdisch in den bestehenden Schlerntunnel eingebunden wird; in analoger Form fordern die Gemeinden Völs und Karneid, die Umfahrung Bozen bis östlich von Blumau weiterzuführen und dort in den Schlerntunnel einzubinden, damit eine Erhöhung der Belastungen in Blumau vermieden werden kann.

Diese Forderungen sind bereits durch die vorgenannten Punkte 8 und 9 erfüllt, wobei außerdem zu erwägen ist, dass der Anschluss an den bestehenden Tunnel nicht ohne lange Betriebsunterbrechung realisierbar ist. Trotzdem muss in Blumau als Sofortmaßnahme ein wirksamer Lärmschutz auf der Bestandstrecke realisiert werden. Bei der Planung desselben sind auch die Erfordernisse einer Umfahrungsstraße für Blumau sowie der Baustellenverkehr zu berücksichtigen.

Bezüglich der Trasse im Unterland südlich von Branzoll lehnen die Gemeinden eine offene Trassenführung durch das Tal einhellig ab, da vor allem die Lärmbelastung bereits durch die bestehenden Infrastrukturen das erträgliche Ausmaß überschreitet. Alle Gemeinden sprechen sich für eine unterirdische Trassenführung bis südlich von Salurn aus; die entsprechende in der Umweltverträglichkeitsstudie dokumentierte Variante wird befürwortet.

Im UVP-Gutachten ist festgelegt, dass gemeinsam mit dem Einreichprojekt der Umfahrung Bozen ein Vorprojekt für den unterirdischen Trassenverlauf im Unterland vorgelegt werden muss. Auch die Landesraumordnungscommission hat den unterirdischen Trassenverlauf befürwortet. Die endgültige Trassenfestlegung erfordert aber noch eingehende geologische und hydrogeologische Untersuchungen und muss mit jenem auf dem Gebiet

10. La finestra di Cardano viene spostata di ca. 1.000 m a est. In tal modo possono essere evitati interferenze di utilizzo relative all'area antistante il portale ed impatti negativi sull'abitato di Cardano e si crea un accesso laterale unico per il bypass di Bolzano (lotto 2) e per il lotto di completamento tra Ponte Gardena e Cardano.

11. La finestra di Laives sud è da stralciare come risulta dal parere VIA e dallo stesso studio di impatto ambientale. Il collegamento tra il portale Bronzolo ed il parco ferroviario è da realizzare completamente in sotterraneo.

I Comuni di Laion e di Ponte Gardena chiedono, appoggiati dalla Comunità comprensoriale Valle Isarco, che la nuova ferrovia venga già nella prima fase realizzata senza interruzione in galleria fino al Bypass di Bolzano oppure, in subordine, che venga connessa in sotterraneo alla esistente galleria Sciliar; in forma analoga i Comuni di Fiè allo Sciliar e di Cornedo all'Isarco chiedono che il Bypass di Bolzano venga allungato fino a est di Prato Isarco e lì connesso alla galleria Sciliar allo scopo di evitare ogni maggiore aggravio per l'abitato di Prato Isarco.

Dette richieste si ritengono soddisfatte dai precedenti punti 8 e 9 considerando inoltre che la connessione alla galleria esistente non è realizzabile senza interruzione dell'esercizio per lungo tempo. Ciò nonostante a Prato Isarco bisogna realizzare come intervento immediato una efficiente protezione acustica lungo la linea esistente la cui progettazione deve considerare anche le esigenze di una circonvallazione stradale per Prato Isarco ed il traffico di cantiere nella fase di costruzione.

In relazione al tracciato in Bassa Atesina a sud di Bronzolo i Comuni si oppongono tutti quanti a qualsiasi tracciato che attraversi la valle all'aperto in quanto già l'inquinamento acustico delle infrastrutture esistenti supera la soglia di tollerabilità. In piena sintonia i Comuni appoggiano il tracciato in sotterraneo fino a sud di Salorno e si esprimono favorevolmente alla relativa variante documentata nel SIA.

Il parere VIA prescrive che contemporaneamente alla presentazione del progetto definitivo per la circonvallazione di Bolzano deve essere presentato un progetto preliminare per il tracciato nella Bassa Atesina. Anche la Commissione urbanistica provinciale si è espressa a favore del tracciato in sotterraneo. Il tracciato definitivo deve essere ottimizzato sulla base di ulteriori approfonditi studi geologici e idrogeologici. Inoltre il tracciato deve



der Provinz Trient abgestimmt werden.

Die Landesregierung nimmt folgende Dokumente zur Kenntnis, aus welchen sich weitere Begründungen für das Vorhaben ergeben:

Die Landesregierung hat bereits mit Beschluss Nr. 3224 vom 29.05.1989 ein Gutachten betreffend die Machbarkeitsstudie des Brennerbasistunnels abgegeben. Darin wird der Bau der neuen Eisenbahnlinie auf der Brennerachse grundsätzlich befürwortet unter der Voraussetzung, dass so schnell als möglich die gesamte Neubaustrecke realisiert wird, da die Funktionalität und projektierte Leistungsfähigkeit nur erreicht werden kann, sobald die gesamte Eisenbahnlinie München Verona viergleisig fertig gestellt sein wird.

Der Landesentwicklungs- und Raumordnungsplan – LEROP – genehmigt mit L.G. Nr. 3 vom 18.01.1995 sieht grundsätzliche Maßnahmen für eine neue Brenner Eisenbahn vor „mit der geplanten Basisstrecke München – Verona, mit einem Basistunnel Innsbruck – Franzensfeste unter dem Alpenhauptkamm. Gleichzeitig sind konkrete Entscheidungen bezüglich der Trasse Franzensfeste – Salurn, der Anschlüsse mit der bestehenden Brennerlinie und dem Ausbau, bzw. Neubau der nötigen Infrastrukturen zu treffen.“

Der Landestransportplan, genehmigt von der Landesregierung am 21. Juli 2003 mit Beschluss Nr. 2445, nennt, unter dem Titel Der Brenner-Basistunnel und die Zulaufstrecken, die verstärkte Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene als einen zentralen Eckpfeiler einer nachhaltigen Verkehrstrategie; „Hierfür sind die notwendigen Infrastrukturen sowie logistische und organisatorische Voraussetzungen zu schaffen. Die Landesregierung spricht sich folglich für die Umsetzung des Brenner-Basistunnels und der dazugehörenden Zulaufstrecken aus, beharrt aber darauf, die neue Strecke – soweit technisch möglich – im Tunnel zu bauen.“ Der Landestransportplan legt weiters präzise Vorgaben für die Planung, die Baudurchführung und den Betrieb der Infrastruktur fest.

In der Alpenkonvention, ratifiziert von Italien mit Gesetz Nr. 403 vom 14.10.1999 und von Österreich am 08.02.1994, BGBl Nr. 477 vom 21.07.1995, verpflichten sich die Vertragsparteien zu einer ganzheitlichen Politik zur Erhaltung und zum Schutz der Alpen und insbesondere geeignete Maßnahmen auf dem Gebiet Verkehr zu ergreifen, „mit dem Ziel, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere

essere accordato con quello nella Provincia di Trento.

La Giunta provinciale prende atto dei seguenti documenti dai quali risultano ulteriori motivazioni per l'opera:

La Giunta Provinciale con deliberazione n. 3224 del 29.05.1989 ha già espresso un parere relativo allo Studio di fattibilità della Galleria di Base del Brennero, esprimendosi favorevolmente in linea di principio nella costruzione di una nuova linea ferroviaria lungo l'asse del Brennero, a condizione che venga realizzata il più presto possibile tutta la nuova costruzione, poiché si potrà raggiungere la funzionalità e la capacità di progetto solamente quando sarà ultimata a 4 binari tutta la linea ferroviaria Monaco- Verona.

Il Piano provinciale di sviluppo e di coordinamento territoriale – LEROP – approvato con la L.P. 18.1.1995, n. 3, prevede “la costruzione di una seconda ferrovia del Brennero con una galleria di base da Innsbruck a Fortezza sotto la cresta principale delle Alpi, nonché decisioni concrete sul tracciato Fortezza-Salorno, sui collegamenti con la linea ferroviaria del Brennero già esistente, nonché sul potenziamento o la costruzione ex novo delle infrastrutture necessarie”;

Il Piano Provinciale dei Trasporti, approvato dalla Giunta Provinciale con deliberazione n. 2445 del 21 luglio 2003, recita, sotto il titolo Il tunnel di base e le rampe d'accesso, che “Un elemento centrale per una strategia del trasporto sostenibile consiste nel trasferire più traffico dalla strada alla ferrovia. Per fare ciò è necessario predisporre infrastrutture e misure organizzative. La Provincia si esprime quindi a favore della realizzazione del tunnel di base del Brennero e delle relative tratte di accesso, ma insiste che le nuove tratte dovranno essere realizzate – laddove tecnicamente possibile – in galleria.” Il Piano Provinciale dei Trasporti determina inoltre precise condizioni per la progettazione, la costruzione e l'esercizio dell'infrastruttura.

Nella Convenzione per la protezione delle alpi (Convenzione delle alpi), ratificata dall'Italia con Legge n. 403 del 14.10.1999 e dall'Austria il 08.02.1994, BGBl n. 477 del 21.07.1995, le parti contraenti assicurano una politica globale per la conservazione e la protezione delle Alpi, prendendo misure adeguate in particolare nel campo dei “Trasporti – al fine di ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico interalpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna, la flora e il loro habitat, tra l'altro attuando un più consistente trasferimento su rotaia dei trasporti e in particolare del trasporto merci, so-



des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch die Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität.“

Im „WEISSBUCH – Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ KOM(2001) 370 vom 12/09/2001 wird ein integrierter Ansatz in der Verkehrspolitik zur Förderung von Alternativen zum Straßenverkehr gefordert, in welchem für besonders bedeutsame Projekte, neben einem erhöhten Finanzierungsbeitrag der Gemeinschaft, auch innovative Finanzierungsmodelle angewandt werden: diese beruhen auf einem Ausgleich der Einnahmen aus Infrastrukturgebühren, in der Form dass „in dem ganzen betroffenen Gebiet oder auf den möglichen Ausweichstrecken Maut oder Benutzungsgebühren zu erheben sind, (... von denen ein Teil ...) für die Errichtung der umweltfreundlichsten Infrastruktureinrichtungen verwendet werden kann.“ Zur Brennerachse heißt es im Weißbuch weiters: „Die Lebensqualität der Bewohner Tirols bzw. Südtirols ist durch den kontinuierlichen und zunehmenden LKW-Verkehr gefährdet; innerhalb eines akzeptablen Zeitraums ist daher über den Bau des neuen Brenner-Tunnels (München-Verona) zu entscheiden.“

Der Vorschlag der EU Kommission, KOM(2003) 564 vom 1.10.2003, für eine Änderung der Entscheidung über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, Nr. 1692/96/EG, nennt die „Personen-/Güterverkehrs-Eisenbahnlinie Berlin – Verona – Neapel / Mailand – Bologna als eines der vorrangigen Vorhaben, (... mit welchen ...) große sozioökonomische Vorteile verbunden sind, die Verringerung der internen und externen Kosten, eine bessere Verkehrsqualität und die Raumentwicklung betreffen.“ Im Report Van Miert vom 30.06.2003 heißt es zum genannten Projekt „Die technischen Untersuchungen für den Brenner-Tunnel sollen bis 2006 abgeschlossen sein. Danach könnte ein von öffentlichen und privaten Partnern gebildetes Gemeinschaftsunternehmen mit dem Bau beginnen und auf eine Fertigstellung des Tunnels bis etwa 2015 hinarbeiten. Die Wirtschaftlichkeit des Tunnels erfordert eine integrierte, die Intermodalität fördernde Verkehrspolitik im Geiste des Verkehrsprotokolls zum Alpen-Übereinkommen. Es wird notwendig sein, auf den Wettbewerbsstrecken die Entwicklung neuer Straßenkapazitäten einzuschränken und Maut zu erheben. Vorläufige Finanzierungspläne zeigen, dass der Tunnel innerhalb des vorgeschlagenen Zeitziels realisiert werden kann, wenn die Mauteinnahmen zu seiner Finanzierung beitragen.“

In der Mitteilung der EU Kommission vom 11.11.2003, KOM(2003) 690, betreffend eine euro-

prattutto mediante la creazione di infrastrutture adeguate e di incentivi conformi al mercato, senza discriminazione sulla base della nazionalità.“

Il “LIBRO BIANCO – La politica europea dei trasporti fino al 2010” COM(2001) 370 del 12.9.2001 propone un approccio integrato per il rilancio dei modi di trasporto alternativi alla strada. Progetti di particolare importanza dovrebbero beneficiare, oltre ad una maggiore partecipazione comunitaria, anche di modelli innovativi di finanziamento: Le tariffe riscosse sugli itinerari concorrenti ... possono costituire una riserva di risorse finanziarie eccedentarie. Una parte di questi introiti potrebbe quindi essere utilizzata per ... realizzare nuove infrastrutture, in particolare ferroviarie, nella regione interessata. Il pedaggio o il canone sarebbero applicati a tutta una zona, per finanziare una futura infrastruttura.” In relazione all’asse del Brennero si legge nel Libro Bianco che “la qualità della vita degli abitanti del Tirolo e dell’Alto Adige rischia di degradarsi sempre di più a causa del traffico di mezzi pesanti, incessante e crescente; è pertanto auspicabile che la questione della costruzione di un nuovo tunnel del Brennero fra Monaco e Verona sia risolta in tempi ragionevoli.”

La proposta della Commissione UE, COM(2003) 564 del 1.10.2003 concernente una modifica della deliberazione sulle linee guida per la realizzazione della rete transeuropea di trasporto, n. 1692/96/CE, indica la Ferrovia di trasporto di persone e merci Berlino – Verona – Napoli / Milano – Bologna come uno dei progetti prioritari da cui derivano grandi vantaggi socioeconomici permettendo il recupero dei costi interni ed esterni e migliorare la qualità delle comunicazioni e dello sviluppo territoriale. Nel report Van Miert del 30.06.2003 in riferimento alla ferrovia sull’asse Brennero si legge “Gli studi tecnici sul tunnel del Brennero dovranno essere ultimati entro il 2006 e a quel punto una partnership pubblico-privato darà inizio ai lavori ponendosi come data di conclusione il 2015. La sostenibilità economica del tunnel richiede una politica integrata dei trasporti che favorisca l’intermodalità nelle Alpi nello spirito del Protocollo “Trasporti” della Convenzione alpina. Occorrerà limitare lo sviluppo delle capacità stradali e introdurre i pedaggi stradali sugli assi concorrenti. I piani finanziari iniziali dimostrano che il tunnel potrà essere realizzato entro i tempi stabiliti se i pedaggi stradali contribuiscono al suo finanziamento.”

Nella Comunicazione della Commissione, COM(2003) 690 del 11.11.2003, relativa a Un’iniziativa-



päische Wachstumsinitiative, wird das Projekt Brennerbasistunnel auf der Eisenbahnverbindung Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo als Nr. 1 in die Liste der TEN Verkehrsprojekte für das Sofortmaßnahmenprogramm aufgenommen. Hinsichtlich der Finanzierung wird auf die vorgeschlagene Änderung der Wegekostenrichtlinie, welche die Querfinanzierung zugunsten der umweltfreundlichsten Infrastruktur im jeweiligen Korridor ermöglichen soll, und den auf 30 % erhöhten Kofinanzierungsanteil der EU verwiesen.

In der Erwägung, dass damit auf nationaler und europäischer Ebene die Ziele und Maßnahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik, wie sie auch in den meisten Stellungnahmen zum Projekt gefordert wird, unterstrichen und gestärkt werden, dass aber unterstrichen werden muss, dass die angestrebte Funktionalität und Wirkung des Vorhabens nicht durch den Brennerbasistunnel allein, sondern nur bei durchgehend viergleisigem Ausbau der Strecke von München bis Verona erreicht werden kann;

In der Erwägung, dass es angebracht ist, die Trassen – entsprechend der graphischen Darstellung in den Maßstäben 1:25.000 – durchgehend in die Gemeindebauleitpläne einzutragen, mit Ausnahme der Gemeinden Brenner und Pfitsch, da dort die Trassen erst nach Abschluss der grenzüberschreitenden vertiefenden Untersuchungen definitiv festgelegt werden können.

Nach Einsichtnahme in den Art. 1, Absatz 5 des Gesetzes vom 21. Dezember 2001, Nr. 443, wonach die Bestimmungen des Autonomiestatutes und der diesbezüglichen Durchführungsbestimmungen aufrecht bleiben;

Nach Einsichtnahme in den letzten Satz des 1. Absatzes von Artikel 1 des Legislativdekretes Nr. 190/2002, wonach die Bestimmungen des Autonomiestatutes und der diesbezüglichen Durchführungsbestimmungen aufrecht bleiben;

Nach Einsichtnahme in den Artikel 21 Absatz 4 des Landesraumordnungsgesetzes;

Dies vorausgeschickt,

b e s c h l i e ß t

DIE LANDESREGIERUNG

mit Stimmeneinhelligkeit und in gesetzlicher Form

1. Die Bauleitpläne der Gemeinden Freienfeld, Franzensfeste, Mühlbach, Natz/Schabs, Vahrn, Brixen,

tiva per la crescita, il progetto della Galleria del Brennero sull'asse ferroviario Berlino-Verona/Milano – Bologna-Napoli-Messina-Palermo è individuata come n. 1 nella lista dei progetti TEN-T Quick start. In relazione al finanziamento è richiamata la proposta relativa ai pedaggi che deve consentire una maggiore flessibilità per i finanziamenti incrociati tra i vari modi di trasporto, a favore dell'infrastruttura più ecocompatibile nel corridoio di interesse, e l'aumento del contributo a fondo perso a carico del bilancio comunitario al 30%.

Considerando quindi che dai documenti richiamati emerge che a livello nazionale e europeo si sottolineano e si rafforzano gli obiettivi e le misure di una politica dei trasporti sostenibile, così come richiesta dalla maggior parte delle osservazioni al progetto; bisogna però decisamente ribadire che la auspicata funzionalità e gli effetti desiderati non potranno essere raggiunti con al sola Galleria di Base del Brennero ma soltanto quando l'intero asse tra Monaco e Verona sarà completato a quattro binari;

Ritenuto opportuno inserire i tracciati completi – come rappresentati graficamente in scala 1:25.000 – nei Piani urbanistici comunali ad eccezione dei tratti nei comuni di Brennero e Val di Vizze, in quanto questi tracciati potranno essere determinati definitivamente a conclusione di ulteriori indagini più approfondite transfrontaliere;

Visto l'art. 1, comma 5 della L. 21 dicembre 2001, n. 443, per il quale sono fatte salve le norme dello Statuto di autonomia e le relative norme di attuazione;

Visto l'ultimo periodo del primo comma dell'art. 1 del D.lgs. n. 190/2002, che fa salve le norme dello Statuto di autonomia e le relative norme di attuazione;

Visto l'articolo 21 comma 4 della legge urbanistica provinciale;

Ciò premesso,

LA GIUNTA PROVINCIALE

d e l i b e r a

ad unanimità di voti legalmente espressi

1. Di modificare i Piani urbanistici dei Comuni di Campo Trens, Fortezza, Rio Pusteria, Naz-



Feldthurns, Villnöss, Klausen, Laien, Waidbruck, Kastelruth, Völs, Karneid, Bozen, Leifers, Branzoll durch Eintragung der Trassen des Brennerbasistunnels und südlichen Zulaufstrecke, einschließlich der Seitenstollen, mit den in den Prämissen dargestellten Auflagen und Änderungen, abzuändern.

2. Die Trasse der Zulaufstrecke im Unterland wird noch nicht in die Bauleitpläne eingetragen; das Vorprojekt und die Umweltverträglichkeitsstudie hierfür müssen aber gemeinsam mit dem Einreichprojekt der Umfahrung Bozen vorgelegt werden und eine unterirdische Trassenführung vorsehen
3. Falls es sich für die Projektumsetzung als angebracht erweist, weitere Ergänzungen oder Änderungen an Planungsinstrumenten anzubringen, wird die Landesregierung die entsprechenden Verfahren durchführen. Keine Änderung der Gemeindebauleitpläne ist hingegen erforderlich, falls die Lage unterirdischer Bauwerke verändert wird, ohne dass sich daraus irgendwelche Änderungen der Nutzungsmöglichkeiten der darüber liegenden Flächen oder Einrichtungen ergeben.
4. Die Einreichprojekte müssen die Vorschriften der UVP-Gutachten, gemäß den Beschlüssen der Landesregierung Nr. 3749 bzw. Nr. 3748 vom 20. Oktober 2003 umsetzen.
5. Es wird ausdrücklich festgehalten, dass die genannten Gutachten und die Eintragung in die Gemeindebauleitpläne auf der Grundlage der Vorprojekte abgegeben bzw. vorgenommen wurden. Für die Erlangung des Einvernehmens für die Ausführung der Arbeiten, im Sinne des Artikels 20 des D.P.R. 22. März 1974, Nr. 381, ist die Prüfung des Einreichprojektes erforderlich.
6. Für die Veröffentlichung dieses Beschlusses im Amtsblatt der Region Sorge zu tragen.
2. Il tracciato della linea di accesso nella Bassa Atesina non viene per ora inserito nei Piani urbanistici; il relativo progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale devono essere presentati contemporaneamente con il progetto definitivo della circonvallazione di Bolzano e devono prevedere un tracciato in sotterraneo.
3. Qualora nel prosieguo del progetto si rivelerà opportuno attuare ulteriori integrazioni o varianti a strumenti di piano la Giunta Provinciale adotterà i relativi provvedimenti. Si precisa che non sono richieste delle varianti ai Piani urbanistici Comunali nei casi ove si modifichi la posizione di opere sotterranee senza che queste modifiche abbiano alcun effetto sulla utilizzabilità del terreno o di strutture sovrastanti.
4. I progetti definitivi devono rispettare le prescrizioni di cui ai pareri VIA, approvati con le deliberazioni della Giunta Provinciale n. 3749 rispettivamente n. 3748 del 20 ottobre 2003
5. Si ribadisce esplicitamente, che i pareri suindicati e le varianti ai Piani urbanistici comunali sono stati espressi rispettivamente eseguiti sulla base dei progetti preliminari, mentre l'intesa per l'esecuzione dei lavori di cui all'articolo 20 del DPR 22 marzo 1974, n. 381, sarà subordinata all'esame del progetto definitivo.
6. di provvedere alla pubblicazione della presente delibera nel Bollettino Ufficiale della Regione.

DER LANDESHAUPTMANN IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

Dr. Luis Durnwalder

DER GENERALSEKRETÄR DER L.R. IL SEGRETARIO GENERALE DELLA G.P.

Dr. A. Auckenthaler