



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA DI TRENTO

Deliberazione del Consiglio comunale
N. 12 di data 06/05/2026

Oggetto: QUADRUPLICAMENTO LINEA FERROVIARIA VERONA/FORTEZZA –
CIRCONVALLAZIONE DI ROVERETO LOTTO 3B – OSSERVAZIONI DEL COMUNE
DI ROVERETO NELL'AMBITO DEL DIBATTITO PUBBLICO PREVISTO DALL'ART.
40 DEL D.LGS. 36/2023

Il giorno sei del mese di maggio dell'anno duemilaventisei ad ore 19:18, nella sala consiliare, in seguito a convocazione disposta con avvisi recapitati nella forma di legge ai componenti, si è riunito in adunanza ordinaria e pubblica il Consiglio comunale composto da:

- | | | |
|--|--------------------------|----------------------|
| 1. CEMIN CLAUDIO – PRESIDENTE | 13. DEGASPERI FABIO | 25. MIRANDOLA GIULIA |
| 2. BRESCIANI STEFANIA – VICEPRESIDENTE | 14. DORIGOTTI MICHELE | 26. MULLICI FATIION |
| 3. ROBOL GIULIA - SINDACA | 15. FAIT CARLO | 27. POZZA FABIOLA |
| 4. ANGELI VILLIAM | 16. FARINATI PAOLO | 28. POZZER RUGGERO |
| 5. ASGHAR MUHAMMAD WASEEM | 17. FRANCESCONI MIRIAM | 29. VACCARI TOMMASO |
| 6. CATALANO DOMENICO | 18. GAMBERONI DAVIDE | 30. VALDUGA SILVIA |
| 7. CELLUCCI CINZIA | 19. GELMINI ANNALISA | 31. ZAMBELLI ANDREA |
| 8. CHEMOTTI ROBERTO | 20. LUI GIANPIERO | 32. ZENATTI MARCO |
| 9. CHIESA IVO | 21. MARTINELLI FRANCESCA | |
| 10. COSSALI MICOL | 22. MATASSONI IRENE | |
| 11. DAPOR LUCA | 23. MINIUCCHI ANDREA | |
| 12. DARDANI GIOVANNI | 24. MIORANDI ARIANNA | |

Sono assenti: //

PRESIEDE: CLAUDIO CEMIN - PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
ASSISTE: VALERIO BAZZANELLA - SEGRETARIO GENERALE

Relazione.

Il presente atto introduce le osservazioni formulate dal Consiglio comunale in merito al progetto relativo alla Circonvallazione ferroviaria di Rovereto – Lotto 3B, inserita nel più ampio intervento di potenziamento della linea ferroviaria Verona–Fortezza, lungo il corridoio europeo Scandinavo–Mediterraneo della rete TEN-T.

Il suddetto corridoio viene rappresentato dai soggetti proponenti quale asse infrastrutturale strategico di collegamento tra il Nord Europa e l'area mediterranea, con funzione prevalente di supporto ai traffici merci internazionali e ai servizi ferroviari passeggeri di lunga percorrenza.

In tale quadro, l'intervento in esame si colloca quale componente del programma di adeguamento e potenziamento della capacità della linea ferroviaria del Brennero, anche in relazione al futuro completamento della Galleria di Base del Brennero e al conseguente incremento dei flussi di traffico attesi lungo l'asse infrastrutturale.

La circonvallazione ferroviaria di Rovereto costituisce uno dei segmenti funzionali del sistema complessivo e prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario, finalizzata alla separazione dei flussi merci e passeggeri e al miglioramento della regolarità dell'esercizio ferroviario.

Dal punto di vista procedurale, il progetto deriva da un processo di lunga evoluzione tecnica e progettuale, avviato nei primi anni 2000 nell'ambito delle ipotesi di potenziamento della linea del Brennero, successivamente articolato in più fasi e approfondimenti successivi, fino alla predisposizione del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) e all'attuale sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE).

Nel corso di tale evoluzione sono state esaminate differenti configurazioni di tracciato, riconducibili a tre principali alternative progettuali, differenziate principalmente per lo sviluppo planimetrico e per il posizionamento del tratto in galleria rispetto al territorio attraversato.

Al fine della selezione della soluzione preferibile, è stata svolta, da parte dell'ente ferroviario, un'analisi multicriteriale, basata sulla valutazione integrata di indicatori ambientali, sociali e tecnico-economici, con pesi differenziati attribuiti alle diverse componenti di valutazione. L'analisi ha consentito il confronto tra le tre alternative progettuali, individuando una soluzione prevalente sotto il profilo del bilanciamento complessivo degli impatti e delle prestazioni.

Il tracciato si sviluppa prevalentemente in sotterraneo, con limitati tratti in superficie localizzati in corrispondenza degli imbocchi delle gallerie.

La soluzione risultata preferibile prevede lo sviluppo di una nuova infrastruttura ferroviaria a doppio binario in larga parte in sotterraneo, con innesto sulla linea esistente a sud dell'abitato di Rovereto, attraversamento in galleria del territorio urbano e riconnessione alla linea storica in prossimità della località Acquaviva. È altresì previsto l'adeguamento dell'area di imbocco meridionale in corrispondenza della frazione di Marco, con interventi funzionali all'inserimento della nuova infrastruttura e alla gestione dell'esercizio ferroviario.

Nel complesso, l'intervento viene presentato quale opera strategica di rilevanza sovraregionale e sovranazionale, finalizzata al potenziamento della capacità della rete ferroviaria e al miglioramento dell'efficienza del sistema dei trasporti lungo l'asse del Brennero.

La connessione proposta nell'ambito della progettazione elaborata dall'ente

ferroviario evidenzia criticità rilevanti e diffuse in corrispondenza della frazione di Marco. In tale ambito, l'asse ferroviario di progetto si sviluppa in parte a raso e in parte in posizione sopraelevata, determinando impatti significativi sul tessuto insediativo esistente.

A partire dal settore meridionale, si rileva la deviazione del profilo altimetrico della linea esistente, che viene traslata verso ovest al fine di consentire, sotto il profilo tecnico, la realizzazione del successivo scavalco della linea storica. Tale soluzione prevede una variante plano-altimetrica della linea ferroviaria esistente, comportante l'abbassamento della quota dei binari e il loro spostamento verso est, così da creare le condizioni geometriche necessarie alla realizzazione dell'opera di sovrappasso, mediante la quale il binario pari della nuova linea sovrappassa la coppia di binari della linea storica deviata.

Immediatamente a nord si colloca il cosiddetto posto di movimento, configurato come impianto tecnico costituito da otto binari in parallelo, con sviluppo lineare di circa 1.200 metri, destinato a funzioni di regolazione e interscambio del traffico ferroviario, e caratterizzato da un'elevata incidenza sotto il profilo territoriale e percettivo.

Proseguendo verso nord si riscontra la presenza della sottostazione elettrica e di segnalamento, nonché di piazzali di emergenza e punti di evacuazione e sicurezza in corrispondenza dell'imbocco sud della galleria, che contribuiscono a configurare un sistema infrastrutturale complesso e articolato.

In corrispondenza dell'area di via San Romedio, la viabilità esistente viene oggetto di una significativa riorganizzazione, che prevede la realizzazione di una nuova rotatoria, la definizione di un nuovo asse viario principale in prossimità del parcheggio autostradale e lo sdoppiamento del sottopasso ferroviario, mediante la realizzazione di un nuovo attraversamento carrabile, mentre l'infrastruttura esistente viene destinata prevalentemente a funzione pedonale.

Tale configurazione progettuale, pur rispondendo a esigenze di riorganizzazione della mobilità, risulta caratterizzata da un impatto territoriale significativo, in quanto comporta una rilevante occupazione di suolo agricolo e di spazi aperti, con conseguente trasformazione dell'assetto insediativo e paesaggistico esistente.

Un ulteriore ambito di particolare rilevanza è rappresentato dalla località Baldresca, nella quale insistono, nel contesto territoriale interessato e nelle immediate vicinanze, importanti impianti sportivi di proprietà comunale, costituenti un sistema consolidato di attrezzature pubbliche a servizio della collettività.

Tra questi si richiamano, in particolare, le strutture sportive della Baldresca, il centro sportivo per il tiro con l'arco e il centro di tiro a segno, quest'ultimo di rilevanza sovracomunale e utilizzato anche per attività di addestramento da parte delle forze di polizia locale.

In tale ambito è prevista la realizzazione di un manufatto tecnologico, con relative aree di stoccaggio e opere connesse, che potrebbe determinare una significativa riduzione della funzionalità e della fruibilità delle strutture esistenti, incidendo non solo sulle attività attualmente svolte, ma anche sulle prospettive di sviluppo future.

A ciò si affianca una considerazione di natura programmatica e strategica, relativa alla coerenza dell'intervento con le più recenti linee di sviluppo territoriale promosse dall'Amministrazione comunale. In particolare, si richiama il percorso intrapreso volto alla conferma, valorizzazione e rilancio del Parco del Leno, quale ambito territoriale di elevata valenza collettiva, caratterizzato da una pluralità di funzioni integrate e da una spiccata vocazione pubblica.

Il dibattito pubblico, ai sensi del D.Lgs. 36/2023, costituisce una fase obbligatoria nei procedimenti relativi a opere infrastrutturali di rilevanza strategica, finalizzata a garantire trasparenza, partecipazione e condivisione delle scelte progettuali.

Nel caso della circonvallazione ferroviaria di Rovereto – Lotto 3B, il procedimento è stato avviato in data 9 marzo 2026, con termine per la presentazione delle osservazioni fissato all'8 maggio 2026.

Il dibattito pubblico costituisce un'occasione significativa per il Comune di Rovereto di esercitare un presidio tecnico, strategico e amministrativo sulle scelte progettuali, consentendo di:

- verificare la coerenza dell'opera con gli interessi pubblici locali e con le esigenze socio-economiche e territoriali del contesto;
- salvaguardare il valore identitario, paesaggistico ed economico delle aree coinvolte;
- garantire un approccio partecipativo e trasparente nei confronti dei cittadini e dei portatori di interesse;
- formulare osservazioni e proposte basate su analisi tecniche e dati locali;

L'Amministrazione comunale ha seguito puntualmente le fasi del dibattito pubblico, avvalendosi della collaborazione dell'ente ferroviario, che ha messo a disposizione momenti di incontro sia in presenza sia via web, permettendo un confronto diretto e costruttivo sul progetto. L'Amministrazione ha inoltre formulato le proprie osservazioni anche sulla base degli esiti delle serate pubbliche organizzate nell'ambito del dibattito, nel corso delle quali residenti e cittadinanza hanno fornito utili contributi, riferimenti e spunti interpretativi, successivamente considerati nella predisposizione del documento oggetto della presente deliberazione.

Le osservazioni formulate dal Comune di Rovereto, che seguono questa premessa, si muovono esclusivamente nel pubblico interesse e hanno lo scopo di:

- garantire un presidio tecnico e territoriale adeguato;
- offrire riferimenti metodologici, tecnici e socio-economici ritenuti rilevanti;
- costituire un contributo di ponderazione e affinamento nelle successive fasi progettuali;
- orientare l'ente attuatore verso soluzioni compatibili con i principi di tutela del territorio, dei suoli, dei beni privati e delle comunità locali.

Per quanto attiene la valenza del dibattito pubblico, appare essenziale richiamare la natura e la funzione propria di tale istituto, che si inserisce a pieno titolo nell'ambito del procedimento amministrativo, con la finalità di accompagnare e orientare le scelte progettuali secondo criteri di efficacia, efficienza, economicità, trasparenza e buon andamento dell'azione amministrativa.

In tale contesto, le osservazioni formulate non devono essere intese come mere espressioni di adesione o contrarietà all'opera, né possono ridursi a posizioni semplificate o dicotomiche. Al contrario, esse devono contribuire alla costruzione di un percorso consapevole e strutturato, volto alla migliore definizione dell'intervento in funzione del perseguimento dell'interesse pubblico.

Le osservazioni che verranno formulate in sede istituzionale nell'ambito del dibattito pubblico si fondano su presupposti di discrezionalità politico-amministrativa, che trovano tuttavia legittimazione e coerenza attraverso un impianto motivazionale solido, sviluppato secondo criteri logici, tecnici e giuridici. Esse devono pertanto essere argomentate, circostanziate e coerenti, così da garantire una reale incidenza all'interno del procedimento e imporre al soggetto proponente una loro valutazione effettiva e non meramente formale o peggio squisitamente ideologica.

In questa prospettiva, si ribadisce che l'obiettivo delle osservazioni non è quello di assumere una posizione di principio in ordine all'opera – la cui previsione discende da strumenti di pianificazione sovraordinata – bensì quello di contribuire al suo miglioramento, orientando le scelte progettuali verso soluzioni maggiormente sostenibili, equilibrate e rispettose delle specificità territoriali.

Il dibattito pubblico si configura, pertanto, come uno strumento di qualificazione della progettualità, nell'ambito del quale le osservazioni rappresentano un contributo costruttivo finalizzato a garantire un esito più consapevole, condiviso e coerente con l'interesse generale.

Attraverso le osservazioni formulate nell'ambito del dibattito pubblico si dovrà perseguire l'obiettivo di garantire la drastica riduzione degli impatti, ovvero la loro possibile minimizzazione, con particolare riferimento alle ricadute sul territorio e sulla popolazione.

In tale prospettiva, assumono rilievo non solo gli aspetti strettamente tecnici e infrastrutturali, ma anche quelli connessi alla salubrità dei luoghi, alla tutela della salute pubblica, al benessere psicologico delle comunità interessate e, più in generale, alla qualità della vita delle persone.

Il dibattito pubblico deve altresì farsi carico della dimensione sostanziale dell'interesse collettivo, interpretando e valorizzando le istanze provenienti dalla cittadinanza.

Le osservazioni devono peraltro tenere conto anche della percezione e della sensibilità della collettività, in quanto espressione di un interesse pubblico diffuso che, in quanto tale, deve trovare adeguata rappresentazione e veicolazione all'interno del procedimento amministrativo.

Per tali ragioni, il Comune ha ritenuto di valorizzare il proprio ruolo quale ente esponenziale della comunità locale, favorendo la più ampia partecipazione e il massimo coinvolgimento della popolazione nell'ambito del dibattito pubblico. In questa prospettiva, accanto alle osservazioni formulate dall'Amministrazione, si è ritenuto congruo e doveroso raccogliere tutti i contributi pervenuti da cittadini, sia singoli sia organizzati, che hanno inteso partecipare attivamente al processo.

Il provvedimento in parola, pertanto, si pone quale supporto dello strumento del dibattito pubblico e risulta integrato e completato dai contributi formulati dalla cittadinanza, quali espressione diretta del territorio e componente essenziale del percorso partecipativo.

Le osservazioni che vengono presentate hanno una chiara valenza istituzionale. La realizzazione della nuova circonvallazione ferroviaria scandinavo-mediterranea rappresenta un'opera di portata sovraordinata rispetto alle competenze comunali e provinciali, costituendo un asse strategico di indirizzo di respiro europeo.

La tratta che interessa la valle dell'Adige coinvolge direttamente il nostro territorio, ma si inserisce in un progetto più ampio e di grande rilevanza strategica.

Il dibattito pubblico assume quindi una valenza fondamentale, sia sul piano valoriale sia su quello operativo. Le comunità locali, parte integrante della pubblica Amministrazione, devono intervenire con uno spirito istituzionale improntato a sostenibilità e correttezza amministrativa.

Il Comune di Rovereto ha quindi esercitato il proprio ruolo nel dibattito pubblico per garantire un presidio strategico, ma incanalato in un percorso amministrativo sulle scelte progettuali, verificando la coerenza dell'opera, formulando osservazioni e proposte credibili, con l'obiettivo di salvaguardare il valore identitario, paesaggistico ed economico della comunità.

Le osservazioni che l'Amministrazione ha elaborato si fondano quindi su un principio imprescindibile: il pubblico interesse.

In tale contesto, appare altresì necessario garantire un principio di equità territoriale nella distribuzione degli impatti dell'opera, evitando che gli stessi si concentrino in modo prevalente su specifiche porzioni del territorio comunale.

L'approccio è partecipativo e trasversale, ma sempre orientato a questo fine. In tale prospettiva, la pubblica Amministrazione è chiamata ad operare nel rispetto della legalità, del buon andamento e dell'imparzialità.

In questo contesto, l'Amministrazione pone preliminarmente come elemento prioritario una vera e propria meta-osservazione: l'immanenza del principio di precauzione e di cautela in tutte le fasi valutative e autorizzative dell'opera.

Il principio di precauzione, sancito dal diritto dell'Unione Europea, impone alle autorità competenti di adottare misure idonee a prevenire rischi potenziali per la salute, la sicurezza e l'ambiente, anche in assenza di piena certezza scientifica. Esso si distingue dalla prevenzione, che interviene su rischi già accertati.

Tale principio deve essere applicato in modo rigoroso e fondato su adeguate analisi di rischio, affinché la necessaria discrezionalità politica e strategica non si traduca mai in libero arbitrio.

Il principio di precauzione ha una valenza ambientale, ma prima ancora una valenza sanitaria.

Al centro delle valutazioni devono esserci la salute pubblica, il benessere psicologico e la qualità della vita delle persone.

Si parla di comunità che vivono, lavorano, crescono. Si parla di equilibrio quotidiano, di serenità, di sicurezza percepita. Non esiste sviluppo che possa prescindere da questo.

Accanto a questi aspetti prioritari, dovranno essere oggetto di analisi rigorosa tutti gli altri ambiti di rischio ambientale, anche solo potenziale: la qualità dell'aria e l'inquinamento da polveri, l'impatto vibrazionale e la stabilità degli edifici, la subsidenza e le interferenze geologiche e idrogeologiche, le risorse idriche e le sorgenti, l'impatto acustico, la gestione delle terre e rocce da scavo, i rischi legati a una cantierizzazione prolungata. Nulla di tutto questo può essere considerato secondario. Nulla può essere sottovalutato.

La tutela ambientale deve essere perseguita in un'ottica di equilibrio complessivo, evitando che le scelte progettuali determinino un trasferimento degli impatti da un ambito territoriale ad un altro.

Gli impatti antropici e ambientali sono evidenti, soprattutto nei tratti in cui l'infrastruttura si avvicina al suolo e al tessuto urbano. Sono impatti reali, concreti, inequivocabili.

Ed è per questo che l'Amministrazione comunale intende assumere un impegno chiaro: questi aspetti saranno valutati con rigore, con determinazione e con puntualità: perché su salute, ambiente e qualità della vita non esistono sconti.

Ciò detto e premesso, è evidente che il nostro territorio risulta interessato, da sud a nord, da un sistema infrastrutturale di grande rilevanza.

Questo impone un livello di attenzione e di concentrazione massimo su tutto il tracciato, ma in modo particolare nella frazione di Marco, dove l'intervento produce — e produrrà — impatti diretti, indiretti e indotti, diffusi e prolungati nel tempo.

Si tratta di impatti che, allo stato attuale, non appaiono pienamente confinabili, né sotto il profilo temporale né sotto quello degli esiti. Ed è proprio questa indeterminatezza che genera una forte preoccupazione nella comunità.

Crediamo sia doveroso dirlo con chiarezza: ci troviamo di fronte a una comunità che esprime un disagio reale, profondo, che non può essere letto soltanto in termini sostanziali e tecnici: qui non siamo di fronte esclusivamente a un'opera di ingegneria.

Siamo di fronte a un intervento che incide sulla dimensione quotidiana delle persone, sui loro equilibri, sulla loro percezione di stabilità.

I profili di criticità, in molti casi, non sono immediatamente misurabili, ma non per questo sono meno rilevanti: cambieranno le abitudini di vita, cambieranno i percorsi quotidiani.

In alcuni casi, si prospetteranno situazioni di spostamento, temporaneo o permanente, legate anche a procedure espropriative. Questo significa incidere su un legame profondo tra le persone e il luogo in cui vivono. Un legame fatto non solo di spazio fisico, ma anche di memoria, relazioni, identità.

Vi saranno effetti sulle dinamiche familiari e sociali: la possibile riduzione o indisponibilità degli spazi di aggregazione, anche per periodi prolungati, rischia di compromettere la qualità delle relazioni e della vita comunitaria.

Vi sono poi aspetti legati allo stress psicologico e adattivo: l'esposizione continuativa a rumore, polveri, traffico di cantiere, unita all'incertezza sui tempi e sugli esiti, può determinare condizioni di disagio persistente e una riduzione del benessere percepito.

Non vanno sottovalutati nemmeno gli effetti sulle attività lavorative e sul tempo libero, né le trasformazioni del territorio, che possono incidere in modo significativo sulle abitudini consolidate.

Si determina, in sostanza, una condizione prolungata di sospensione del contesto di vita, che incide sull'identità stessa del territorio.

E allora la riflessione che il Consiglio Comunale si permette di porre è questa: in questi mesi sono stati giustamente approfonditi gli aspetti tecnici — gli scavi, i riporti, le terre — ma quanto si è realmente in grado oggi di valutare e misurare, con la stessa precisione, l'impatto psicologico e sociale di un'opera di questa portata? Perché è anche su questo terreno che si gioca la qualità delle scelte pubbliche.

Questa situazione richiama, inevitabilmente, una trasformazione profonda del tessuto sociale. Parliamo, senza enfasi ma con realismo, di una possibile alterazione del "DNA" di una comunità; un'intera frazione che si trova ad affrontare uno shock. Uno shock che non è circoscritto nel tempo, ma che rischia di protrarsi e di lasciare effetti duraturi.

Ed è per questo che riteniamo necessario, con determinazione, individuare tutte le soluzioni tecniche possibili per evitare o quantomeno ridurre questa perdita di identità.

In questo quadro si colloca la prima osservazione che l'Amministrazione intende formalizzare.

Allo stato attuale, il tracciato ferroviario in corrispondenza dell'abitato di Marco risulta prevalentemente impostato in superficie, senza prevedere né un interrimento né una configurazione in sede depressa rispetto al piano di campagna. Una scelta che, per l'Amministrazione e per la comunità locale, solleva criticità rilevanti.

La configurazione in superficie appare difficilmente sostenibile, sia sotto il profilo dell'impatto complessivo, sia in termini di equità territoriale. Si determina infatti una evidente disparità di trattamento rispetto ad altri contesti in cui il tracciato è previsto in sotterraneo.

E questo porta inevitabilmente a interrogarsi sulla piena applicazione del principio di precauzione e della tutela della salute.

Per queste ragioni, una delle proposte che avanziamo è quella di valutare in modo prioritario l'interrimento del tracciato in corrispondenza dell'abitato di Marco (preferibilmente mediante realizzazione in galleria naturale o, in subordine, in galleria artificiale), o comunque l'allontanamento dell'infrastruttura dal centro abitato.

Tale opzione consentirebbe di ridurre in modo significativo l'impatto dell'infrastruttura, contenere la propagazione degli impatti acustici e vibrazionali e

garantire un trattamento più equilibrato rispetto alle altre porzioni di tracciato già interrate.

In sintesi, ciò che l'Amministrazione intende rappresentare, quale richiesta principale, è che il soggetto proponente e attuatore compia un ulteriore e concreto sforzo progettuale, finalizzato ad affinare e sviluppare soluzioni specifiche per la tratta di Marco, introducendo sub-alternative dedicate all'abitato, così da consentire una reale comparazione tra scenari progettuali e una più consapevole valutazione degli impatti.

Tale processo non dovrà tradursi in un peggioramento di specifiche situazioni, né sotto il profilo localizzativo né in termini di impatti, a vantaggio di altre aree, ma dovrà invece garantire un equilibrio complessivo e sostenibile degli effetti sull'intero territorio interessato.

Nel pieno rispetto dei ruoli istituzionali e delle competenze di ciascun livello decisionale, resta tuttavia per un punto fermo: la necessità di evitare un'ulteriore compromissione di un territorio che ha già sopportato nel tempo un carico infrastrutturale significativo.

La valle, e in particolare la località Marco, porta già i segni evidenti di queste trasformazioni: l'Autostrada del Brennero, la linea ferroviaria storica, la viabilità statale e provinciale. È un contesto che non può essere ulteriormente inciso senza una valutazione estremamente attenta.

Le questioni aperte sono molte e non pretendono una risposta immediata in questa sede, ma dovranno trovare spazio in un confronto puntuale nelle fasi successive del procedimento. Di seguito si richiamano alcune, in modo sintetico.

In primo luogo: è davvero necessario l'insieme degli interventi viabilistici previsti, con il conseguente consumo di suolo all'interno della frazione di Marco? Ci si riferisce, ad esempio, alle sottostazioni, ai piazzali, al posto movimento, ai raccordi viari. Si tratta di interventi che si inseriscono in un contesto già caratterizzato dalla presenza di diverse infrastrutture, in particolare di tipo viabilistico, nelle immediate vicinanze dell'abitato; tra queste si può ricordare, ad esempio, il parcheggio per TIR recentemente realizzato.

In tale ambito, si ritiene prioritario l'utilizzo di aree strategiche per la gestione delle emergenze e della sicurezza della comunità, quali quelle destinate alla Protezione Civile, che devono rimanere pienamente disponibili per le loro funzioni istituzionali.

In secondo luogo: è indispensabile garantire che le attività di cantiere siano compatibili con la presenza residenziale, tutelando concretamente la vivibilità, la salubrità e il decoro dell'abitare.

Vi è poi il tema degli impatti microclimatici e delle alterazioni paesaggistiche legate ai cantieri e ai depositi di materiale.

Su questo punto, si ritiene necessario ridurre in modo significativo gli ambiti destinati a depositi temporanei, in particolare nell'area di Marco, ritenendo inoltre non compatibile la localizzazione dei cantieri principali all'interno del centro abitato, con conseguente richiesta di delocalizzazione in aree meno impattanti.

In relazione a ciò, si evidenzia che le aree di deposito dei materiali di scavo dovranno essere chiaramente definite come temporanee e non permanenti, con indicazione puntuale dei tempi di utilizzo e delle modalità di ripristino.

Riteniamo inoltre fondamentale che vengano adeguatamente valutati anche gli impatti di natura psicologica e socio-comportamentale connessi alla realizzazione dell'opera.

Qualora non si giunga a soluzioni di interrimento, sarà necessario prevedere un'estensione e un rafforzamento delle barriere antirumore, a tutela della salute e della qualità della vita dei residenti.

Vi è poi un tema particolarmente delicato: quello delle procedure espropriative. Su

questo, l'ente locale intende svolgere un ruolo di garanzia, affinché siano tutelati non solo i valori patrimoniali diretti, ma anche quelle componenti più immateriali legate al radicamento delle persone nei luoghi.

In questa direzione, riteniamo opportuna la definizione di criteri indennitari chiari e completi, nonché l'istituzione di una figura di garanzia dedicata a queste procedure.

Allo stesso modo, riteniamo necessaria l'attivazione di un osservatorio permanente, che consenta un monitoraggio continuo degli impatti, insieme alla previsione di misure efficaci di mitigazione acustica, integrazione paesaggistica e compensazione territoriale.

In particolare, riteniamo che la frazione di Marco, che più di altre risulta esposta agli effetti dell'infrastruttura, debba essere oggetto di un'attenzione specifica e di adeguate misure compensative.

Ed ancora, l'Amministrazione comunale chiede una tutela puntuale del sistema dei Lavini di Marco, così come la ricostituzione paesaggistica dell'imbocco della galleria e la salvaguardia delle emergenze naturalistiche e territoriali presenti.

Ulteriormente, in termini di approccio, si ritiene necessario evidenziare gli interventi che interessano l'ambito della loc. Baldresca: le opere funzionali alla circonvallazione ferroviaria dovranno assicurare la coerenza con la pianificazione urbanistica comunale, al fine di non risultare "estranea" al contesto territoriale interessato, caratterizzato da previsioni viabilistiche e di interesse pubblico, alterandone i possibili scenari di sviluppo futuri.

L'Amministrazione riserva l'attenzione alla realizzazione di un nuovo sistema di pozzi acquedottistici in località Val di Riva, con la necessità di verificare in modo rigoroso ogni possibile interferenza.

Con le osservazioni formulate viene ribadita la necessità di verifiche puntuali, sia in fase preventiva sia successiva, sugli effetti della cantierizzazione sulla viabilità locale, insieme alla previsione di adeguate compensazioni per il ripristino delle infrastrutture eventualmente compromesse.

È fondamentale procedere a una valutazione comparativa tra gli impatti acustici generati e i benefici trasportistici effettivamente prodotti dalla nuova circonvallazione.

Particolare attenzione dovrà essere posta alla localizzazione delle aree di cantiere e delle strutture logistiche destinate alle maestranze, in considerazione delle rilevanti dimensioni e della durata pluriennale delle attività previste, al fine di evitare ricadute significative sul tessuto urbano, sociale ed economico della città.

Perché un'opera pubblica trova la propria legittimazione solo se è in grado di generare un beneficio reale e misurabile per la collettività.

L'ente ritiene fondamentale l'attivazione di un sistema di monitoraggio ambientale continuo, l'istituzione di un tavolo permanente di confronto con il territorio e una gestione attenta e ottimizzata dei flussi di traffico, sia in fase di cantiere sia a regime.

In estrema sintesi le osservazioni predisposte sono molte e articolate, ma riconducibili a un principio unitario: garantire forme concrete di tutela, di presidio e di responsabilità pubblica.

Su questo il Comune intende esserci: non solo in questa fase, ma lungo tutto il percorso. Con continuità, con attenzione e con la determinazione che è richiesta all'Amministrazione comunale.

L'Amministrazione comunale di Rovereto, a seguito di un'attenta analisi della documentazione presentata e degli approfondimenti di carattere tecnico, sociale ed economico, ha ritenuto opportuno procedere alla classificazione delle 57 osservazioni predisposte in tre distinte categorie: la prima relativa alla sostenibilità tecnico-economica

(n. 23), la seconda alla sostenibilità ambientale (n. 17) e la terza alla sostenibilità sociale (n. 17).

Il criterio adottato al fine di delineare e pesare le osservazioni si è quindi fondato sugli stessi criteri che sono stati utilizzati nell'ambito dell'analisi multicriteria, in quanto ciò consente di collocare le valutazioni dell'Amministrazione all'interno del medesimo quadro metodologico assunto dal proponente, garantendo piena coerenza, immediata confrontabilità e verificabilità tecnica delle osservazioni formulate. Tale scelta permette inoltre di evidenziare in modo puntuale eventuali criticità o incongruenze interne al processo valutativo, rafforzando la solidità argomentativa e l'efficacia delle osservazioni nel procedimento decisionale.

Di seguito si ripropone l'elencazione sintetica delle osservazioni che trovano completa estensione e definizione nel documento allegato al presente provvedimento.

Tale sintesi, da intendersi a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo, ha lo scopo di evidenziare i principali profili trattati, senza con ciò esaurire l'insieme delle considerazioni svolte, che devono comunque intendersi integralmente richiamate.

Osservazioni afferenti la sostenibilità TECNICO-ECONOMICA [n. 23]

OSSERVAZIONE N. 1

Richiesta di totale interrimento della tratta in località Marco e allontanamento dal centro abitato

Interrimento tratta Marco

L'osservazione si riferisce alla scelta progettuale di mantenere il tracciato in superficie nella zona di Marco, ritenendola fortemente impattante per il contesto abitato. Gli effetti negativi vengono ricondotti principalmente all'aumento di rumore, vibrazioni e alterazioni del paesaggio, con ricadute dirette sulla qualità della vita dei residenti. Viene inoltre sottolineata la presenza contemporanea di più infrastrutture, che contribuiscono a un effetto cumulativo degli impatti. Si evidenzia una disparità di trattamento rispetto ad altri tratti del progetto, dove è previsto l'interrimento. Alla luce di ciò si richiama il principio di precauzione, soprattutto in relazione alla tutela della salute pubblica. Si chiede quindi una maggiore protezione del territorio. Si propone l'interrimento della tratta e/o allontanamento dal centro abitato di Marco.

OSSERVAZIONE N. 2

Integrazione dell'analisi multicriteriale con introduzione di una soluzione alternativa

Nuova alternativa progettuale

Si ritiene che il ventaglio di alternative progettuali analizzate non sia sufficientemente ampio per garantire una valutazione completa. Le tre soluzioni presentate non approfondiscono adeguatamente una possibile configurazione con riduzione degli impatti nella zona di Marco. Per questo motivo viene proposta l'introduzione di una quarta alternativa progettuale riferibile soprattutto alle tratte poste a sud di Rovereto. Tale soluzione dovrebbe essere studiata con l'obiettivo di ridurre gli impatti ambientali e sociali complessivi. È richiesto che venga valutata secondo gli stessi criteri dell'analisi multicriteriale già applicata. Particolare attenzione dovrebbe essere posta all'equilibrio tra costi, benefici e sostenibilità nel lungo periodo. Si evidenzia inoltre la necessità di considerare con maggiore

attenzione le aree di transizione e gli imbocchi delle gallerie. L'obiettivo è garantire una scelta progettuale più equilibrata e completa.

OSSERVAZIONE N. 3

Introduzione dell'opzione zero e di scenari di potenziamento della linea esistente nell'analisi multicriteriale

Opzione zero

Si evidenzia la necessità di rendere più completa l'analisi multicriteriale, ampliando le alternative considerate e introducendo in modo esplicito la cosiddetta opzione zero, cioè il mantenimento della linea ferroviaria esistente con eventuali interventi di potenziamento. Questo scenario è fondamentale perché costituisce il riferimento di base per confrontare in modo chiaro gli effetti delle altre soluzioni. Si sottolinea inoltre l'importanza di approfondire sia la capacità reale della linea attuale sia le dinamiche del traffico merci, per valutare in modo realistico le possibilità di trasferimento modale. Allo stesso tempo, l'analisi deve chiarire se l'infrastruttura esistente sia in grado di sostenere tali livelli di traffico senza generare impatti insostenibili sui territori attraversati. Nel complesso, si chiede un approccio più articolato, trasparente e graduale, capace di mettere a confronto in modo rigoroso lo stato attuale, gli interventi di miglioramento e le nuove soluzioni infrastrutturali, così da supportare decisioni più consapevoli.

OSSERVAZIONE N. 4

Necessità di individuazione di soluzioni alternative specifiche per la frazione di Marco

Alternative specifiche per Marco

Si osserva che le tre alternative progettuali risultano sostanzialmente coincidenti nel tratto corrispondente alla zona di Marco. Questa uniformità riduce la possibilità di un confronto realmente differenziato tra le soluzioni. Ne deriva una percezione di squilibrio nella distribuzione degli impatti sul territorio. Le aree maggiormente esposte non beneficiano di reali opzioni alternative. Per questo motivo si chiede lo sviluppo di soluzioni specificamente dedicate a questo tratto. Viene proposta anche la suddivisione in sub-alternative (4A, 4B, 4C) per meglio modulare le scelte progettuali. L'obiettivo è ridurre gli impatti locali su ambiente e abitato. Si richiede infine una maggiore equità nella distribuzione territoriale delle soluzioni.

OSSERVAZIONE N. 5

Integrazione dell'analisi multicriteriale e valorizzazione degli impatti intangibili per la frazione di Marco

Impatti intangibili

L'osservazione evidenzia come l'attuale analisi multicriteriale non valuti adeguatamente gli impatti immateriali. Tra questi vengono citati lo stress psicologico, la percezione del rischio e il peggioramento della qualità della vita. Si tratta di fattori che, pur non essendo facilmente quantificabili, hanno un peso significativo sulla popolazione residente. Si propone quindi di integrarli ed implementarli formalmente nei criteri di valutazione. Questo permetterebbe di

ottenere un quadro più completo degli effetti dell'opera. Inoltre migliorerebbe la trasparenza del processo decisionale. L'inclusione di tali aspetti risulta particolarmente rilevante per la frazione di Marco. L'obiettivo è rendere l'analisi più aderente alla realtà vissuta dai cittadini.

OSSERVAZIONE N. 6

Approccio metodologico di salvaguardia e non peggioramento degli impatti sul territorio mediante le eventuali alternative proposte

Principio di non peggioramento

Si introduce il principio secondo cui ogni alternativa progettuale non dovrebbe determinare un peggioramento delle condizioni locali. Le soluzioni devono quindi essere valutate anche in termini di equità territoriale. Viene sottolineata l'importanza di evitare lo spostamento degli impatti da un'area all'altra. Il territorio deve essere considerato come un sistema unitario e non come somma di porzioni separate. È quindi necessaria una valutazione complessiva e integrata degli effetti. Le scelte progettuali dovrebbero garantire un bilanciamento tra benefici e criticità. Si richiede una maggiore attenzione alla sostenibilità sociale del progetto. L'obiettivo è evitare squilibri tra le diverse aree interessate.

OSSERVAZIONE N. 7

Necessità di coordinamento e omogeneità progettuale tra i lotti funzionali (lotto 3B e lotto 6) nell'ambito del corridoio scandinavo-mediterraneo

Coordinamento tra lotti

Si evidenzia la necessità di garantire un maggiore coordinamento tra i diversi lotti progettuali dell'intervento. In particolare viene richiamata l'importanza dell'integrazione tra il Lotto 3B e il Lotto 6. L'assenza di una visione unitaria potrebbe generare inefficienze sia tecniche che funzionali. Vi è il rischio di incongruenze tra le diverse fasi realizzative. Si richiede quindi una pianificazione complessiva dell'intero corridoio infrastrutturale. Questo permetterebbe di ottimizzare costi e prestazioni dell'opera. È fondamentale assicurare continuità progettuale lungo tutto il tracciato. L'obiettivo è garantire coerenza e funzionalità dell'intero sistema ferroviario.

OSSERVAZIONE N. 8

Necessità di definizione di misure compensative materiali e immateriali per la frazione di Marco

Misure compensative

Si chiede l'introduzione di adeguate misure compensative per la frazione di Marco, in considerazione degli impatti previsti dall'opera. Tali compensazioni dovrebbero essere sia di tipo materiale che immateriale. Viene sottolineata la necessità che esse siano proporzionate all'entità degli impatti subiti. Le misure dovrebbero contribuire a migliorare la qualità della vita della popolazione locale. È inoltre importante prevedere il coinvolgimento della comunità nelle scelte. Si richiede una definizione chiara e trasparente dei criteri di compensazione. L'obiettivo è garantire

equità territoriale e accettabilità sociale del progetto. Le compensazioni devono essere parte integrante della progettazione.

OSSERVAZIONE N. 9

Impatti vibrazionali, subsidenza indotta e necessità di una carta della sensibilità strutturale degli edifici lungo il tracciato della galleria ferroviaria

Vibrazioni e subsidenza

Si segnalano possibili criticità legate alla produzione di vibrazioni e ai fenomeni di subsidenza connessi alle attività di scavo. Tali effetti potrebbero comportare danni agli edifici presenti lungo il tracciato. Si richiede la predisposizione di una mappa di vulnerabilità strutturale. È inoltre necessario attivare un sistema di monitoraggio continuo durante tutte le fasi dei lavori. La prevenzione dei danni viene considerata prioritaria. Si propone il coinvolgimento di enti tecnici specializzati per le verifiche. Particolare attenzione deve essere riservata alla sicurezza del patrimonio edilizio. L'obiettivo è garantire la massima tutela delle strutture esistenti.

OSSERVAZIONE N. 10

Impatti della cantierizzazione sulla viabilità locale e necessità di adeguate compensazioni per il ripristino del manto stradale

Viabilità e cantieri

L'osservazione riguarda gli impatti che le attività di cantiere potranno avere sulla viabilità locale. Si prevedono possibili congestioni e disagi per la circolazione dei residenti. È quindi richiesta una pianificazione dettagliata della gestione del traffico. Devono essere previste misure efficaci di mitigazione degli impatti. Particolare attenzione va riservata alla sicurezza stradale durante i lavori. Si suggerisce anche il ricorso a percorsi alternativi per ridurre le interferenze. È fondamentale garantire l'accessibilità alle aree abitate e ai servizi. L'obiettivo è minimizzare i disagi durante tutta la fase realizzativa.

OSSERVAZIONE N. 11

Valutazione comparativa degli impatti acustici e dei benefici trasportistici derivanti dalla nuova circonvallazione ferroviaria

Impatti acustici a confronto con benefici trasportistici

L'osservazione richiede una valutazione più rigorosa del rapporto tra benefici attesi dall'opera e impatti acustici generati sul territorio. Si evidenzia come il rumore ferroviario rappresenti una delle principali criticità percepite dalla popolazione residente lungo il tracciato. Per questo motivo viene chiesto che l'infrastruttura dimostri in modo chiaro un beneficio complessivo netto per la collettività. L'analisi costi-benefici dovrebbe essere esplicitata in maniera trasparente e verificabile. Non devono essere considerati solo gli aspetti trasportistici, ma anche quelli legati alla qualità della vita. Si sottolinea l'importanza di una quantificazione oggettiva degli impatti acustici. L'opera viene ritenuta giustificata solo in presenza di un saldo positivo complessivo. L'obiettivo è garantire una valutazione equilibrata tra sviluppo e vivibilità.

OSSERVAZIONE N. 12

Istituzione di un tavolo permanente di confronto (osservatorio) con il territorio

Tavolo permanente di confronto

Si propone l'istituzione di un osservatorio o tavolo permanente di confronto tra soggetti istituzionali, tecnici e comunità locale. Tale organismo avrebbe la funzione di seguire tutte le fasi di sviluppo del progetto. L'obiettivo è garantire trasparenza e continuità nel dialogo con il territorio. Il tavolo dovrebbe inoltre consentire l'individuazione tempestiva delle criticità e la loro gestione condivisa. Si ritiene fondamentale favorire la partecipazione attiva dei cittadini. Questo strumento permetterebbe di migliorare la qualità delle decisioni progettuali. Viene evidenziata l'importanza di un controllo pubblico costante. L'obiettivo è rafforzare la fiducia tra Amministrazione e comunità.

OSSERVAZIONE N. 13

Proposta di lieve traslazione verso sud del posto di movimento di Marco

Spostamento posto di movimento

Si propone la traslazione verso sud del previsto posto di movimento localizzato nell'area di Marco. Tale richiesta nasce dall'esigenza di ridurre l'impatto dell'impianto sull'abitato e sul contesto circostante. L'attuale collocazione viene ritenuta critica sotto il profilo ambientale e paesaggistico. Uno spostamento potrebbe migliorare l'integrazione territoriale dell'opera. È comunque necessario verificare la fattibilità tecnica della proposta. Il mantenimento delle funzionalità ferroviarie rimane un vincolo imprescindibile. Si chiede un confronto tra diverse soluzioni alternative di localizzazione. L'obiettivo è minimizzare gli effetti negativi sul territorio.

OSSERVAZIONE N. 14

Gestione, prevenzione e monitoraggio delle emissioni polverose derivanti dalle attività di cantiere

Emissioni polverose

L'osservazione riguarda le emissioni di polveri generate dalle attività di cantiere. Si evidenzia come tali emissioni possano incidere sulla qualità dell'aria e, conseguentemente, sulla salute dei residenti. Per questo motivo si richiede la predisposizione di un piano specifico di gestione delle polveri. Devono essere previste misure preventive e sistemi di abbattimento efficaci. È necessario garantire un monitoraggio costante durante tutte le fasi dei lavori. Particolare importanza viene attribuita alla trasparenza delle informazioni verso la popolazione. L'utilizzo di tecnologie adeguate è considerato fondamentale. L'obiettivo è tutelare in modo prioritario la salute pubblica.

OSSERVAZIONE N. 15

Gestione dei flussi di traffico indotti dalle attività di cantiere

Traffico di cantiere

Si segnala che il traffico indotto dai cantieri potrebbe generare significative criticità sulla rete viaria locale. In particolare si prevedono possibili congestioni e

rallentamenti nei centri abitati. È quindi richiesta una pianificazione accurata della logistica di cantiere. Devono essere definiti percorsi dedicati per i mezzi pesanti. L'obiettivo è ridurre le interferenze con la viabilità ordinaria. Si sottolinea anche la necessità di garantire la sicurezza stradale. Le attività devono essere organizzate in modo da limitare i disagi per residenti e attività economiche. Si richiede un approccio integrato alla gestione dei flussi.

OSSERVAZIONE N. 16

Dinamica trasportistica delle merci nel territorio della Vallagarina e impatti sul Comune di Rovereto

Trasporto merci in Vallagarina

L'osservazione analizza gli effetti del progetto sui flussi di trasporto merci nell'area della Vallagarina. Si evidenzia come la nuova infrastruttura possa modificare in modo significativo le dinamiche logistiche esistenti. Vengono riconosciuti potenziali benefici legati allo shift modale verso la ferrovia. Tuttavia si sottolinea anche la necessità di valutare attentamente gli impatti locali. È richiesta un'analisi trasportistica più approfondita e dettagliata. Particolare attenzione deve essere posta sugli effetti per il territorio di Rovereto. Il bilancio tra sviluppo economico e sostenibilità deve essere chiaramente definito. L'obiettivo è verificare la reale utilità dell'opera per il territorio.

OSSERVAZIONE N. 17

Sicurezza, riqualificazione urbana e prospettive di mobilità integrata tra traffico merci e passeggeri

Sicurezza e integrazione della circonvallazione ferroviaria di Rovereto

La circonvallazione ferroviaria di Rovereto deve essere letta in una prospettiva ampia che consideri non solo la funzione tecnica, ma anche gli effetti sulla città e sul territorio; il progetto attuale, orientato soprattutto al traffico merci lungo l'asse del Brennero, presenta criticità legate alla convivenza con i treni passeggeri, sia in termini di efficienza sia di sicurezza, in particolare per il trasporto di merci pericolose e nei tratti in galleria. Allo stesso tempo emerge la mancanza di una visione urbana, poiché non viene presa in considerazione la riqualificazione della linea storica, come l'ipotesi di interramento che consentirebbe di migliorare la qualità urbana e ricucire parti della città oggi separate. Per questo è importante che la nuova infrastruttura integri sicurezza, efficienza, qualità urbana e sviluppo futuro sostenibile.

OSSERVAZIONE N. 18

Interferenze tra aree di cantiere, depositi di smarino e viabilità del casello autostradale di Rovereto Sud

Interferenze con casello Rovereto Sud

Si evidenzia la possibilità di interferenze tra le aree di cantiere, i depositi di materiale e il casello autostradale di Rovereto Sud. Tali interferenze potrebbero generare problemi di fluidità del traffico e congestioni. Si richiede pertanto un coordinamento tra infrastrutture stradali e ferroviarie. È necessaria una pianificazione integrata delle

fasi di lavoro. L'obiettivo è evitare sovrapposizioni funzionali tra i diversi sistemi di mobilità. Particolare attenzione deve essere riservata alla sicurezza della circolazione. Si richiede inoltre la valutazione di soluzioni organizzative alternative. La finalità è garantire continuità operativa e riduzione dei disagi.

OSSERVAZIONE N. 19

Transito dei mezzi di cantiere su viadotti esistenti e necessità di monitoraggio strutturale

Transito mezzi su viadotti

L'osservazione riguarda l'utilizzo delle infrastrutture esistenti da parte dei mezzi di cantiere. Si segnala il rischio di sovraccarichi e possibili effetti di stress sulle strutture dei viadotti. Per questo motivo viene richiesto un monitoraggio tecnico continuo. È necessario verificare la capacità portante delle opere esistenti. Si propone, ove necessario, l'adozione di interventi di rinforzo strutturale. La sicurezza delle infrastrutture viene considerata un elemento prioritario. È fondamentale prevenire qualsiasi forma di degrado o danneggiamento. L'obiettivo è garantire la piena affidabilità delle opere durante tutte le fasi di cantiere.

OSSERVAZIONE N. 20

Problematiche geologiche e idrogeologiche connesse agli scavi in galleria – collaborazione con Fondazione Museo Civico di Rovereto

Rischi geologici e idrogeologici

Si evidenziano i potenziali rischi geologici e idrogeologici connessi agli scavi in sotterraneo. Tra questi vengono citati possibili interferenze con le falde acquifere e con la stabilità dei terreni. Si richiede quindi l'esecuzione di studi geologici e idrogeologici approfonditi. È inoltre necessario attivare un sistema di monitoraggio continuo durante i lavori. La prevenzione dei fenomeni critici viene considerata fondamentale. Si propone il coinvolgimento di enti scientifici specializzati. Particolare attenzione deve essere riservata alla tutela delle risorse idriche. L'obiettivo è garantire la sicurezza ambientale del territorio.

OSSERVAZIONE N. 21

Valutazioni sul transito di merci pericolose sulla nuova infrastruttura ferroviaria

Merci pericolose

L'osservazione riguarda il tema del transito di merci pericolose lungo la nuova infrastruttura ferroviaria. Si evidenzia la necessità di valutare con attenzione i rischi associati a eventuali incidenti. Devono essere analizzati scenari di emergenza e relative conseguenze sul territorio. Si richiede la predisposizione di misure preventive adeguate. È fondamentale garantire elevati standard di sicurezza per la popolazione. Si sottolinea anche l'importanza della trasparenza e dell'informazione ai cittadini. Il tema viene considerato particolarmente sensibile per il contesto locale. L'obiettivo è assicurare una gestione sicura e controllata dei trasporti.

OSSERVAZIONE N. 22

Coerenza delle opere con la pianificazione urbanistica comunale

Coerenza con pianificazione urbanistica

L'osservazione evidenzia la necessità di verificare la piena coerenza tra il progetto ferroviario e gli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti. In particolare si segnala la presenza di scostamenti rispetto alle previsioni del PRG comunale e del PUP provinciale. Tale situazione genera potenziali criticità in termini di compatibilità territoriale e normativa. Si richiede pertanto un confronto esplicito e puntuale con gli strumenti urbanistici. Qualora sussistano difformità, queste dovrebbero essere adeguatamente motivate. L'opera deve comunque garantire un corretto inserimento nel quadro pianificatorio esistente. Si sottolinea l'importanza della chiarezza amministrativa. L'obiettivo è assicurare coerenza tra progetto e pianificazione territoriale.

OSSERVAZIONE N. 23

Principi generali di riferimento per la progettazione ferroviaria

Principi di riferimento della progettazione

La progettazione, pur conforme alle normative vigenti, richiede il richiamo di alcuni principi fondamentali per le fasi successive. In primo luogo, è necessario adottare le migliori tecnologie disponibili per alta capacità e alta velocità, così da garantire elevati standard di sicurezza, efficienza ed efficacia in linea con lo stato dell'arte. Inoltre, l'infrastruttura dovrà integrarsi in modo proattivo con il sistema dei trasporti locali, senza compromettere il traffico di breve raggio o pseudo-metropolitano, ma anzi contribuendo allo sviluppo di una mobilità sostenibile e interconnessa. Infine, si ritiene fondamentale prevedere una chiara separazione tra traffico merci e passeggeri, soprattutto per motivi di sicurezza legati anche al trasporto di merci pericolose, privilegiando per il traffico merci tracciati il più possibile distanti dai centri abitati.

Osservazioni afferenti la sostenibilità AMBIENTALE [n. 17]

OSSERVAZIONE N. 24

Immanenza del principio di precauzione e di cautela nella fase autorizzativa e nelle valutazioni di impatto ambientale dell'opera

Principio di precauzione

Si ribadisce l'importanza del principio di precauzione come criterio guida nella progettazione e realizzazione dell'opera. Tale principio deve essere applicato anche in presenza di incertezze scientifiche o tecniche. La tutela della salute pubblica e dell'ambiente deve essere prioritaria. Le decisioni progettuali devono quindi adottare un approccio prudentiale. Si richiede una valutazione rigorosa e preventiva dei possibili rischi. È necessario evitare sottovalutazioni degli impatti potenziali. Il principio deve essere applicato in tutte le fasi del progetto. L'obiettivo è garantire la massima sicurezza ambientale e sanitaria.

OSSERVAZIONE N. 25

Consumo di suolo e valenza territoriale nel contesto della Valle dell'Adige

Consumo di suolo

Si evidenzia come il progetto comporti un consumo significativo di suolo, in particolare nella Valle dell'Adige, area già fortemente infrastrutturata. Viene sottolineato che il suolo rappresenta una risorsa limitata e non rinnovabile. L'impatto riguarda soprattutto superfici agricole e aree di pregio territoriale. Si richiede quindi una riduzione dell'occupazione di suolo ove possibile. Devono essere privilegiate soluzioni progettuali meno invasive. È necessario valutare attentamente gli effetti a lungo termine della trasformazione territoriale. L'obiettivo è contenere il consumo di suolo e preservare la funzionalità agricola. Si richiede un approccio più sostenibile nella progettazione.

OSSERVAZIONE N. 26

Mitigazione dell'impatto acustico, integrazione paesaggistica dell'infrastruttura e misure di compensazione territoriale nel comparto di Marco

Impatto acustico e paesaggistico

L'osservazione riguarda gli effetti dell'infrastruttura sia sul piano acustico che paesaggistico. Si richiede l'adozione di misure efficaci per la mitigazione del rumore ferroviario. Le barriere antirumore devono essere adeguatamente dimensionate ed efficaci. Allo stesso tempo viene evidenziata la necessità di un inserimento paesaggistico attento e coerente. L'opera non deve compromettere in modo significativo la qualità visiva del territorio. Si richiedono soluzioni progettuali integrate e di qualità. Particolare attenzione deve essere posta alla percezione dell'infrastruttura da parte dei residenti. L'obiettivo è garantire equilibrio tra funzionalità e tutela del paesaggio.

OSSERVAZIONE N. 27

Tutela del sistema ambientale dei Lavini di Marco, ricostituzione paesaggistica dell'imbocco della galleria e salvaguardia delle emergenze naturalistiche e territoriali

Tutela Lavini di Marco

Si sottolinea la particolare rilevanza ambientale e naturalistica dell'area dei Lavini di Marco. Tale contesto viene considerato di elevato valore ecosistemico e paesaggistico. Si richiede la massima tutela del sistema naturale interessato dall'opera. Particolare attenzione deve essere riservata alle aree in prossimità dell'imbocco della galleria. È necessario evitare alterazioni irreversibili del contesto ambientale. Si propone la previsione di interventi di ricostituzione paesaggistica. La biodiversità presente deve essere preservata. L'obiettivo è garantire la compatibilità dell'opera con il valore naturalistico dell'area.

OSSERVAZIONE N. 28

Segnalazione relativa alla progettualità per la realizzazione di un nuovo sistema di pozzi acquedottistici in località Val di Riva e necessità di verifica delle possibili interferenze

Pozzi acquedottistici Val di Riva

L'osservazione riguarda la possibile interferenza tra il progetto ferroviario e il sistema dei pozzi acquedottistici della Val di Riva. Tali pozzi rappresentano una risorsa strategica per l'approvvigionamento idrico locale. Si richiede una verifica

approfondita delle possibili interferenze. È fondamentale garantire la tutela della qualità e quantità delle risorse idriche. Devono essere effettuati studi idrogeologici specifici. Si propone inoltre un sistema di monitoraggio continuo. Il coordinamento tra infrastrutture e risorse idriche è considerato essenziale. L'obiettivo è evitare qualsiasi rischio per l'approvvigionamento idrico.

OSSERVAZIONE N. 29

Attivazione di un sistema di monitoraggio ambientale continuo

Monitoraggio ambientale continuo

Si richiede l'attivazione di un sistema strutturato di monitoraggio ambientale permanente. Tale sistema dovrebbe coprire tutte le principali matrici ambientali, tra cui aria, acqua, suolo e rumore. Il monitoraggio dovrebbe essere attivo prima, durante e dopo la realizzazione dell'opera. È fondamentale garantire la trasparenza e la pubblica accessibilità dei dati. Questo consentirebbe un controllo costante degli impatti effettivi. Inoltre permetterebbe interventi tempestivi in caso di criticità. Si sottolinea l'importanza della continuità del monitoraggio nel tempo. L'obiettivo è assicurare un controllo ambientale efficace e trasparente.

OSSERVAZIONE N. 30

Gestione e utilizzo delle terre e rocce da scavo

Terre e rocce da scavo

L'osservazione riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo, considerate una delle principali criticità del progetto. Le quantità previste risultano molto elevate e richiedono una pianificazione accurata. Si richiede un piano dettagliato per la gestione, il trasporto e lo smaltimento dei materiali. È opportuno favorire il riutilizzo delle terre ove possibile. Devono essere limitati gli impatti logistici e ambientali del trasporto. Si evidenzia anche la necessità di controlli rigorosi sulle modalità di gestione. L'obiettivo è garantire una gestione sostenibile del materiale escavato. Particolare attenzione deve essere posta alla riduzione degli impatti complessivi.

OSSERVAZIONE N. 31

Impatti microclimatici e alterazioni del contesto paesaggistico derivanti dalle attività di cantiere e deposito materiali

Impatti microclimatici

L'osservazione evidenzia la possibilità che le attività di cantiere e le infrastrutture previste generino alterazioni del microclima locale. Tali effetti possono riguardare variazioni di temperatura, ventilazione e qualità dell'aria. Si sottolinea inoltre l'impatto sul comfort ambientale delle aree abitate. È quindi richiesta un'analisi specifica degli effetti microclimatici. Devono essere previste misure di mitigazione adeguate. Si propone l'attivazione di sistemi di monitoraggio dedicati. L'obiettivo è limitare le alterazioni ambientali locali. Particolare attenzione deve essere posta alle aree più sensibili.

OSSERVAZIONE N. 32

Riduzione e delocalizzazione dei depositi temporanei dei materiali di scavo presso l'area di Marco

Depositi temporanei a Marco

Si segnala l'impatto significativo dei depositi temporanei di materiali da scavo previsti nella frazione di Marco. Tali aree comportano occupazione del territorio e possibili criticità ambientali e paesaggistiche. Si richiede una riduzione delle superfici destinate a deposito. È inoltre opportuno valutare eventuali soluzioni alternative di localizzazione. L'obiettivo è limitare la pressione sul territorio locale. Devono essere ridotti anche gli impatti visivi e logistici. Si propone una gestione più efficiente dei materiali. La finalità è minimizzare le ricadute negative sulla comunità.

OSSERVAZIONE N. 33

Utilizzo di additivi nello scavo meccanizzato, rischio PFAS e applicazione dei CAM

Additivi di scavo e rischio PFAS

Si evidenzia il rischio legato all'utilizzo di additivi nello scavo meccanizzato, con particolare attenzione alla possibile presenza di sostanze inquinanti come i PFAS. Tali composti sono considerati pericolosi per ambiente e salute. Si richiede un controllo rigoroso dei materiali utilizzati. È necessaria l'applicazione dei Criteri Ambientali Minimi (CAM). Devono essere previsti monitoraggi specifici sulle sostanze impiegate. Si sottolinea la prevenzione di contaminazioni del suolo e delle acque. L'approccio prudenziale è considerato indispensabile. L'obiettivo è la tutela ambientale e sanitaria.

OSSERVAZIONE N. 34

Localizzazione della sottostazione elettrica e compromissione di suolo agricolo

Sottostazione elettrica e suolo agricolo

La realizzazione della sottostazione comporta un consumo permanente di suolo agricolo attualmente produttivo. L'intervento determina una trasformazione irreversibile del territorio. Si richiede la valutazione di localizzazioni alternative. L'obiettivo è ridurre la perdita di suolo fertile. Si sottolinea il valore delle aree agricole residue. È necessario considerare gli impatti cumulativi sul territorio. L'intervento deve essere valutato in termini di sostenibilità complessiva. La finalità è la tutela del patrimonio agricolo.

OSSERVAZIONE N. 35

Impatti su suoli agricoli tra via Fornaci e via San Romedio (tratto nord) e interferenze con il contesto insediativo

Suoli agricoli via Fornaci – via San Romedio

Si evidenziano interferenze del progetto con aree agricole e insediative tra via Fornaci e via San Romedio. L'intervento può comportare perdita di continuità territoriale. Si segnalano effetti negativi sulle attività agricole locali. È richiesta una valutazione approfondita degli impatti. Devono essere considerate soluzioni progettuali alternative. L'obiettivo è ridurre la frammentazione del suolo agricolo. Si sottolinea la necessità di preservare l'equilibrio territoriale. La tutela delle attività produttive è prioritaria.

OSSERVAZIONE N. 36

Integrazione paesaggistica e architettonica degli interventi infrastrutturali nella frazione di Marco

Integrazione paesaggistica a Marco

Si richiede attenzione all'inserimento architettonico e paesaggistico delle opere nella zona di Marco. L'infrastruttura deve essere coerente con il contesto esistente. Si evidenziano possibili impatti visivi rilevanti. Devono essere adottate soluzioni progettuali di qualità. È necessario ridurre la percezione dell'opera nel paesaggio. Si propone l'utilizzo di materiali e forme compatibili. L'integrazione territoriale è considerata fondamentale. L'obiettivo è garantire armonia con il contesto.

OSSERVAZIONE N. 37

Interferenze con i corsi d'acqua esistenti

Interferenze con corsi d'acqua

Il tracciato può interferire con corsi d'acqua presenti nel territorio, generando possibili rischi idraulici e ambientali. Si richiede una valutazione idrologica approfondita. È necessario garantire la continuità dei flussi naturali. Devono essere evitati impatti sugli ecosistemi acquatici. Si propongono misure di mitigazione adeguate. Particolare attenzione alla sicurezza idraulica. L'obiettivo è la tutela dell'equilibrio idrogeologico. L'intervento deve risultare compatibile con il sistema naturale.

OSSERVAZIONE N. 38

Possibili interferenze tra la galleria ferroviaria e la discarica in località Marco

Interferenze con discarica di Marco

Si evidenziano possibili interferenze tra il tracciato e la discarica presente in località Marco. Tale situazione comporta rischi ambientali e geotecnici. Si richiedono studi specifici e approfonditi. È necessario attivare monitoraggi continui. Devono essere adottate misure di massima cautela. L'area è considerata particolarmente sensibile. Si sottolinea il rischio di contaminazioni o instabilità. L'obiettivo è prevenire impatti negativi.

OSSERVAZIONE N. 39

Gestione e trasporto delle terre e rocce da scavo tramite soluzioni alternative

Trasporto terre e rocce

Si propone di valutare modalità alternative al trasporto su gomma per le terre e rocce da scavo. Il trasporto ferroviario potrebbe ridurre impatti ambientali e traffico. È richiesta una pianificazione logistica sostenibile. Devono essere ottimizzati i flussi di materiale. Si punta alla riduzione delle emissioni. L'efficienza del sistema logistico è centrale. Si richiede un approccio integrato. L'obiettivo è minimizzare gli impatti complessivi.

OSSERVAZIONE N. 40

Criticità idriche sotterranee e possibili interferenze con le lavorazioni in galleria

Criticità idriche sotterranee

Gli scavi, con particolare riferimento all'ambito della zona industriale, possono interferire con le falde idriche sotterranee, determinando una alterazione degli equilibri idrogeologici, con conseguente possibile mobilitazione degli inquinanti presenti nel sottosuolo. Si richiede uno studio idrogeologico approfondito. È necessario un monitoraggio continuo delle falde e devono essere previste misure preventive. Si sottolinea il rischio di impatti irreversibili e pertanto l'approccio deve essere prudenziale. La tutela delle risorse idriche è prioritaria. L'obiettivo è garantire la sicurezza idrica.

Osservazioni afferenti la sostenibilità SOCIALE [n. 17]

OSSERVAZIONE N. 41

Procedure ablatorio–espropriative, tutela del diritto di proprietà e gestione degli impatti indiretti dell'infrastruttura

Procedure espropriative

Si evidenzia la necessità di garantire equità e trasparenza nelle procedure espropriative. Devono essere tutelati i diritti dei proprietari coinvolti. Si sottolinea l'importanza degli aspetti sociali oltre che economici. È necessario considerare il legame con il territorio. Le procedure devono essere chiare e corrette. Si richiede uniformità nei criteri indennitari. L'obiettivo è garantire giustizia e equilibrio sociale. Il processo deve essere trasparente.

OSSERVAZIONE N. 42

Centralità del confronto con i proprietari e ruolo di garanzia dell'ente locale nelle procedure ablatorio–espropriative

Ruolo del Comune negli espropri

Il Comune deve svolgere un ruolo di garanzia nelle procedure espropriative. È necessario favorire il dialogo tra cittadini e soggetto attuatore. Si richiede trasparenza e correttezza procedurale. Il Comune può ridurre conflitti e tensioni sociali. Deve supportare i cittadini coinvolti. La mediazione istituzionale è fondamentale. Si evidenzia il valore del confronto continuo. L'obiettivo è una gestione equilibrata e condivisa.

OSSERVAZIONE N. 43

Tutela del valore patrimoniale degli immobili prospicienti la nuova infrastruttura ferroviaria e applicazione dei criteri indennitari

Valore degli immobili

Si evidenzia il possibile deprezzamento degli immobili situati in prossimità dell'opera. Gli effetti possono derivare da rumore, impatto visivo e percezione di disagio. Si richiede una valutazione degli impatti economici indiretti. Devono essere considerati anche i danni non espropriativi. È necessario garantire adeguate compensazioni. Si sottolinea la tutela dei proprietari. L'approccio deve essere completo. L'obiettivo è garantire equità patrimoniale.

OSSERVAZIONE N. 44

Necessità di una figura di garanzia nelle procedure ablatorio–espropriative

Figura di garanzia

Si propone l'istituzione di una figura indipendente di garanzia per i cittadini coinvolti. Tale soggetto dovrebbe vigilare sulla correttezza delle procedure. Potrebbe fungere da punto di riferimento per i proprietari. Si richiede imparzialità e trasparenza. La figura dovrebbe contribuire alla risoluzione dei conflitti. È previsto un ruolo di mediazione. Si sottolinea il rafforzamento della fiducia istituzionale. L'obiettivo è tutelare i diritti dei cittadini.

OSSERVAZIONE N. 45

Ottimizzazione e contenimento dell'occupazione temporanea di suolo per le attività di cantiere

Occupazione temporanea suolo

Le occupazioni temporanee di suolo possono interferire con proprietà e attività locali. Si richiede una riduzione delle aree interessate. È necessario limitare la durata delle occupazioni. Devono essere previste misure di ripristino. Si sottolinea la necessità di minimizzare i disagi. Le aree devono essere restituite rapidamente. L'organizzazione del cantiere è centrale. L'obiettivo è contenere l'impatto temporaneo.

OSSERVAZIONE N. 46

Localizzazione, organizzazione e impatti del cantiere base quale area attrezzata destinata ad ospitare le maestranze, il personale tecnico e amministrativo, nonché gli apprestamenti logistici e funzionali a supporto delle attività di cantiere

Cantiere base

Il cantiere base può generare impatti significativi sul territorio e sulle comunità locali. Ospita attività logistiche e personale. Si richiede una localizzazione attenta. Devono essere ridotti gli impatti ambientali e sociali. È necessario limitare le interferenze con le aree abitate. Si propone una valutazione di alternative. La gestione dei flussi è importante. L'obiettivo è ridurre le criticità operative.

OSSERVAZIONE N. 47

Realizzazione del manufatto idraulico in prossimità del torrente Leno

Manufatto idraulico sul Leno

Si richiede una valutazione approfondita del manufatto idraulico previsto sul torrente Leno. L'intervento deve garantire la sicurezza idraulica. È necessario evitare alterazioni dei flussi naturali. Il progetto deve essere integrato nel contesto ambientale. Si propongono soluzioni a basso impatto. Il torrente è elemento sensibile. Si sottolinea la tutela del sistema idrico. L'obiettivo è garantire compatibilità territoriale.

OSSERVAZIONE N. 48

Impianto di sollevamento in prossimità del centro commerciale Leno Center: valutazioni idrauliche e misure di minimizzazione dell'impatto sulle funzioni di interesse collettivo

Impianto vicino Leno Center

L'impianto previsto in prossimità del Leno Center può interferire con attività economiche e viabilità. Si richiede una valutazione idraulica e funzionale. Devono essere garantite accessibilità e continuità delle attività: si propone una revisione della localizzazione. È necessario ridurre gli impatti sul commercio e l'integrazione urbana è fondamentale. Si evidenziano possibili criticità. L'obiettivo è tutelare il tessuto economico.

OSSERVAZIONE N. 49

Interventi viabilistici in via San Romedio (km 3+190): consumo di suolo, interferenze con edifici esistenti e necessità di compatibilizzazione

Viabilità via San Romedio

Gli interventi su via San Romedio comportano consumo di suolo e possibili interferenze con edifici esistenti. Si richiede una progettazione integrata. Devono essere minimizzati gli impatti sulla mobilità locale e porre attenzione alla sicurezza. Si propongono soluzioni alternative. L'inserimento urbano deve essere coerente. Si evidenzia la necessità di equilibrio. L'obiettivo è garantire funzionalità e sostenibilità.

OSSERVAZIONE N. 50

Interferenze tra attività di cantiere e funzioni residenziali: tutela della vivibilità, dell'agibilità, della salubrità e del decoro dell'abitare

Cantieri e residenze

Le attività di cantiere possono generare rumore, polveri e traffico con impatti sulle aree residenziali. Si richiede la tutela della salute e del benessere e devono essere previste misure di mitigazione. È necessario limitare i disagi nel tempo, sottolineando l'importanza della qualità della vita. Devono essere introdotti controlli costanti. L'obiettivo è garantire condizioni abitative adeguate. La protezione dei residenti è prioritaria.

OSSERVAZIONE N. 51

Impatti psicologici e socio-comportamentali derivanti dalla realizzazione della circonvallazione ferroviaria sulla comunità di Marco

Impatti psicologici

Si evidenziano impatti psicologici legati all'incertezza e allo stress della popolazione. Tali effetti, pur non quantificabili facilmente, sono rilevanti. Si richiede la loro considerazione nelle valutazioni. L'opera incide sulla percezione del territorio e pertanto è necessario un approccio più attento alla dimensione sociale. Si sottolinea in tal senso il benessere collettivo. Gli effetti immateriali sono significativi. L'obiettivo è una valutazione più completa.

OSSERVAZIONE N. 52

Posa ed estensione delle barriere antirumore per la tutela psicofisica e della qualità della vita degli abitanti della frazione di Marco

Barriere antirumore

Si richiede il potenziamento delle barriere antirumore lungo il tracciato, che devono essere efficaci nella riduzione del rumore ferroviario. È necessario però curarne anche l'inserimento paesaggistico: le strutture non devono impattare visivamente sul territorio. Si richiede quindi progettazione integrata e accurata, devono essere estese e performanti. Si evidenzia la tutela della qualità della vita. L'obiettivo è ridurre l'impatto acustico.

OSSERVAZIONE N. 53

Tutela dei lavoratori nell'ambito del cantiere

Tutela dei lavoratori

Si richiama la necessità di garantire la sicurezza e la salute dei lavoratori nei cantieri. Devono essere rispettate le normative vigenti ed è necessario adottare elevati standard di prevenzione. Si richiede monitoraggio continuo delle attività. La formazione del personale è fondamentale. Devono essere gestiti i rischi specifici. La responsabilità del soggetto attuatore è centrale: l'obiettivo è garantire condizioni di lavoro sicure.

OSSERVAZIONE N. 54

Soluzioni alternative per la cittadella dei lavoratori

Cittadella dei lavoratori

Si propone la realizzazione di una struttura dedicata ai lavoratori del cantiere. L'obiettivo è concentrare servizi e logistica in un'unica area in quanto ciò potrebbe ridurre impatti diffusi sul territorio. Si richiede quindi una valutazione delle possibili localizzazioni. È necessario infatti minimizzare le interferenze con aree abitate. La gestione organizzata del personale è centrale, evidenziando in tal senso l'efficienza operativa: l'obiettivo è ottimizzare la gestione del cantiere.

OSSERVAZIONE N. 55

Criticità per il tessuto economico e i servizi locali nella frazione di Marco

Impatti su economia locale

Si evidenziano possibili impatti negativi sulle attività economiche locali durante la fase di cantiere. Commercio e servizi potrebbero subire disagi. Si richiede una valutazione degli effetti indiretti. Devono essere previste misure di sostegno e compensazione. È importante tutelare il tessuto produttivo. Particolare attenzione alla frazione di Marco. Si sottolinea la riduzione dell'accessibilità. L'obiettivo è proteggere l'economia locale.

OSSERVAZIONE N. 56

Studio del traffico di attraversamento tra Mori e Rovereto connesso alla cantierizzazione

Impatto del traffico da cantierizzazione e misure di mitigazione

L'osservazione sottolinea che la fase di cantierizzazione comporterà un rilevante aumento del traffico lungo l'asse Mori-Rovereto, gravando sulla rete viaria con effetti su sicurezza, congestione e qualità ambientale. Si evidenzia quindi la necessità di uno studio specifico del traffico di attraversamento, capace di

analizzare i flussi esistenti e quelli indotti dal cantiere, nonché le principali interferenze con la mobilità locale. Viene inoltre richiesta l'individuazione di misure efficaci per contenere gli impatti, attraverso una gestione organizzata dei flussi, sistemi di monitoraggio e soluzioni in grado di tutelare la qualità della vita dei residenti e la funzionalità del sistema economico.

OSSERVAZIONE N. 57

Valutazione di sostenibilità economica del contesto territoriale

Sostenibilità economica a livello locale

Si richiede che, qualora venga confermata la realizzazione di uno spazio ferroviario a cielo aperto in località Marco, il progetto sia integrato con un'approfondita analisi di sostenibilità economica del contesto territoriale. Questa analisi dovrà valutare in modo puntuale gli effetti economici diretti e indiretti a livello locale, considerando l'impatto su un'area con funzioni agricole, residenziali e produttive. In particolare, dovranno essere esaminati aspetti quali la perdita di suolo agricolo, le variazioni del valore immobiliare, le ricadute sulle attività economiche esistenti e le eventuali esternalità negative legate alla presenza dell'infrastruttura. Lo studio dovrà inoltre includere scenari alternativi e misure compensative, al fine di verificare la sostenibilità complessiva della soluzione proposta, non solo sotto il profilo tecnico, ma anche in termini di equilibrio economico-territoriale.

Il dibattito pubblico, quale istituto di partecipazione e confronto previsto dall'ordinamento vigente, si configura come uno strumento essenziale per assicurare un'interlocuzione ampia, trasparente e strutturata tra i territori interessati e il soggetto promotore dell'infrastruttura o dell'iniziativa progettuale. In tale prospettiva, esso consente non soltanto la diffusione delle informazioni relative all'opera, ma anche la raccolta di osservazioni, contributi e valutazioni provenienti dagli enti locali, dai portatori di interessi diffusi e dalla cittadinanza, secondo quanto stabilito dall'articolo 40 del decreto legislativo 36/2023 e dalle disposizioni contenute nell'allegato I.6, rubricato "dibattito pubblico obbligatorio", del medesimo decreto.

Nel caso di specie, il soggetto attuatore dell'intervento, individuato in Rete Ferroviaria Italiana, ha dato corso a un'articolata attività di illustrazione e approfondimento del progetto, predisponendo e rendendo disponibili i principali elaborati tecnico-progettuali e la relativa documentazione illustrativa dell'opera, al fine di consentire una piena conoscibilità degli interventi previsti, delle loro caratteristiche funzionali, nonché delle implicazioni trasportistiche, ambientali e territoriali connesse alla realizzazione dell'infrastruttura.

Parallelamente, è stata organizzata una serie strutturata di incontri pubblici, aventi carattere informativo e partecipativo, articolati in più sessioni e differenziati per ambiti tematici e territoriali, così da garantire un approfondimento progressivo e mirato delle diverse componenti progettuali.

In particolare, si sono svolti complessivamente sei incontri in modalità webinar, che hanno visto la partecipazione degli enti interessati, dei portatori di interessi collettivi e diffusi, nonché dei cittadini collegati da remoto.

Il primo incontro plenario, tenutosi in data 24 marzo 2026, ha avuto carattere introduttivo ed è stato dedicato alla presentazione generale dell'opera, illustrandone

finalità, caratteristiche principali e inquadramento strategico.

Il secondo incontro, svoltosi il 25 marzo 2026, ha costituito un momento di approfondimento specificamente orientato agli aspetti trasportistici, con particolare riferimento alla funzionalità dell'infrastruttura e ai relativi effetti sul sistema della mobilità.

Il terzo incontro, in data 26 marzo 2026, ha invece affrontato in maniera dettagliata le tematiche ambientali e gli aspetti realizzativi dell'intervento, con particolare attenzione alle ricadute sul territorio e alle soluzioni tecniche previste.

Successivamente, il quarto incontro, tenutosi il 31 marzo 2026, ha riguardato in modo prevalente la tratta di Rovereto, approfondendo il tracciato dell'opera e le interazioni con il contesto territoriale interessato.

Il quinto incontro, svoltosi il 1 aprile 2026, ha coinvolto i comuni ricadenti nell'ambito territoriale nord, mentre il sesto incontro, tenutosi il 2 aprile 2026, ha interessato i comuni dell'ambito sud, assicurando in tal modo una copertura complessiva delle diverse aree coinvolte dall'intervento.

Accanto alla modalità telematica, sono stati altresì organizzati due ulteriori incontri in presenza, finalizzati a favorire un confronto diretto e maggiormente partecipato.

Il primo si è svolto il 30 marzo 2026 presso la sala conferenze del MART di Rovereto, mentre il secondo ha avuto luogo il 20 aprile 2026 presso il teatro parrocchiale di Besenello, entrambi caratterizzati da un'ampia partecipazione e da un confronto articolato sui contenuti progettuali.

L'Amministrazione comunale, nell'ambito delle proprie competenze istituzionali e al fine di assicurare un ulteriore livello di coinvolgimento della comunità locale, ha inoltre ritenuto opportuno partecipare ad alcuni incontri presso le circoscrizioni maggiormente interessate dalle opere, mediante specifiche assemblee circoscrizionali.

In tale contesto, si è svolta un'assemblea in data 8 aprile 2026 nell'ambito territoriale di Lizzana–Mori–Ferrovia e altre due assemblee rispettivamente in data 24 marzo 2026 e 13 aprile 2026 nella circoscrizione di Marco.

Tali incontri sono risultati il veicolo per la raccolta di osservazioni e segnalazioni direttamente provenienti dai cittadini residenti.

Si dà inoltre atto che, con comunicazione formale di data 27 marzo 2026, l'Amministrazione comunale ha coinvolto il livello circoscrizionale (n. 7 circoscrizioni), richiedendo la formulazione di osservazioni e proposte in relazione al dibattito pubblico.

Le circoscrizioni maggiormente coinvolte hanno aderito alla richiesta, presentando le rispettive osservazioni che risultano richiamate nel documento predisposto.

Complessivamente, le attività partecipative si sono concretizzate in otto incontri complessivi, che hanno visto il coinvolgimento attivo degli enti istituzionali competenti, dei soggetti portatori di interessi diffusi organizzati in associazioni e comitati, nonché della cittadinanza, la quale ha potuto prendere parte agli incontri da remoto e, in occasione delle sedute in presenza e delle assemblee circoscrizionali, esprimere liberamente osservazioni, contributi e proposte in ordine al progetto illustrato.

Ulteriormente, si dà atto che l'Amministrazione comunale ha convocato una seduta congiunta della Commissione urbanistica e territorio e della Commissione ambiente e salute in data 27 aprile 2026, nel corso della quale sono state esaminate e formulate specifiche valutazioni e osservazioni in merito all'intervento, contribuendo così ad arricchire il quadro istruttorio complessivo.

Per quanto attiene alla competenza all'assunzione del presente atto, si ritiene opportuno evidenziare quanto segue.

Come noto, il Consiglio comunale è l'organo cui compete la determinazione dell'indirizzo politico-amministrativo dell'ente, nonché il controllo sulla sua attuazione,

esercitando le attribuzioni ad esso conferite dalla legge e dallo statuto.

Il Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2 e successive modificazioni e integrazioni, all'articolo 49, disciplina le attribuzioni del Consiglio comunale. In particolare, il comma 3, lettere b), dispone che il Consiglio delibera tra l'altro "*...i piani strategici, i documenti di programmazione, i piani di settore, i programmi di opere pubbliche e i relativi piani finanziari, i piani territoriali e urbanistici, nonché i programmi per la loro attuazione e le eventuali deroghe, i pareri da rendere nelle predette materie e quelli relativi ai piani di settore della provincia*". In tal senso con il presente provvedimento vengono condivise e approvate osservazioni e proposte relative ad un'infrastruttura strategica che assumono valenza di parere preliminare e di indirizzo per il prosieguo del procedimento. Si evidenzia, inoltre, che il tracciato previsto, sebbene contenuto nel documento di fattibilità delle alternative progettuali, non appare pienamente aderente alla pianificazione urbanistica vigente; circostanza che rafforza ulteriormente l'opportunità di coinvolgere il Consiglio comunale anche sotto il profilo territoriale e urbanistico.

Il medesimo articolo, al comma 3, lettera c), prevede inoltre che il Consiglio deliberi "*...i documenti propedeutici alla programmazione dei lavori pubblici previsti dalla normativa vigente e nei casi stabiliti dallo Statuto comunale...*". A tale proposito l'art. 14, comma 2 lett. a) fissa l'importo di 2,5 milioni di euro quale soglia oltre la quale è competente il Consiglio comunale. Alla luce di quanto sopra, risulta evidente che le osservazioni formulate nell'ambito del dibattito pubblico costituiscono un documento propedeutico alla successiva programmazione e realizzazione di un'opera pubblica di rilevante interesse strategico e di valenza sovraordinata, quale la circonvallazione ferroviaria di Rovereto.

Infine l'art. 49, comma 3. lett. n) precisa che il Consiglio comunale delibera su quelle materie che ad esso sono state espressamente attribuite dallo Statuto.

In tal senso si evidenzia che l'art. 14 prevede tra l'altro quanto segue:

1. Il consiglio comunale determina l'indirizzo politico-amministrativo del comune, controllandone l'attuazione ed esercita le competenze attribuitegli dalla legge e dallo statuto e, in particolare:

- a) *OMISSIS*
- b) *definisce i principi generali e gli indirizzi e adotta gli atti fondamentali e di programmazione per lo svolgimento dei compiti dell'Amministrazione;*
- c) *svolge funzioni di controllo generale relativo all'Amministrazione al fine di garantire imparzialità, trasparenza e partecipazione dei cittadini alla gestione della cosa pubblica;*
- d) *esercita le funzioni di indirizzo e di controllo politico-amministrativo comunque spettanti al comune, anche in forza di convenzione, su soggetti, quali istituzioni, aziende speciali, consorzi, società, che hanno per fine l'esercizio di servizi pubblici e la realizzazione di opere, progetti, interventi, effettuati per conto del comune o alle quali lo stesso partecipa con altri soggetti;*
- e) *verifica, nell'esercizio del controllo politico-amministrativo la coerenza dell'attività amministrativa con i principi dello statuto, gli indirizzi generali, gli atti fondamentali e di programmazione;*
- f) *OMISSIS*
- g) *OMISSIS*
- h) *può esprimere direttive e indirizzi in ordine all'adozione, da parte della giunta, di specifici provvedimenti - anche di indirizzo nei confronti dei dirigenti - in relazione all'attività amministrativa.*

Si ritiene che, stante la natura strategica sovranazionale dell'opera - che coinvolge

l'intero territorio comunale in relazione a molteplici profili di rilievo (programmatici, urbanistici, ambientali, di coinvolgimento dei cittadini, ecc.) - la presente deliberazione sintetizzi ed esprima competenze proprie del Consiglio comunale anche in considerazione del fatto che le osservazioni e le proposte in essa espresse si inseriscono nell'ambito di una procedura di dibattito pubblico obbligatoria a norma del D.Lgs. n. 36/2023.

Sussistono pertanto tutti i presupposti di fatto e le ragioni giuridiche per procedere all'approvazione della presente deliberazione, rilevando che l'organo competente è il Consiglio comunale, quale organo di indirizzo e di controllo politico-amministrativo e strategico dell'ente.

Alla luce di quanto sopra esposto, il presente provvedimento viene dichiarato immediatamente esecutivo, ai sensi della normativa vigente, al fine di garantire il rispetto dei termini procedurali stabiliti dall'articolo 40 e dall'allegato I.6 del decreto legislativo 36/2023 e consentire il tempestivo inoltro delle osservazioni formulate e approvate dal civico consesso nelle competenti sedi procedurali,

IL CONSIGLIO COMUNALE

premesso quanto sopra;

visto il Codice degli Enti Locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con Legge regionale 3 maggio 2018, n. 2 e s.m.;

visto lo Statuto comunale, approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 20 di data 13 maggio 2009 e modificato con deliberazioni del Consiglio comunale n. 44 di data 26 novembre 2014 e n. 6 di data 7 marzo 2016;

visto il Codice dei contratti pubblici approvato con D.Lgs. 31 marzo 2023 n. 36;

svoltasi la discussione come da verbale audio di seduta;

visti gli allegati pareri di regolarità tecnico-amministrativa e di regolarità contabile sulla proposta della presente deliberazione – resi ai sensi dell'art. 185 del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2 e s.m.:

- parere favorevole di regolarità tecnico-amministrativa del dirigente del Servizio tecnico e sviluppo del territorio Luigi Campostrini;
- parere favorevole di regolarità contabile reso dal dirigente del Servizio programmazione, finanze e progetti europei Gianni Festi;

constatato e proclamato, da parte del Presidente assistito dagli scrutatori, il seguente esito della votazione effettuata in forma palese per alzata di mano:

Consiglieri presenti: n. 32

ad unanimità di voti favorevoli

delibera

1. di prendere atto dell'iter avviato ai fini della procedura di dibattito pubblico, di cui all'articolo 40 del Decreto Legislativo 31 marzo 2023, n. 36, relativa al lotto 3B della circonvallazione ferroviaria di Rovereto, nell'ambito del quadruplicamento della linea

Verona–Fortezza, identificato con CUP J41C09000000005, procedura indetta da RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane;

2. di precisare che, ai sensi dell'articolo 40 del Decreto Legislativo 31 marzo 2023, n. 36, nonché di quanto stabilito dall'Allegato I.6, rubricato "Dibattito pubblico obbligatorio", al medesimo decreto legislativo, le amministrazioni interessate alla realizzazione dell'intervento – tra cui gli enti territoriali – nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati interessati all'intervento in ragione dei rispettivi scopi statutari, possono presentare osservazioni e proposte entro il termine di 60 giorni dalla data di pubblicazione e indizione del dibattito pubblico, avvenuta in data 9 marzo 2026;
3. di esprimere, ai sensi dei riferimenti normativi sopra richiamati, le proprie osservazioni finalizzate alla risoluzione dei principali problemi di assetto del territorio di competenza, mediante l'approvazione del rapporto costituito da n. 57 osservazioni, redatte nel periodo marzo–maggio 2026, denominato "*Dibattito pubblico della circonvallazione ferroviaria di Rovereto – Lotto 3B – Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona–Fortezza – Osservazioni del Comune di Rovereto*", da intendersi quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
4. di precisare che l'Amministrazione comunale provvederà ad inoltrare, caricando sul sito appositamente predisposto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., le osservazioni pervenute da parte dei Consigli Circostrizionali e depositate agli atti;
5. di precisare che l'Amministrazione comunale provvederà ad inoltrare, caricando sul sito appositamente predisposto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., le osservazioni pervenute alla scrivente Amministrazione da parte della collettività e di cittadini interessati, in numero complessivo di 13 e depositate agli atti;
6. di precisare che l'Amministrazione comunale provvederà ad inoltrare, caricando sul sito appositamente predisposto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., le osservazioni che dovessero pervenire successivamente alla data della presente deliberazione e fino alla scadenza del termine per la loro presentazione nell'ambito del dibattito pubblico, fissata all'8 maggio 2026.
7. di stabilire che quanto espresso con il presente atto rappresenta un primo indirizzo politico amministrativo del Comune nell'ambito della procedura dell'opera in questione;
8. di incaricare il Dirigente preposto all'Area Tecnica e al Servizio Territorio, Mobilità, Urbanistica e Grandi Opere dell'inoltro della documentazione afferente alle osservazioni formulate e sopra approvate, mediante idonei strumenti messi a disposizione dal soggetto promotore del dibattito pubblico, entro il termine dell'8 maggio 2026;
9. di dare atto che il presente provvedimento non comporta riflessi diretti o indiretti di carattere finanziario ed economico tali da pregiudicare gli equilibri di bilancio, né incide sulla congruità, coerenza e attendibilità delle previsioni del bilancio in corso;
10. di precisare che avverso la presente deliberazione sono ammessi i seguenti ricorsi:

- a) opposizione alla Giunta comunale entro il periodo di pubblicazione, ai sensi dell'articolo 183, comma 5, del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2 e ss.mm.;
- b) ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale di Trento entro 60 giorni, ai sensi dell'articolo 29 del Dlgs. 2 luglio 2010, n. 104 ;
- c) ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni, ai sensi dell'articolo 8 del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.

Dichiarazione di immediata eseguibilità

Constatato e proclamato, da parte del Presidente assistito dagli scrutatori, il seguente esito della votazione effettuata in forma palese per alzata di mano:

Consiglieri presenti: n. 32

ad unanimità di voti favorevoli

il Consiglio comunale, per le motivazioni di cui ineseguibile ai sensi dell'art. 183, comma 4, del Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino Alto-Adige, di cui alla L.R. 3 maggio 2018 n. 2 e s.m. premessa, dichiara la presente deliberazione immediatamente

n. 1 Allegato

Letto, approvato e sottoscritto digitalmente

IL PRESIDENTE
CLAUDIO CEMIN
firmato digitalmente

IL SEGRETARIO GENERALE
VALERIO BAZZANELLA
firmato digitalmente

Allegati:

- PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA (impronta:
3DB2516D69FC2B7614A54629392D1298D566016452B7C13EC8AB7D129FDEF87A)
 - PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE (impronta:
F171E11DB4B45A47428F270CB6FCEAC0229A321B3DE7F32D076AEFB45DED6828)
 - ALLEGATO (impronta:
98BF1B6AB96E9A4F644B5EAFE15DF0206E520F550A30AFCBD0DEC6C3450A2550)
-