



www.dpcirconvallazionevereto.it



Dibattito Pubblico Circonvallazione di Rovereto

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

Relazione conclusiva del responsabile del Dibattito Pubblico

Sommario

1	PREMESSA	3
2	OGGETTO DEL DIBATTITO PUBBLICO	3
2.1	INQUADRAMENTO DI PROGETTO	3
2.2	LE ALTERNATIVE PROGETTUALI.....	4
2.2.1	<i>Soluzione 1 – Corridoio Verde</i>	5
2.2.2	<i>Soluzione 2 – Corridoio Blu</i>	6
2.2.3	<i>Soluzione 3 – Corridoio Rosso</i>	6
2.3	RISULTATI ANALISI MULTICRITERIA.....	7
3	IL DIBATTITO PUBBLICO	8
3.1	L'ITER PROCEDURALE.....	8
3.2	IL DIBATTITO PUBBLICO SUL PROGETTO DEL LOTTO 3 B “CIRCONVALLAZIONE DI ROVERETO”.....	8
3.3	STRUMENTI DI PARTECIPAZIONE E COMUNICAZIONE.....	9
3.3.1	<i>Sito Web</i>	9
3.3.2	<i>Incontri pubblici e tematici</i>	10
3.3.3	<i>Comunicati Stampa</i>	11
3.4	AVVIO DEL DIBATTITO PUBBLICO	11
3.5	GLI INCONTRI	11
3.5.1	<i>Incontro plenario del 24 marzo 2026</i>	12
3.5.2	<i>Incontro di approfondimento del 25 marzo 2026</i>	13
3.5.3	<i>Incontro di approfondimento del 26 marzo 2026</i>	14
3.5.4	<i>Incontro con il territorio del 31 marzo 2026</i>	15
3.5.5	<i>Incontro con il territorio del 1° aprile 2026</i>	16
3.5.6	<i>Incontro con il territorio del 2 aprile 2026</i>	17
4	I CONTRIBUTI DEI PARTECIPANTI	18
5	TEMI EMERSI	19
5.1	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI.....	19
5.2	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI.....	21
5.3	COMPENSAZIONI, GARANZIE E TUTELE LEGALI.....	23
5.4	ASPETTI IDRICI E IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	23
5.5	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA.....	25
5.6	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	27
5.7	ESPROPRI	27
5.8	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	28
5.9	ASPETTI TRASPORTISTICI E ANALISI COSTI BENEFICI.....	30
5.10	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	30
6	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	32
7	ALLEGATI	33
8	CREDITI	34

1 PREMESSA

L'istituto del Dibattito Pubblico (di seguito “DP”) sulle grandi opere d'interesse pubblico è normato dal **D. Lgs. 36/2023 Codice degli Appalti, all'art.40 e all'allegato I.6**, che disciplinano i casi in cui il DP è obbligatorio, le modalità di svolgimento, le modalità di individuazione e i compiti del responsabile del DP, i contenuti della Relazione di progetto dell'opera e della Relazione conclusiva del procedimento.

Di rilievo, **rispetto al precedente Codice degli Appalti, D. Lgs. 50/2016 art. 22**, è l'assenza della Commissione nazionale del DP e la definizione dei soggetti titolati a partecipare al DP e a presentare osservazioni entro il termine di 60 gg dalla pubblicazione della relazione di progetto, che sono circoscritti a *“le amministrazioni statali interessate alla realizzazione dell'intervento, le regioni e gli altri enti territoriali interessati dall'opera, nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati, che, in ragione degli scopi statutari, sono interessati dall'intervento, possono presentare osservazioni (...)”*.

2 OGGETTO DEL DIBATTITO PUBBLICO

2.1 INQUADRAMENTO DI PROGETTO

Il Progetto del **Lotto 3B “Circonvallazione di Rovereto”** si inserisce nell'ambito del più ampio intervento di *Quadruplicamento della Linea Verona – Fortezza*, finalizzato ad incentivare un progressivo passaggio dal trasporto merci su gomma a quello su rotaia, contribuendo a decongestionare la rete autostradale prossima alla saturazione. Nello specifico, l'intervento di quadruplicamento permetterà l'accesso da Sud alla Galleria di Base del Brennero contribuendo al potenziamento dell'asse Verona-Innsbruck-Monaco sul Corridoio *TEN-T (Trans European Network-Transport) Scandinavo – Mediterraneo*, progetto di carattere programmatico avviato dall'Unione Europea per il miglioramento delle vie di comunicazione a livello comunitario e transfrontaliero con l'obiettivo di contribuire alla riduzione delle emissioni di gas inquinanti attraverso una gestione sostenibile dei trasporti. L'intervento consentirà, in sintesi, un incremento di capacità e velocità del corridoio e la canalizzazione dei flussi, consentendo di dedicare la nuova linea «alta capacità» principalmente al traffico merci. L'intervento del Quadruplicamento della Linea Verona – Fortezza è suddiviso in 7 lotti funzionali, alcuni definiti “prioritari” per i benefici trasportistici apportati.

I lotti prioritari si articolano – da nord a sud - nel quadruplicamento della linea “Fortezza-Ponte Gardena” e nelle circonvallazioni di Bolzano, Trento e Rovereto e nell’ “Ingresso a Verona da Nord”, mentre i 3 lotti di completamento andranno a realizzare le cuciture tra i lotti prioritari. Al progetto di quadruplicamento si aggiunge un investimento correlato sull'impianto di Verona Quadrante Europa (Figura 1).

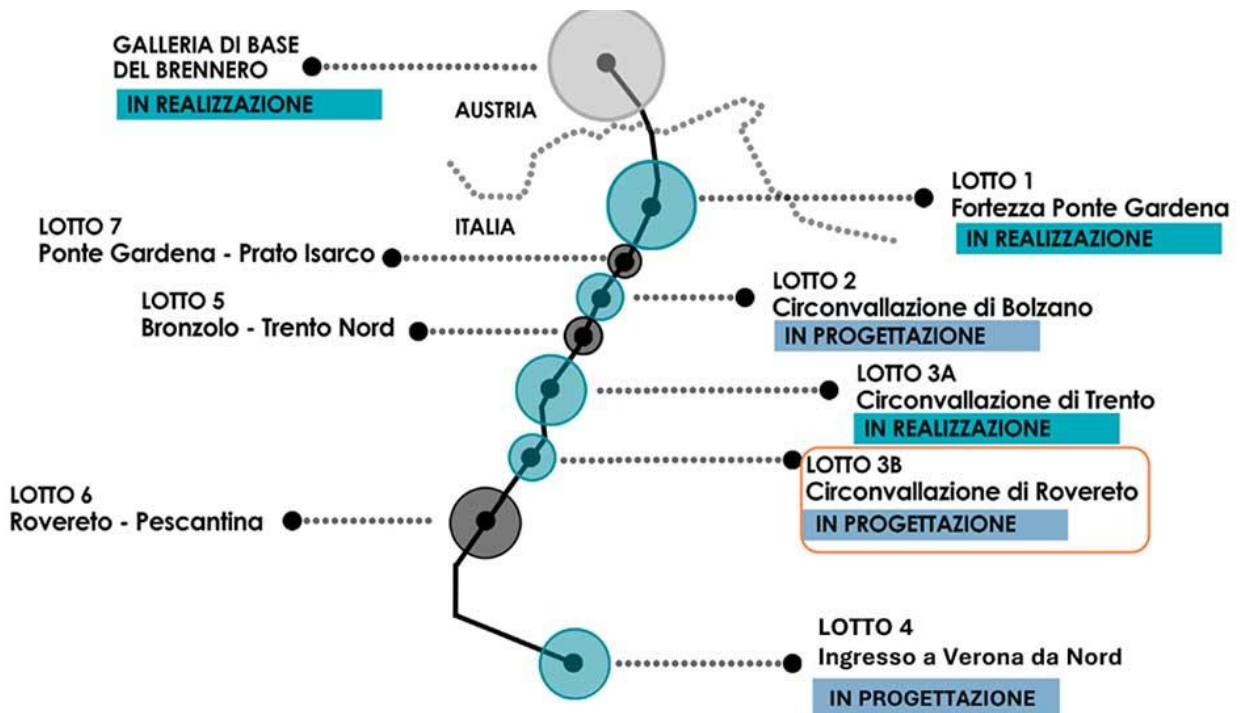


Figura 1 Lotti di accesso sud alla Galleria di Base del Brennero

Il Progetto del Lotto 3 B “Circonvallazione di Rovereto”, ricadente interamente nel territorio della Provincia di Trento, prevede un tratto all’aperto che interessa i Comuni di Ala e Mori e Rovereto per poi sotto attraversare i Comuni di Rovereto, Volano, Nomi, Calliano e Besenello. In corrispondenza di quest’ultimo, successivamente il tracciato torna in superficie per raccordarsi in località Acquaviva nel comune di Trento sia alla linea storica Verona – Brennero sia alla futura Circonvallazione di Trento attualmente in fase di realizzazione.

2.2 Le alternative progettuali

Il progetto del Lotto 3B “Circonvallazione di Rovereto” prevede la realizzazione della nuova linea ferroviaria a doppio binario prevalentemente in galleria con due tratti allo scoperto in corrispondenza degli imbocchi della stessa. L’opera ha origine in corrispondenza della linea storica Verona-Brennero a circa 700 m a nord della stazione di Serravalle, per poi bypassare la città di Rovereto e collegarsi, in località Acquaviva, alla linea storica Verona-Brennero e alla futura Circonvallazione di Trento.

Le soluzioni presentate nel prosieguo ed oggetto del DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando Rete Ferroviaria Italiana presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Da questo momento la collaborazione tra RFI e la Provincia Autonoma di Trento, ufficializzata anche tramite la sottoscrizione di appositi Protocolli, ha portato allo studio di diverse alternative di tracciato per il Lotto 3 (Circonvallazione di Trento e Rovereto) rilasciate a partire dal 2008 e analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell’Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT.

Nel corso del 2023, sono state sviluppate e messe a confronto nel Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) tre possibili alternative di corridoio infrastrutturale. Le tre alternative sviluppate sono accomunate dai tratti di imbocco allo scoperto e si differenziano per il percorso in sotterraneo, ovvero per il diverso tracciato della galleria naturale. Lo studio dello sviluppo planimetrico e l’altimetria del tracciato ferroviario sono

stati fortemente condizionati dall'orografia del territorio attraversato e dalla caratterizzazione geomorfologica e idrologica dell'area (Figura 2).

Nel mese di marzo 2025 è stata avviata, inoltre, la redazione del PFTE, sviluppando la progettazione della soluzione progettuale risultata più vantaggiosa dall'Analisi Multicriteria, ovvero la (soluzione n. 3), elaborata nell'ambito del DocFAP. Tale attività è stata intrapresa per dar seguito alle richieste di approfondimento formulate dagli Enti Territoriali durante le interlocuzioni preliminari, con l'obiettivo di pervenire a un livello di dettaglio progettuale più elevato.

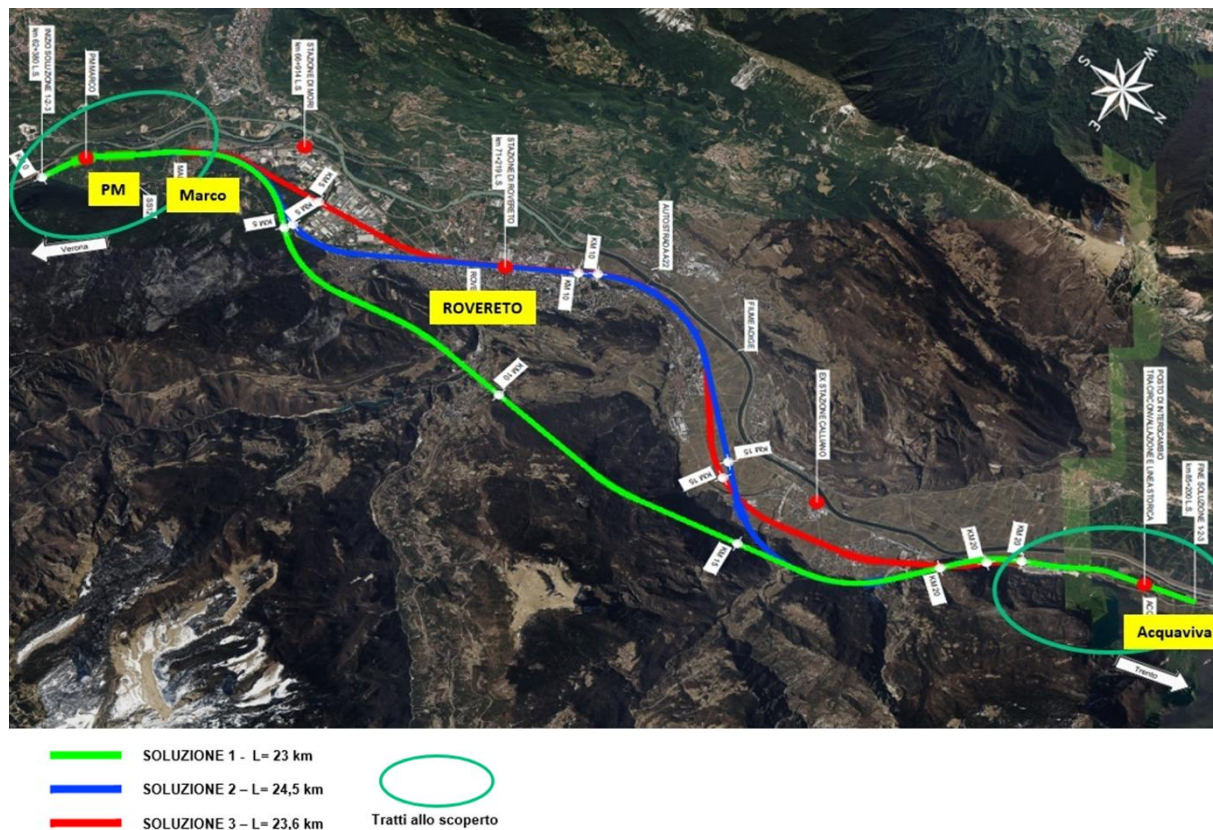


Figura 2 Alternative di corridoio indagate nel DocFAP

2.2.1 Soluzione 1 – Corridoio Verde

La Soluzione 1 – Corridoio Verde prevede lo sviluppo di una linea doppio binario di lunghezza complessiva pari a circa 24,5 km. L'intervento ha origine a circa 700m dalla fermata di Serravalle all'Adige nel comune di Ala dove è previsto un primo tratto all'aperto in cui si sviluppa la deviazione plano-altimetrica verso est della linea storica per consentire l'innesto dei nuovi binari della circonvallazione. Il corridoio ferroviario procede in galleria naturale e dopo aver sotto attraversato il Comune di Rovereto e ad una quota stimata pari a 80 m sotto il piano campagna, procede in profondità ad est dei comuni di Nomi, Calliano e Besenello. In corrispondenza di quest'ultimo poi il tracciato torna allo scoperto per ricollegarsi in superficie in località Acquaviva alla linea storica esistente e alla futura Circonvallazione di Trento. Tale configurazione di tracciato prevede uno sviluppo complessivo in galleria naturale di circa 16,7 km con il piano del ferro posto ad una quota media di -60/-70 m dal livello del piano campagna (Figura 3).

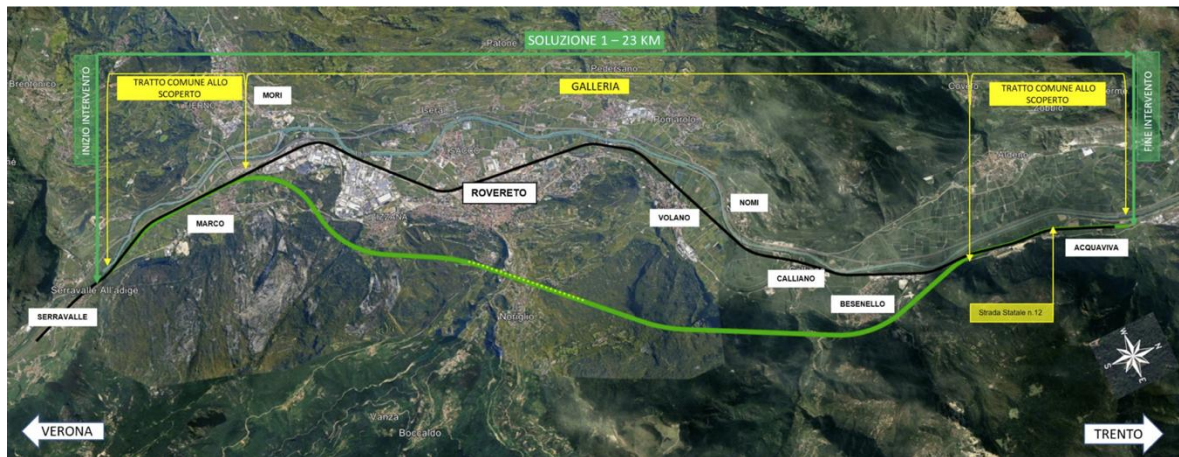


Figura 3 Soluzione 1 – Corridoio Verde

2.2.2 Soluzione 2 – Corridoio Blu

La soluzione 2 – Corridoio Blu prevede lo sviluppo di una linea doppio binario di lunghezza complessiva pari a circa 24,5 km. L'intervento ha origine a circa 700m dalla fermata di Serravalle all'Adige nel comune di Ala dove è previsto un primo tratto all'aperto in cui si sviluppa la deviazione piano-altimetrica verso est della linea storica per consentire l'innesto dei nuovi binari della circonvallazione. Il corridoio ferroviario procede in galleria naturale e dopo aver sotto attraversato il Comune di Rovereto e ad una quota stimata pari a 80 m sotto il piano campagna, procede in profondità ad est dei comuni di Nomi, Calliano e Besenello. In corrispondenza di quest'ultimo poi il tracciato torna allo scoperto per ricollegarsi in superficie in località Acquaviva alla linea storica esistente e alla futura Circonvallazione di Trento. Tale configurazione di tracciato prevede uno sviluppo complessivo in galleria naturale di circa 16,7 km con il piano del ferro posto ad una quota media di -60/-70 m dal livello del piano campagna (Figura 4).

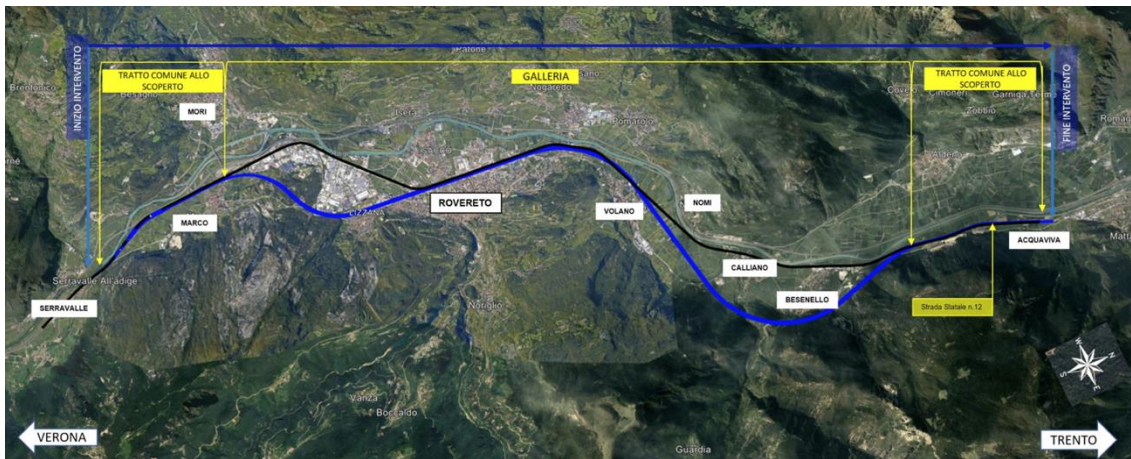


Figura 4 Soluzione 2 – Corridoio Blu

2.2.3 Soluzione 3 – Corridoio Rosso

La soluzione 3 – Corridoio Rosso prevede lo sviluppo di una linea doppio binario di lunghezza complessiva pari a circa 23,4 km. L'intervento ha origine a circa 700m dalla stazione ferroviaria di Serravalle dell'Adige nel comune di Ala dove è previsto un primo tratto all'aperto in cui si sviluppa la deviazione piano-altimetrica verso est della linea storica per consentire l'innesto dei nuovi binari della Circonvallazione. L'intervento prosegue per entrare in galleria

naturale ad ovest della Località Lavini di Marco e sotto attraversa la zona industriale di Rovereto per collocarsi poi planimetricamente al di sotto del corridoio infrastrutturale esistente costituito dalla Strada Statale 12 e dalla linea ferroviaria esistente. Il tracciato, dopo aver superato l'abitato di Rovereto, riprende planimetricamente (ma sempre in galleria naturale) l'impronta della linea storica fino alla località di Volano dove la ferrovia procede sempre in sotterraneo a est dei comuni di Nomi, Calliano e Besenello. A differenza del corridoio 2, proseguendo verso nord il tracciato si mantiene all'esterno del versante montuoso restando nel fondo valle e ricollegandosi, come per le precedenti soluzioni, in superficie alla linea storica esistente e alla futura Circonvallazione di Trento in località Acquaviva. Tale configurazione di tracciato prevede uno sviluppo complessivo in galleria naturale di circa 16,4 km con il piano del ferro posto ad una quota media di -60/-70 m dal livello del piano campagna (Figura 5).



Figura 5 Soluzione 3 – Corridoio Rosso

2.3 Risultati analisi multicriteria

Le tre alternative descritte sono state confrontate attraverso l'Analisi Multicriteria (AMC), utilizzata come strumento di supporto per individuare la soluzione più idonea rispetto agli obiettivi del progetto. L'analisi si basa su un insieme di indicatori – ambientali, sociali, tecnici ed economici – e consente di valutare in modo comparativo le prestazioni di ciascuna alternativa.

L'obiettivo è quello di razionalizzare il processo di scelta e identificare la soluzione “giustificata”, ovvero quella che, nel confronto su più criteri e indicatori, risulta preferibile in maniera ricorrente rispetto alle altre. Tale approccio garantisce una piena rispondenza al concetto di sostenibilità a 360°, integrando aspetti ambientali, sociali, tecnico-economici. Il metodo si basa sulla trasformazione delle prestazioni di ciascuna alternativa, rispetto ai vari indicatori, in un sistema di preferenze pesate che consente di ottenere un punteggio finale complessivo per ogni opzione. Tali punteggi non rappresentano una votazione in valore assoluto assegnato alla singola soluzione, ma costituisce un parametro comparativo oggettivo che consente di effettuare un confronto razionale tra le alternative.

Nell'ambito della AMC condotta, le alternative progettuali sono state valutate relativamente alle seguenti categorie di indicatori:

Sostenibilità ambientale, finalizzata ad analizzare gli aspetti ambientali, paesaggistici e gli impatti dell'intervento sul suolo e sul sottosuolo (legati alla geomorfologia, all'idrologia e all'idraulica);

Sostenibilità sociale, la quale valuta gli impatti diretti e indiretti che gli scenari individuati hanno sulla collettività in termini di qualità della vita e tutela della salute;

Sostenibilità tecnico-economica, raggruppa indicatori che consentono una valutazione dell’impatto degli scenari individuati su aspetti relativi alla complessità infrastrutturale e relativi alla costruzione delle opere, includendo i costi e tempi di realizzazione.

I risultati ottenuti dall’**Analisi Multicriteria** hanno evidenziato come la **Soluzione 3 (Corridoio rosso)** risulti la giustificata rispetto alle altre due soluzioni progettuali. In particolare, la Soluzione 3 si configura come “giustificata” rispetto agli indicatori di tutte le categorie: Sostenibilità Ambientale, Sostenibilità Sociale e Sostenibilità Tecnico – Economica.

3 IL DIBATTITO PUBBLICO

3.1 L’Iter procedurale

Il Dibattito Pubblico è uno strumento normativo di democrazia partecipativa, pensato per promuovere il confronto pubblico e la trasparenza nei processi decisionali riguardanti opere pubbliche di particolare impatto sul territorio e sulla vita delle comunità locali. La sua disciplina è oggi regolata dal D. Lgs. 36/2023, che ha aggiornato e sostituito la precedente normativa (D. Lgs. 50/2016), stabilendo nuovi criteri dimensionali, attuativi e i tempi per lo svolgimento del dibattito.

Nello specifico, secondo quanto previsto dall’art.40 del D. Lgs. 36/2023, il Dibattito Pubblico viene indetto dal soggetto proponente dell’opera e si apre con la pubblicazione sul sito istituzionale della stazione appaltante o dell’ente concedente di una relazione contenente il progetto dell’opera e l’analisi di fattibilità delle eventuali alternative progettuali.

Il DP ha l’obiettivo di informare correttamente i cittadini e gli stakeholder locali, favorendo la comprensione degli impatti territoriali, ambientali ed economici dell’opera proposta. Consente inoltre di intercettare per tempo criticità, dubbi e proposte che potrebbero emergere nel corso della progettazione e realizzazione dell’intervento, migliorandone la sostenibilità tecnica e sociale.

3.2 Il Dibattito Pubblico sul progetto del Lotto 3 B “Circonvallazione di Rovereto”

Il presente Dibattito Pubblico è stato promosso da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito “RFI”), in qualità di soggetto proponente dell’opera. A seguito della fase preparatoria, finalizzata alla predisposizione del sito web dedicato, degli strumenti informativi e del Documento di Progetto, e conclusasi con la trasmissione della relativa documentazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 4 marzo 2026, il Dibattito Pubblico ha avuto avvio formale il 9 marzo 2026. In tale occasione si è svolta la conferenza stampa di presentazione, si è proceduto con la messa online del sito web dedicato (www.dpcirconvallazionerovereto.it) e la pubblicazione della Relazione di Progetto, sia sul portale di RFI sia sul sito ufficiale del Dibattito Pubblico.

A partire da questa data, inoltre, si è aperto il periodo di 60 giorni destinato allo svolgimento degli incontri con gli stakeholder e alla presentazione delle osservazioni da parte degli stessi. La data ultima per la presentazione delle osservazioni, pertanto, è stata fissata all’8 maggio 2026. A partire dall’8 maggio sono previsti 60 giorni (con scadenza 8 luglio 2026) per la predisposizione della Relazione Conclusiva da parte del Responsabile del DP che ha la funzione di restituire in modo ordinato i contenuti emersi nel corso del confronto, dando conto delle principali questioni sollevate, delle osservazioni ricevute e degli elementi utili alle successive valutazioni progettuali. Successivamente sono previsti ulteriori 60 giorni per la predisposizione del Documento conclusivo, che conterrà le valutazioni finali e le determinazioni in merito al progetto alla luce dei contributi ricevuti durante il percorso

partecipativo, e sarà predisposto a cura di RFI quale proponente dell'opera. La Relazione conclusiva viene pubblicata sul sito web di RFI e sul sito web del Dibattito Pubblico, così come il Documento conclusivo, che viene anche trasmesso al MIT. Il percorso si concluderà pertanto il **7 settembre 2026**, con la pubblicazione del Documento conclusivo sul portale di RFI e sul sito web del Dibattito Pubblico.

3.3 Strumenti di partecipazione e comunicazione

Per garantire un coinvolgimento ampio, accessibile e trasparente della cittadinanza e dei portatori di interesse, il Dibattito Pubblico si è avvalso di una pluralità di strumenti, pensati per favorire la più ampia accessibilità, trasparenza e il dialogo informato tra soggetti interessati. Di seguito si descrivono le principali modalità attraverso cui è stato promosso e gestito il confronto pubblico.

3.3.1 Sito Web

Il sito web ufficiale del Dibattito Pubblico dedicato al **Lotto 3B - Circonvallazione di Rovereto** – (www.dpcirconvallazionerovereto.it) è stato il principale strumento di informazione, partecipazione e coordinamento delle attività del DP ed ha rappresentato il principale punto di accesso alle informazioni. Attraverso il portale infatti sono stati resi disponibili i materiali progettuali, gli approfondimenti, gli aggiornamenti, il calendario degli incontri e le informazioni utili alla partecipazione. I contenuti pubblicati sono stati redatti con un linguaggio chiaro e accessibile, con l'intento di rendere comprensibili anche ai non addetti ai lavori le scelte progettuali e le tematiche affrontate e mirando a coinvolgere in modo consapevole amministrazioni, associazioni, comitati, ed enti interessati, facilitando la comprensione e la partecipazione attiva (Figura 6).

I contenuti sono stati organizzati con l'obiettivo di rendere il sito funzionale alla consultazione da parte di un pubblico ampio, anche non tecnico e di favorire la comprensione delle alternative progettuali e delle principali questioni territoriali connesse all'intervento.

Una delle funzionalità più rilevanti del sito è stata la possibilità di iscriversi agli incontri pubblici attraverso moduli online dedicati a Enti, Associazioni/Comitati portatori di interesse e privati cittadini. Attraverso il portale è stato inoltre possibile raccogliere contributi, osservazioni e documentazione, favorendo la tracciabilità del percorso partecipativo e la disponibilità pubblica dei materiali prodotti. Il sito inoltre è predisposto per svolgere anche una funzione di archivio delle attività del Dibattito, rendendo consultabili il calendario degli incontri, gli aggiornamenti, le informazioni organizzative e i materiali progressivamente pubblicati, registrando un traffico di 5.279 accessi, con una durata media di permanenza pari a 15 minuti e 42 secondi (dati OVH clouds WEB STATISTIC).

Sul sito sono state rese disponibili, a partire dal giorno successivo, le registrazioni integrali degli incontri, per consentirne una visualizzazione asincrona.

Il sito web dedicato al Dibattito Pubblico è stato progettato secondo criteri di accessibilità, in coerenza con le linee guida **WCAG 2.1 – livello AA** del W3C. La struttura del portale, basata su menu chiari, sezioni ordinate e contenuti facilmente individuabili, è stata predisposta con l'intento di fornire un'esperienza di navigazione semplice e inclusiva, anche tramite tastiera, rendendo le informazioni fruibili da persone con disabilità visive, motorie o con differenti esigenze di accesso digitale.



Figura 6 – Schermata home sito web

3.3.2 Incontri pubblici e tematici

Il confronto diretto con la popolazione è stato promosso attraverso un calendario articolato di incontri, organizzati in modalità webinar in conformità con quanto previsto dal Nuovo Codice degli Appalti. Tali appuntamenti si sono differenziati per tipologia e aree territoriali (Rovereto, Comuni Ambito Nord e Comuni Ambito Sud): eventi finalizzati alla presentazione generale dell'opera, incontri di approfondimento tecnico con focus su specifici aspetti del progetto, e incontri tematici dedicati a questioni territoriali o settoriali di particolare rilievo. Questa diversificazione ha permesso di coinvolgere una pluralità di soggetti e di favorire una discussione più approfondita, calibrata sulle diverse sensibilità e competenze dei partecipanti. Gli incontri sono stati organizzati con l'obiettivo di assicurare la più ampia partecipazione possibile di Enti, dei comitati e delle associazioni del territorio, nonché dei singoli cittadini, favorendo l'interazione di questi ultimi con i soggetti portatori di interessi riconosciuti dalla normativa, quali canali di raccolta e rappresentazione delle osservazioni da sottoporre al proponente. Per assicurare la possibilità di esprimersi a tutti i partecipanti portatori di interessi diffusi, gli interventi sono stati gestiti secondo regole condivise di ascolto e dialogo. I partecipanti sono stati invitati a prenotare l'intervento attraverso il modulo di iscrizione online, obbligatorio per tutti, oppure attraverso la richiesta al Supporto tecnico tramite la chat del collegamento online.

La parola veniva assegnata dal Responsabile del Dibattito Pubblico, secondo l'ordine di prenotazione. Le domande formulate durante gli incontri venivano raccolte e sottoposte ai tecnici presenti. I tecnici hanno fornito una risposta immediata durante gli incontri o, qualora fossero necessari approfondimenti, è stato previsto che la risposta venisse elaborata successivamente e pubblicata tra i materiali ufficiali del Dibattito Pubblico, garantendo così completezza informativa e tracciabilità delle osservazioni sollevate. Al termine di ogni incontro, sul sito web dedicato sono state

pubblicate le videoregistrazioni degli incontri e le presentazioni dei relatori al fine di consentire a chiunque di prenderne visione, anche in un secondo momento. Questo ha permesso di estendere la partecipazione anche a coloro che non hanno potuto essere presenti in diretta. Gli incontri online si sono svolti sulla piattaforma Zoom, sfruttando funzioni utili all'accessibilità, tra cui sottotitoli automatici, ingrandimento dei contenuti a schermo, chat per gli interventi scritti abilitata ai portatori di interessi diffusi, prenotazione della parola con audio e video attivabili.

La piattaforma, che è inoltre compatibile con i principali screen reader, tra cui JAWS, NVDA, VoiceOver e TalkBack, consentendo anche alle persone non vedenti o ipovedenti di accedere ai contenuti e prendere parte al confronto.

Al fine di agevolare la partecipazione dei cittadini e dei rappresentanti istituzionali, inoltre, visto lo svolgimento degli incontri in modalità webinar, il **Comune di Rovereto ha messo a disposizione apposite sale** per consentire a consiglieri comunali e cittadini di seguire gli incontri e prendere parte al percorso di confronto anche in forma assistita e condivisa.

3.3.3 *Comunicati Stampa*

I comunicati stampa hanno rappresentato uno strumento essenziale per garantire la massima trasparenza e diffusione delle informazioni relative al percorso del Dibattito Pubblico. Redatti in occasione delle principali fasi del processo – all'avvio degli incontri e alla chiusura – questi testi hanno consentito di raggiungere un pubblico ampio anche a livello nazionale. I comunicati hanno contribuito a rafforzare la visibilità dell'iniziativa, a stimolare la partecipazione dei cittadini e a garantire che l'informazione fosse tempestivamente diffusa.

3.4 **Avvio del Dibattito Pubblico**

Il Dibattito Pubblico è stato ufficialmente avviato il 9 marzo 2026 con la conferenza stampa tenutasi a Rovereto nella sede della Comunità della Vallagarina. Alla presentazione delle tappe del Dibattito Pubblico hanno partecipato **Alberto Scerbo**, Presidente della Comunità della Vallagarina, **Maurizio Fugatti**, Presidente della Provincia Autonoma di Trento, **Aldo Isi**, Amministratore Delegato di RFI, **Giuseppe Romeo**, Responsabile del Dibattito Pubblico e **Damiano Beschin**, Referente di Progetto dell'opera di RFI. Hanno inoltre presenziato all'incontro i Sindaci dei Comuni interessati dall'intervento.

In tale occasione è stata annunciata la pubblicazione della Relazione di Progetto sul sito del Dibattito Pubblico e sul portale di RFI, atto che segna formalmente l'inizio del percorso partecipativo, in conformità al regolamento nazionale sul Dibattito Pubblico. L'incontro con la stampa ha rappresentato non solo un momento istituzionale, ma anche un'importante occasione di promozione dell'iniziativa presso l'opinione pubblica e i media territoriali.

3.5 **Gli incontri**

Il Dibattito Pubblico è stato gestito attraverso l'organizzazione di nove incontri svoltisi **in modalità webinar**, in conformità con quanto previsto dal Nuovo Codice degli Appalti: un incontro plenario, due incontri tematici, sei incontri con focus sugli ambiti territoriali interessati dall'opera. Di questi ultimi, tre sono stati specificamente rivolti al confronto con i funzionari tecnici dei rispettivi Comuni, con l'obiettivo di intercettare criticità e favorire un dialogo strutturato e collaborativo tra RFI e le Amministrazioni locali.

Qui di seguito il calendario degli eventi:

- 09 Marzo: Conferenza Stampa presso la sede della Comunità della Vallagarina, Rovereto;
- 24 Marzo: Presentazione generale del progetto – Incontro Plenario;

- 25 Marzo: Ragioni dell'opera e aspetti trasportistici – Incontro di approfondimento;
- 26 Marzo: Gli aspetti ambientali e gli aspetti realizzativi – Incontro di approfondimento;
- 31 Marzo: Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio – Focus Comune di Rovereto
 - *Mattino*: incontro dedicato a funzionari tecnici;
 - *Pomeriggio*: incontro pubblico;
- 01 Aprile: Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio – Focus Comuni Ambito Nord;
 - *Mattino*: incontro dedicato a funzionari tecnici;
 - *Pomeriggio*: incontro pubblico;
- 02 Aprile: Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio – Focus Comuni Ambito Sud;
 - *Mattino*: incontro dedicato a funzionari tecnici;
 - *Pomeriggio*: incontro pubblico.

A questo calendario di incontri si sono affiancati ulteriori momenti informativi rivolti alla cittadinanza, tra cui l'incontro pubblico tenutosi al MART di Rovereto il 30 marzo e l'incontro svoltosi il 20 aprile a Besenello. Inoltre, in data 30 aprile il progetto della Circonvallazione di Rovereto è stato presentato nel corso del Consiglio Comunale di Trento, mentre in data 25 maggio i tecnici di RFI e FS Engineering hanno partecipato alla conferenza di informazione indetta dal Consiglio della Provincia Autonoma di Trento. Nel complesso, il percorso informativo che si è articolato in circa 30 ore di incontri, ha inteso combinare momenti di informazione generale, approfondimenti territoriali e confronto tecnico-istituzionale.

Si riporta nel seguito, per ogni incontro una breve sintesi dei contenuti e dei principali temi emersi dal confronto con Enti e Associazioni/Comitati portatori di interessi.

3.5.1 Incontro plenario del 24 marzo 2026

L'incontro di apertura del Dibattito Pubblico, si è svolto il giorno 24 marzo dalle 15:00 alle 18:00 in modalità online.

Erano presenti il Responsabile del Dibattito Pubblico, Giuseppe Romeo, il Referente di Progetto di RFI, Damiano Beschin, insieme agli specialisti di FS Engineering, nonché 68 partecipanti.

Tra questi, oltre ai cittadini, erano presenti rappresentanti della Provincia autonoma di Trento, dei Comuni di Calliano, Rovereto, Besenello, Ala e Trento, della Circoscrizione di Marco, nonché dei seguenti comitati e associazioni: Associazione Trentino No TAV, Associazione Officina Comune, Comitato Mobilità Sostenibile Trentino "Ing. Alberto Baccega", Circolo di Trento di Legambiente, S.A.T. Sezione di Besenello APS e CIA – Agricoltori Italiani Trentino.

A valle della fase introduttiva e descrittiva condotta dagli specialisti di RFI e FS Engineering, dedicata all'illustrazione dell'inquadramento generale dell'opera, del percorso evolutivo delle alternative progettuali analizzate e della configurazione progettuale oggetto del Dibattito Pubblico, si sono succeduti gli interventi da parte degli stakeholder.

È stata condivisa dai rappresentanti degli Enti Amministrativi e dei Comitati ed Associazioni intervenuti l'osservazione in merito alle modalità disciplinate dal Nuovo Codice degli Appalti per lo svolgimento del Dibattito Pubblico. In particolare, le questioni rappresentate hanno riguardato le modalità di partecipazione e la limitazione degli interventi diretti dei cittadini richiamando la necessità di un confronto diretto con la cittadinanza.

Sotto il profilo territoriale, sono state espresse preoccupazioni in merito agli effetti dell'opera sul territorio di Marco, con riferimento alle modifiche della viabilità, alle attività di cantierizzazione e all'inserimento delle nuove

infrastrutture, evidenziando possibili ricadute sulla qualità della vita e sulla salute dei residenti. È stata pertanto richiesta una valutazione più approfondita di soluzioni alternative finalizzate allo spostamento degli interventi più a sud dell'abitato di Marco, al fine di ridurre gli impatti sul paese.

Particolare rilievo ha assunto il tema della tutela delle risorse idriche, con segnalazioni relative alle possibili interferenze con falde acquifere, pozzi, sorgenti e acquedotti, soprattutto nelle aree di Acquaviva, Vigolana, Calliano e Besenello evidenziando l'esigenza di orientare le scelte progettuali verso soluzioni che assicurino la massima tutela del patrimonio idrico. È stato richiesto pertanto di valutare la revisione delle soluzioni progettuali optando per un tracciato più lineare e aderente alla linea storica esistente che tuteli le risorse idriche. Dal punto di vista paesaggistico invece è stata posta l'attenzione sul posizionamento della stazione di pompaggio acque della galleria prevista ai piedi dell'area di Castel Pietra e per la quale è stato richiesto lo spostamento per evitare interferenze con l'area di interesse paesaggistico.

Ulteriori elementi di attenzione hanno riguardato il bilancio energetico e climatico dell'intervento, con richiesta di valutazioni indipendenti sugli impatti ambientali complessivi, oltre a chiarimenti su tempi, costi, modalità di cantierizzazione e gestione delle interferenze con opere già in corso, nonché sulle occupazioni temporanee e permanenti e sull'organizzazione della viabilità locale e agricola. Infine, è stata sottolineata l'esigenza di considerare fin dalle attuali fasi progettuali le possibili integrazioni e interferenze con futuri sviluppi infrastrutturali del territorio, al fine di prevenire criticità nelle successive fasi di realizzazione.

In chiusura dell'incontro, il Responsabile del Dibattito Pubblico, ha ricordato che la facoltà di presentare osservazioni è riconosciuta dal D.lgs. 36/2023 a istituzioni locali, enti territoriali, associazioni e comitati riconosciuti. Ha precisato che il dibattito si svolge in una fase preliminare proprio per consentire che le osservazioni confluiscono nello sviluppo del progetto di fattibilità tecnico-economica. Sulle osservazioni, ha invitato i partecipanti a formalizzarle per iscritto entro l'8 maggio, tramite la mail del dibattito pubblico, in modo che possano entrare nella relazione conclusiva ed essere successivamente contro dedotte dal proponente.

Il video integrale dell'incontro e il materiale illustrato sono disponibili a questo [link](#).

3.5.2 Incontro di approfondimento del 25 marzo 2026

“Ragioni dell'opera e aspetti trasportistici”

Il secondo incontro del dibattito pubblico sulla Circonvallazione Ferroviaria di Rovereto è stato dedicato agli aspetti trasportistici dell'opera. L'incontro si è svolto il giorno 25 marzo dalle 15:00 alle 18:30 in modalità online.

I lavori sono stati coordinati dal Responsabile del Dibattito Pubblico, Giuseppe Romeo, con la partecipazione del Referente di Progetto dell'opera di RFI, Damiano Beschin assieme agli specialisti di FS-Engineering. Hanno assistito all'incontro 60 partecipanti, fra i quali, oltre ai cittadini, i rappresentanti della Provincia Autonoma di Trento, dei Comuni di Rovereto, Calliano, Ala, Trento e Besenello, della Circoscrizione di Marco, i rappresentanti del Collegio degli Agrotecnici di Trento e di Bolzano, quelli della CIA Agricoltori Italiani Trentino, dell'Associazione Officina Comune, dell'Associazione Trentino No TAV, del Comitato Mobilità Sostenibile “Ing. Alberto Baccega”, del Circolo di Trento di Legambiente e di S.A.T. Sezione di Besenello APS.

In apertura, il Responsabile del Dibattito Pubblico, Giuseppe Romeo ha ricordato finalità e scadenze del percorso di Dibattito Pubblico.

A valle dell'esposizione dei tecnici di RFI e FS Engineering che si è concentrata sugli aspetti trasportistici dell'opera, sull'analisi multicriteria, sull'analisi costi-benefici, sugli aspetti di sostenibilità e impatti economico-occupazionali dell'opera, ha avuto avvio il confronto con gli stakeholders.

Nel corso del confronto sono state riproposte alcune osservazioni già emerse durante il primo incontro, a conferma della rilevanza di tali tematiche per il territorio e per la cittadinanza. In particolare, sono state ribadite le preoccupazioni relative all'abitato di Marco, con specifico riferimento alla richiesta di valutare lo spostamento più a sud rispetto all'abitato dell'imbocco della galleria. È stata inoltre richiamata la proposta di approfondire, per l'imbocco nord, una soluzione maggiormente aderente al tracciato della linea storica esistente. Sono stati infine nuovamente evidenziati i temi legati alla salvaguardia degli aspetti ambientali e paesaggistici, con particolare attenzione alle componenti idriche, idrogeologiche e geologiche, nonché agli aspetti connessi alle attività di cantierizzazione.

Con riferimento ai temi oggetto dell'incontro, le osservazioni emerse nella fase di confronto si sono concentrate principalmente su due profili: da un lato, le analisi trasportistiche poste alla base del progetto, dall'altro, le modalità di impostazione e sviluppo dell'analisi multicriteria. Per quanto riguarda il primo tema, sono emerse richieste di chiarimento circa la capacità residua e il livello di saturazione della linea esistente, nonché sull'attendibilità delle previsioni di incremento del traffico merci lungo il corridoio del Brennero. È stata inoltre evidenziata l'esigenza di approfondire in modo più sistematico le possibili alternative progettuali, in particolare quelle basate sul potenziamento della linea ferroviaria mediante interventi e adeguamenti tecnici idonei a fronteggiare l'incremento di traffico previsto sulla direttrice del Brennero nei prossimi anni, anche alla luce delle politiche infrastrutturali in corso e degli scenari evolutivi della domanda di trasporto.

Relativamente all'Analisi Multicriteria, sono stati sollevati elementi di attenzione in merito alla solidità complessiva della metodologia adottata, alla selezione degli indicatori e all'attribuzione dei relativi pesi. In particolare, è stata evidenziata la necessità che l'analisi rappresenti in modo adeguato le principali componenti di rischio, tra cui le interferenze con le risorse idriche, la presenza di siti potenzialmente contaminati, gli effetti sulla qualità della vita e la complessità realizzativa. Sono stati inoltre richiesti chiarimenti in merito alla robustezza degli esiti anche in relazione ai possibili sviluppi progettuali successivi, con particolare riferimento alle ricadute su tempi e costi dell'intervento.

Il video integrale dell'incontro e il materiale illustrato sono disponibili a questo [link](#).

3.5.3 Incontro di approfondimento del 26 marzo 2026

“Gli aspetti ambientali e gli aspetti realizzativi”

Il terzo incontro del dibattito pubblico del 26 marzo chiude la fase del Dibattito Pubblico dedicata alla presentazione degli aspetti generali dell'opera. Presiede l'incontro il Responsabile del Dibattito Pubblico, Giuseppe Romeo, partecipano il Referente di Progetto dell'opera di RFI Damiano Beschin assieme agli specialisti di FS Engineering. Si sono collegati 62 partecipanti, fra i quali, oltre ai cittadini, i rappresentanti della Provincia Autonoma di Trento, dei Comuni di Rovereto, Calliano, Volano, Nomi, Ala, Besenello, della Circoscrizione di Marco, i rappresentanti del Collegio degli Agrotecnici di Trento e di Bolzano, quelli della CIA Agricoltori Italiani Trentino, dell'Associazione Officina Comune, dell'Associazione Trentino No TAV, del Comitato Mobilità Sostenibile “Ing. Alberto Baccega”, del Circolo di Trento di Legambiente, di S.A.T. Sezione di Besenello APS e del Consorzio Irriguo Le Giere.

Sono stati illustrati gli aspetti ambientali e realizzativi dell'opera, con particolare riferimento ai vincoli e alle componenti ambientali considerati nello sviluppo progettuale, nonché alle modalità di cantierizzazione e alle misure previste per la mitigazione degli impatti.

Nel corso della fase di dibattito è stata ribadita la rilevanza dei temi già emersi negli incontri precedenti, che sono stati nuovamente richiamati e approfonditi. In particolare, è stata evidenziata la necessità di individuare una

soluzione alternativa per l'uscita a sud dell'imbocco della galleria, finalizzata alla salvaguardia dell'abitato di Marco. Al contempo, è stato richiesto di valutare l'ipotesi di uno spostamento verso ovest del tracciato in corrispondenza dell'imbocco nord, in maggiore aderenza alla linea ferroviaria esistente, ritenuto potenzialmente meno impattante sulle risorse idriche, unitamente alla richiesta di riconsiderare il posizionamento della stazione di pompaggio prevista in prossimità dell'area di Castel Pietra.

Nel complesso, è stata richiamata l'esigenza di tenere adeguatamente conto delle specificità territoriali, garantendo che eventuali soluzioni migliorative non determinino una semplice redistribuzione degli impatti su altri ambiti insediativi, con particolare riferimento alla necessità di evitare ricadute negative sull'abitato di Serravalle.

È emersa con particolare forza la centralità del tema della tutela delle risorse idriche, con riferimento ai rischi di interferenza con falde, sorgenti e pozzi, e la conseguente richiesta di applicare il principio di massima precauzione, assicurando sistemi di monitoraggio continuo e il coinvolgimento degli enti territoriali nelle attività di controllo. Tale preoccupazione si estende anche ai possibili effetti delle lavorazioni in sotterraneo e al potenziale inquinamento causato dall'utilizzo di acceleranti di presa del cemento contenenti PFAS nel corso delle fasi realizzative, con la richiesta alle amministrazioni di assumere un impegno formale a vietare l'utilizzo di questa tipologia di acceleranti nonché di attuare adeguati controlli affinché le misure richieste vengano rispettate.

Le osservazioni hanno riguardato poi anche le modalità realizzative dell'intervento, con particolare riferimento alla gestione delle terre e rocce da scavo, alla definizione dei percorsi dei mezzi di cantiere e alla necessità di approfondire le interferenze con eventuali siti contaminati. In questo ambito sono state richieste specifiche garanzie rispetto ai rischi di contaminazione ambientale e alla tracciabilità dei materiali.

Sono stati inoltre evidenziati ulteriori temi di impatto, tra cui la gestione del rumore – da affrontare non solo mediante opere di mitigazione ma anche intervenendo sulle caratteristiche del materiale rotabile – e la sicurezza connessa al trasporto di merci pericolose, nonché le ricadute complessive dell'opera in termini di salute e qualità della vita.

Infine, è stata ribadita la perplessità in merito al quadro di riferimento trasportistico, con richieste di chiarimento sulla coerenza delle previsioni di traffico e sull'attualità delle scelte progettuali rispetto agli sviluppi delle politiche di trasporto in ambito europeo, nonché sull'effettiva urgenza dell'intervento. È stata inoltre richiamata l'esigenza di considerare alternative basate sul potenziamento dell'infrastruttura esistente, ovvero sviluppo della “soluzione zero”.

Nel complesso, dal confronto è emersa una richiesta diffusa di garanzie in merito alla tutela dell'ambiente, alla sicurezza, alla sostenibilità delle soluzioni adottate, nonché alla gestione delle fasi realizzative.

Il video integrale dell'incontro e il materiale illustrato sono è disponibili a questo [link](#).

3.5.4 Incontro con il territorio del 31 marzo 2026

“Ambito territoriale Comune di Rovereto”

L'incontro del 31 marzo 2026 ha aperto la fase degli approfondimenti territoriali del dibattito pubblico sulla circonvallazione ferroviaria di Rovereto. I lavori sono stati coordinati dal Responsabile del Dibattito Pubblico, Giuseppe Romeo, partecipano il Referente di Progetto dell'opera di RFI Damiano Beschin con gli specialisti di FS Engineering assieme a 68 partecipanti, fra i quali, oltre ai cittadini, i rappresentanti della Provincia Autonoma di Trento, dei Comuni di Rovereto, Trento, Nomi, Volano, Ala, Calliano e Besenello, Comunità della Vallagarina, Circoscrizione di Marco, dei rappresentanti del Collegio degli Agrotecnici di Trento e di Bolzano, quelli della CIA Agricoltori Italiani Trentino, dell'Associazione Officina Comune, Associazione Trentino No TAV, Comitato Mobilità Sostenibile “Ing. Alberto Baccega”, Circolo di Trento di Legambiente, S.A.T. Sezione di Besenello APS e del Consorzio Irriguo Le Giere, INU sezione Trento.

In apertura, il Responsabile del Dibattito Pubblico, Giuseppe Romeo, ha ricordato che, dopo gli incontri dedicati ai temi generali dell'opera, il confronto del 31 marzo 2026 ha la finalità di approfondire gli aspetti specifici relativi all'ambito territoriale del Comune di Rovereto.

La parte descrittiva dell'intervento, curata dal Referente di Progetto dell'opera, ing. Damiano Beschin per RFI, e dai tecnici di FS Engineering, ha riguardato l'inquadramento dell'opera nel contesto ambientale del Comune di Rovereto, la descrizione delle principali opere previste nel territorio comunale (galleria artificiale, posto di movimento, la sottostazione elettrica, imbocco della galleria naturale, stazione di pompaggio), degli adeguamenti viari —comprendenti nuove viabilità, rotatorie e rifacimento di sottopassi — nonché l'organizzazione della cantierizzazione, impostata secondo criteri volti a minimizzare gli impatti sul territorio. Sono stati inoltre presentati gli aspetti connessi alla procedura espropriativa.

Dal confronto successivo è emersa come tematica prioritaria l'attenzione agli effetti dell'opera sull'abitato di Marco. In tale contesto, è stata richiesta la valutazione di una diversa soluzione progettuale, che preveda l'uscita della galleria oltre l'abitato di Marco, in direzione Serravalle. Sono stati inoltre richiesti chiarimenti puntuali in merito al progetto nell'area dell'imbocco Sud.

Ulteriore ambito di attenzione ha riguardato le ricadute sull'attività agricola, con riferimento alla continuità di accesso ai fondi, alla viabilità poderal e alle possibili interferenze con le risorse idriche, oltre alla richiesta di maggiore chiarezza sulle occupazioni temporanee e permanenti.

Sono state inoltre ribadite criticità già emerse in precedenza, relative ai potenziali impatti sull'acquifero e sull'abitato e alla necessità di valutare alternative progettuali a minore impatto, incluso il potenziamento della linea esistente. Infine, è stata tratta la tematica di carattere paesaggistico, con la richiesta di approfondire gli aspetti paesaggistici dell'intervento e di valutare possibili miglioramenti relativi alla viabilità agricola

Il video integrale dell'incontro e il materiale illustrato sono disponibili a questo [link](#).

3.5.5 Incontro con il territorio del 1° aprile 2026

“Ambito territoriale comuni Nord”

L'incontro del 1° aprile 2026 è stato dedicato agli approfondimenti relativi all'ambito territoriale dei comuni a Nord di Rovereto, cioè all'area che interessa principalmente i territori di Volano, Nomi, Calliano, Besenello e Trento. I lavori sono stati coordinati dal Responsabile del Dibattito Pubblico, Giuseppe Romeo, partecipano il Referente di Progetto dell'opera di RFI Damiano Beschin con gli specialisti di FS Engineering, assieme a 65 partecipanti, fra i quali, oltre ai cittadini, i rappresentanti della Provincia Autonoma di Trento, dei Comuni di Rovereto, Trento, Nomi, Volano, Ala, Calliano e Besenello, della Comunità della Vallagarina, della Circoscrizione di Marco, dei rappresentanti del Collegio degli Agrotecnici di Trento e di Bolzano, quelli della CIA Agricoltori Italiani Trentino, dell'associazione Valle del Rosspach, del Circolo ACLI di Besenello, INU Sezione Trentino, dell'Associazione Officina Comune, del Consorzio Irriguo Le Giere, del Comitato Mobilità Sostenibile “Ing. Alberto Baccega”, del Circolo di Trento di Legambiente e di S.A.T. sezione Besenello APS.

A valle della presentazione tecnica, dedicata all'inquadramento dei vincoli ambientali e territoriali, alla descrizione delle principali opere previste nei diversi ambiti comunali - tra cui l'imbocco della galleria naturale, la stazione di pompaggio e la sistemazione idraulica del rio Acquaviva - nonché agli adeguamenti viari e all'organizzazione della cantierizzazione, ha preso avvio la fase di confronto con i partecipanti.

Nel corso del confronto sono stati confermati e approfonditi alcuni temi già emersi, evidenziandone la rilevanza prioritaria per il territorio. In particolare, è stata sottolineata con forza la centralità della tutela delle risorse idriche e del sistema acquifero, rispetto al quale sono state espresse diffuse preoccupazioni circa le possibili interferenze del tracciato con falde, pozzi e sistemi di captazione, soprattutto in ambito agricolo. In tale prospettiva, è stata evidenziata l'esigenza di orientare le scelte progettuali verso soluzioni meno impattanti, privilegiando, ove possibile, un maggiore allineamento alla linea ferroviaria esistente e riducendo il passaggio sotto gli abitati. Contestualmente, è stata richiamata la necessità di un significativo approfondimento del quadro geologico e idrogeologico, anche attraverso indagini dedicate e sistemi di monitoraggio continuo.

Accanto a questo tema prioritario, sono emerse ulteriori criticità legate agli impatti ambientali e paesaggistici, con particolare attenzione alla tutela di ambiti sensibili e alla necessità di considerare l'intervento in una visione territoriale più ampia, che tenga conto delle trasformazioni infrastrutturali complessive della Vallagarina.

Sul piano attuativo, sono stati evidenziati elementi di attenzione connessi alla cantierizzazione e alla gestione operativa dei lavori, tra cui la localizzazione delle aree di cantiere e di stoccaggio, la gestione dei flussi di traffico pesante e i potenziali effetti sulla viabilità locale. In tale ambito, è stata prospettata l'opportunità di riutilizzare aree già interessate da attività di cantiere per il Lotto 3A e di approfondire la sostenibilità complessiva delle soluzioni logistiche adottate.

Ulteriori osservazioni hanno riguardato gli aspetti espropriativi, con richiesta di chiarimenti sui criteri di valutazione delle aree e sugli elementi considerati ai fini della determinazione degli indennizzi, nonché le analisi trasportistiche, rispetto alle quali sono stati sollevati dubbi sulla capacità della linea esistente e sulla coerenza delle scelte progettuali rispetto agli scenari evolutivi del traffico.

Nelle conclusioni il Referente di Progetto dell'opera ha ribadito che le osservazioni raccolte nel dibattito saranno prese in carico e valutate.

Il video integrale dell'incontro e il materiale illustrato sono è disponibili a questo [link](#).

3.5.6 Incontro con il territorio del 2 aprile 2026

“Ambito territoriale comuni Sud”

L'incontro ha chiuso il ciclo degli incontri territoriali del dibattito pubblico. I lavori sono stati coordinati dal Responsabile del Dibattito Pubblico, Giuseppe Romeo, con la partecipazione del Referente di Progetto dell'opera di RFI Damiano Beschin assieme agli specialisti di FS Engineering e a 57 partecipanti, fra i quali, oltre ai cittadini, i rappresentanti della Provincia Autonoma di Trento, dei Comuni di Rovereto, Trento, Nomi, Volano, Ala, Calliano e Besenello, della Comunità della Vallagarina, della Circoscrizione di Marco, i rappresentanti dell'associazione Valle del Rosspach, INU Sezione Trentino, dell'Associazione Officina Comune, del Consorzio, del Comitato Mobilità Sostenibile “Ing. Alberto Baccega”, del Circolo Legambiente di Trento e di S.A.T. sezione Besenello APS.

In apertura, il Responsabile del Dibattito Pubblico, Giuseppe Romeo, ha richiamato le principali scadenze del percorso e ha ricordato che il confronto si colloca ancora in una fase preliminare, antecedente all'avvio dell'iter autorizzativo vero e proprio. Quest'ultimo si svilupperà nelle successive fasi procedurali, comprensive degli ulteriori momenti di partecipazione e valutazione pubblica previsti, tra cui la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e l'acquisizione dei pareri degli enti competenti.

La parte di presentazione tecnica RFI – FS Engineering si è concentrata sui comuni dell'ambito territoriale Sud, ovvero Ala e Mori con approfondimenti anche relativi a Rovereto e all'area di Marco. In particolare, dopo un

inquadramento di carattere ambientale e paesaggistico sono state descritte le principali opere previste da progetto (piazzale tecnologico, galleria artificiale, posto di movimento e imbocco sud della galleria naturale), gli adeguamenti viari, l'organizzazione della cantierizzazione e sono stati inoltre richiamati gli aspetti connessi alla procedura espropriativa.

Nel corso del confronto è stata ribadita la necessità di una revisione del tracciato per salvaguardare l'abitato di Marco. In tale ambito, è emersa con chiarezza l'esigenza di individuare soluzioni progettuali in grado di ridurre le interferenze con i contesti urbanizzati attraverso soluzioni calate nella realtà dei territori e prestando attenzione anche alle ricadute future di tali sviluppi sull'abitato di Serravalle e sul futuro lotto da realizzare nel territorio, ovvero il lotto 6. Un ulteriore elemento di rilievo ha riguardato il tema della viabilità connessa alla cantierizzazione, con la proposta di prevedere collegamenti dedicati in grado di sottrarre il traffico dei mezzi di cantiere agli abitati e, al contempo, di costituire una compensazione infrastrutturale stabile per la riduzione del traffico locale.

È stata inoltre ribadita l'attenzione agli impatti sociali, alla qualità della vita e alle condizioni di vivibilità durante le fasi realizzative nonché richiamando l'attenzione su specifici casi puntuali interessati dalle attività di cantiere. In tale contesto, è stato richiamato anche il tema degli aspetti acustici.

Ulteriori elementi di attenzione hanno riguardato le interferenze con componenti sensibili del territorio, quali ambiti residenziali e siti di interesse ambientale. È stata inoltre evidenziata la necessità di garantire l'effettiva efficacia dei sistemi di monitoraggio ambientale, assicurando continuità nelle rilevazioni, nonché trasparenza, accessibilità e tempestiva condivisione dei dati con i soggetti interessati.

Infine, è stata ribadita l'esigenza di un approfondimento complessivo dell'impostazione dell'intervento, con la richiesta di sviluppare anche valutazioni in merito al potenziamento della linea storica esistente.

In chiusura, il Responsabile del Dibattito Pubblico ha ringraziato partecipanti, relatori, proponente e progettisti, riconoscendo l'impegno di tutti e la qualità degli interventi, fondati su uno studio effettivo della documentazione. Ha affermato che i temi emersi dal territorio sono ormai chiari e che il proponente dovrà farsene carico nei successivi approfondimenti.

Il video integrale dell'incontro e il materiale illustrato sono è disponibili a questo [link](#).

4 I CONTRIBUTI DEI PARTECIPANTI

Di seguito si riportano i link a tutte le osservazioni/contributi pervenuti ai canali istituzionali del Dibattito Pubblico da parte di amministrazioni statali e territoriali, enti pubblici e soggetti portatori di interessi diffusi che si sono accreditati:

- [Consorzio di Miglioramento Fondiario "Alle Giere" di Besenello](#)
- [Cia Agricoltori Italiani Trentino](#)
- [Comitato Mobilità Sostenibile Trentino "Ing. Alberto Baccega"](#)
- [Consorzio Irriguo Miglioramento Fondiario di Marco](#)
- [Coldiretti Trento](#)
- [Comune di Ala](#)
- [Comune di Mori](#)
- [Comune di Rovereto](#)
- [Comune di Trento](#)

- [Comunità della Vallagarina](#)
- [Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento](#)
- [Società Alpinisti Tridentini APS Rovereto](#)
- [Circoscrizione di Marco](#)
- [Circolo di Trento di Legambiente](#)
- [Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”](#)
- [Comune di Besenello](#)
- [Comune di Nomi](#)
- [Circolo ACLI di Besenello APS](#)
- [Associazione Trentino No TAV](#)
- [Generazione Trento](#)
- [S.A.T. Sezione di Besenello APS](#)
- [Comune di Volano](#)
- [Associazione Libero Pensiero](#)
- [Comune di Calliano](#)
- [Rete dei Cittadini](#)
- [Associazione valle del Rosspach](#)
- [INU sezione Trentino](#)
- [Collegio degli Agrotecnici e degli Agrotecnici laureati TN e BZ*](#)
- [Provincia Autonoma di Trento*](#)

(*) Osservazioni pervenute dopo l'08 maggio 2026, considerate nell'analisi dei contributi pervenuti e presi in carico dal proponente dell'opera.

5 TEMI EMERSI

5.1 Alternative e soluzioni progettuali

Il tema delle alternative e delle soluzioni progettuali è emerso in modo ricorrente nell'ambito delle osservazioni pervenute, con riferimento sia alla possibilità di valutare ulteriori ipotesi di tracciato, sia alla revisione localizzativa e configurativa di specifiche opere dell'intervento.

In particolare, con riferimento all'imbocco sud, i contributi convergono sulla richiesta di approfondire soluzioni alternative finalizzate alla tutela dell'abitato di Marco; per l'imbocco nord, sull'esigenza di valutare ipotesi di tracciato più aderenti alla linea ferroviaria storica. È stata inoltre richiamata la necessità di approfondire la cosiddetta “opzione zero”, intesa come scenario che prevede il mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria esistente, opportunamente adeguata mediante interventi di efficientamento e potenziamento della linea attuale.

Accanto alle alternative di tracciato, sono state formulate ulteriori richieste riferite alla localizzazione, alla configurazione di opere puntuali, manufatti e impianti (quali, ad esempio, la sottostazione elettrica e la stazioni di pompaggio delle acque prevista all'imbocco nord).

Di seguito si riporta, relativamente a questo tema, la sintesi non esaustiva di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP. Per una completa comprensione dei contenuti e delle richieste, si rimanda alla lettura dell'osservazione nella sua interezza.

- *Provincia Autonoma di Trento.* Richiede relativamente all'imbocco sud approfondimenti progettuali per minimizzare l'impatto sul centro abitato di Marco, relativamente all'imbocco nord di valutare una diversa

localizzazione per la stazione di sollevamento acque o in alternativa mitigare gli impatti su abitato e paesaggio;

- *Comune di Volano*. Chiede nuove alternative di tracciato che tengano conto delle caratteristiche territoriali, in particolare si chiede lo sviluppo di un tracciato più aderente alla linea esistente e la valutazione dell'“opzione zero”. Chiede di evitare il riutilizzo di infrastrutture dedicate alla mobilità dolce o ciclabile per la realizzazione di percorsi alternativi destinati anche al traffico veicolare o agricolo;
- *Comune di Nomi*. Chiede l'approfondimento dell'“opzione zero” e che eventuali soluzioni alternative puntino a perseguire un miglioramento complessivo dell'assetto progettuale, evitando che la mitigazione degli impatti in un centro abitato si traduca nel trasferimento delle criticità su altri ambiti della Vallagarina;
- *Comune Calliano*. Chiede la revisione delle soluzioni progettuali, privilegiando un tracciato più lineare e maggiormente aderente alla linea storica esistente, al fine di assicurare una più efficace tutela delle risorse idriche, nonché l'approfondimento della cosiddetta “soluzione zero”.
- *Comune di Besenello*. Chiede la revisione delle soluzioni progettuali optando per un tracciato più lineare e aderente alla linea storica esistente che tuteli le risorse idriche e lo studio della “soluzione zero”. Con riferimento alla strada interpodereale delle località “Ischiei” e “Acquaviva” si richiede la realizzazione di un'accessibilità alternativa all'area;
- *Comune di Ala*. Chiede di studiare soluzioni alternative per ridurre gli impatti sugli abitati di Marco e Serravalle. Per quest'ultima località si chiede anche che non sia interessata da tratti di linea all'aperto. Si richiede inoltre l'approfondimento dell'“opzione zero”;
- *Comune di Rovereto*. Chiede la revisione del tracciato e in particolare del posizionamento del PM Marco a tutela dell'abitato di Marco, l'approfondimento della “soluzione zero” e di valutare un posizionamento alternativo per la sottostazione elettrica;
- *Comunità della Vallagarina*. Chiede lo sviluppo di ulteriori soluzioni progettuali che assicurino la minore interferenza possibile con gli abitati posti agli sbocchi della galleria (Marco, Serravalle, Acquaviva) e l'approfondimento della “soluzione zero”;
- *Circoscrizione di Marco*. Chiede l'elaborazione di un nuovo tracciato basato sul concetto di “distanziamento massimo”, ovvero il posizionamento della sottostazione elettrica e del PM Marco ad almeno 500 m dai centri abitati;
- *Coldiretti Trento*. Chiede di rivedere il tracciato studiando una soluzione progettuale che tuteli pozzi, falde, gli abitati di Besenello e Marco. Rispetto all'imbocco sud si chiede di valutare l'uscita ferroviaria in corrispondenza di Mori Stazione;
- *Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento*. Ritiene che nessuna delle alternative progettuali relative alle tre soluzioni di corridoio infrastrutturale risulti accoglibile;
- *Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”*. Chiede approfondimento specifico dedicato al tratto di Volano, e di esaminare soluzioni progettuali alternative che possano contribuire a ridurre i rischi idrogeologici complessivi associati all'intervento;
- *Circolo di Trento di Legambiente*. Ritiene che nessuna delle tre alternative sia accoglibile, che sia opportuno prevedere uno spostamento dell'uscita della galleria dell'imbocco sud e l'adozione di una visione territoriale integrata e sovralocale;
- *INU Sezione Trentino*. Chiede il coordinamento con la pianificazione urbanistica e territoriale, propone lo spostamento del PM Marco a nord di Besenello;
- *Comitato Mobilità Sostenibile Trentino “Ing. Alberto Baccega”*. Chiede lo spostamento dell'imbocco sud a tutela dell'abitato di Marco e fornisce materiale per la valutazione di soluzioni progettuali alternative;
- *Generazione Trento*. Chiede la revisione sostanziale del progetto, la valutazione unitaria del corridoio Verona-Monaco e maggiori garanzie ambientali, idrogeologiche e territoriali.

- *Circolo ACLI di Besenello APS, S.A.T. Sezione di Besenello APS, Associazione valle del Rosspach, Associazione Libero Pensiero.* Chiedono chiarimenti sui criteri e motivazioni delle tre alternative, sulla profondità della galleria, sulle pendenze e sulla mancata valutazione di tracciati più lineari.
- *Associazione Trentino No TAV.* Ritiene che nessuna delle alternative presentate offra garanzie minime per gli abitanti della Vallagarina, chiede lo studio della “soluzione zero”, l’elaborazione di ulteriori soluzioni che identifichino un tracciato che escluda le interferenze critiche;
- *CLA – Agricoltori Italiani Trentino.* Chiede se siano state valutate soluzioni alternative per l’accesso all’idrovoia di Mattarello rispetto a quella che prevede il passaggio per la pista ciclopedonale;
- *Comune di Mori.* Chiede di valutare l’adeguamento/rifacimento del ponte sull’Adige e del ponte sul canale Biffis e l’adeguamento del sottopasso ferroviario/stradale;
- *Comune di Trento.* Chiede di prevedere nei successivi livelli di progettazione un collegamento alternativo o in sovrappasso alla linea storica immediatamente prima dell’imbocco sud della galleria Trento (venendo da nord) o in adeguamento (allargamento o sostituzione) del sottopasso esistente in località “Basse.

5.2 Aspetti ambientali e paesaggistici

Dall’insieme dei contributi ricevuti emerge l’attenzione posta da Enti, Associazioni e Comitati alla tutela di un territorio articolato e sensibile, caratterizzato dalla compresenza di aree agricole di pregio, nuclei abitati, corsi d’acqua, ambiti naturalistici, infrastrutture esistenti e beni paesaggistici

Le osservazioni richiamano, in particolare, l’esigenza di prestare attenzione alla localizzazione delle opere fuori terra e delle aree tecniche, valutandone gli effetti visivi, paesaggistici e agricoli. Tale attenzione riguarda soprattutto il consumo di suolo nelle aree agricole di pregio e negli ambiti di tutela ambientale, nonché l’inserimento architettonico e paesaggistico delle opere nei contesti più sensibili, quali Marco, Castel Pietra, Acquaviva, Taio di Nomi e Lavini di Marco.

Ulteriori aspetti attenzionati riguardano la tutela delle acque superficiali e sotterranee, dei pozzi, delle sorgenti e dei punti di captazione nonché la gestione delle terre e rocce da scavo. Particolare rilievo è stato assunto dal tema del rischio di contaminazione derivante dall’impiego di additivi di scavo contenenti PFAS per i quali si richiede il divieto di utilizzo.

Sono stati inoltre richiamati gli effetti dei cantieri sulla qualità dell’aria, sul rumore, sulle vibrazioni, sul microclima locale, sulla salute e sulla qualità della vita della popolazione. In questo quadro, diversi contributi chiedono l’applicazione del principio di precauzione, prevedendo controlli, monitoraggi e misure di mitigazione adeguate.

Di seguito si riporta, relativamente a questo tema, la sintesi non esaustiva di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP. Per una completa comprensione dei contenuti e della richiesta, si rimanda alla lettura dell’osservazione nella sua interezza.

- *Comune di Volano.* Richiama il tema del rischio di contaminazione da additivi e PFAS e la necessità quindi di tutela del suolo, dell’ammasso roccioso e della falda. Evidenzia la necessità di preservare i siti di interesse storico, artistico e paesaggistico;
- *Comune di Nomi.* Chiede approfondimenti su Biotopo del Taio di Nomi. Richiede attenzione nel posizionamento di opere accessorie previste fuori terra, come la stazione di pompaggio esprimendo perplessità sul posizionamento di manufatti in rapporto visuale con Castel Pietra;
- *Coldiretti Trento.* Chiede la tutela del suolo agricolo fertile, la corretta gestione dello strato superficiale dei terreni e la prevenzione di contaminazioni delle falde da additivi di scavo;
- *Comune di Besenello.* Chiede il divieto di utilizzo di PFAS e agenti chimici inquinanti e l’implementazione di un monitoraggio continuo e indipendente dal soggetto realizzatore dell’opera. Chiede la tutela del patrimonio agricolo e paesaggistico con particolare riferimento a Castel Pietra e Castel Beseno, la riduzione del consumo di suolo agricolo e la continuità delle attività agricole;

- *Comune di Ala*. Chiede la previsione presso l'abitato di Serravalle di misure contro il rumore, la tutela di acquiferi, falde, sorgenti, del paesaggio, delle aree agricole e degli abitati. Chiede l'applicazione del principio di precauzione, l'istituzione di un monitoraggio ambientale permanente e il controllo degli additivi usati in fase di scavo;
- *Comune di Calliano*. Chiede di evitare in maniera assoluta qualsivoglia rischio di inquinamento da additivi chimici, la tutela del patrimonio agricolo e paesaggistico, un approfondimento rispetto alle implicazioni paesaggistiche derivante dal posizionamento della stazione di pompaggio nelle vicinanze di Castel Pietra e l'applicazione dei Criteri Minimi Ambientali (CAM);
- *Comune di Trento*. Chiede uno studio di approfondimento di ecologia del paesaggio finalizzato a indagare le potenziali connessioni ecologiche e le corrispondenti misure di mitigazione ambientale con particolare riguardo all'area dell'Acquaviva;
- *Comune di Rovereto*. Chiede l'applicazione del principio di precauzione, la tutela dei Lavini di Marco, la riduzione del consumo di suolo, il controllo rigoroso dei materiali utilizzati con particolare riferimento ai PFAS e additivi. Chiede l'istituzione di monitoraggi ambientali e valutazioni approfondite su microclima, rumore, vibrazioni, opere idrauliche e viabilità, nonché attenzione all'inserimento architettonico e paesaggistico delle opere;
- *Comune di Mori*. Chiede tutela assoluta della fonte di Spino e la verifica degli impatti sonori e vibrazionali sull'abitato di Mori;
- *Comunità della Vallagarina*. Chiede che il progetto consideri i contenuti del Piano territoriale della Comunità. Chiede coerenza con la pianificazione territoriale, di tenere in considerazione prioritaria la tutela del paesaggio secondo i contenuti della Carta del paesaggio del PUP e l'attivazione di un sistema di monitoraggio continuo durante tutte le fasi dei lavori;
- *Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento*. Richiama il vincolo di limitare il consumo di suolo agricolo, di tutelare aree di particolare valore paesaggistico e storico-culturale, chiede valutazioni approfondite dei rischi di contaminazione (es. PFAS, siti contaminati), l'adozione del principio di precauzione;
- *Consorzio di Miglioramento Fondiario "Praolini e Bagole"*. Chiede applicazione del principio di precauzione, una valutazione accurata delle emissioni e dell'impatto acustico, una valutazione approfondita dei potenziali rischi di contaminazione per mezzo di agenti chimici e l'implementazione di un monitoraggio continuo;
- *Consorzio Irriguo Miglioramento Fondiario di Marco*. Richiama possibili effetti microclimatici delle barriere antirumore sulla frazione di Marco e sulle attività agricole, chiedendo studi climatici specifici;
- *CLA Agricoltori Italiani Trentino*. Si chiede quali misure siano previste per i tratti in superficie per contenere i disagi causati dal traffico ferroviario e che valutazioni siano state effettuate sugli impatti sia sulle acque di falda sia su quelle superficiali;
- *Società Alpinisti Tridentini – Sezione di Rovereto - APS*. Chiede opere fuori terra di qualità architettonica e ambientale, continuità ecologica, tutela delle risorse naturali e integrazione paesaggistica. Chiede una verifica dell'opera alla luce dei cambiamenti climatici, dell'evoluzione dei sistemi produttivi e logistici, della necessità di privilegiare qualità della vita e sostenibilità;
- *Circolo di Trento di Legambiente*. Chiede il divieto di utilizzo di miscele contenenti PFAS, analisi preventive sugli additivi utilizzati per la realizzazione dell'opera, garanzie sulla non dispersione in falda degli stessi e chiarimenti sulla degradazione delle sostanze utilizzate;
- *Comitato Mobilità Sostenibile Trentino "Ing. Alberto Baccega"*. Propone considerazioni in merito al tema delle vibrazioni e del rumore, chiede vigilanza sugli additivi utilizzati nel corso della fase realizzativa e l'esclusione dell'uso di PFAS. Chiede la minimizzazione dell'impatto paesaggistico su Marco, la verifica dei siti contaminati e con riferimento al transito sulla linea di merci pericolose, l'adozione di appositi presidi da prevedersi in PFTE;
- *Rete dei Cittadini*. Chiede monitoraggi ambientali, acustici e vibrazionali indipendenti, con pubblicazione periodica dei dati, studio degli impatti acustici e vibrazionali, valutazione dei rischi legati al trasporto di merci pericolose.
- *INU Sezione Trentino*. Osserva che i progetti proposti evidenziano un elevato consumo di suolo privo di compensazione alcuna, ritiene manchi nella progettazione ogni tipo di controllo sui rischi dal punto di vista ambientale, sociale ed economico limitando l'analisi territoriale al dato tecnico di progetto volto a risolvere situazioni contingenti;

- *Generazione Trento*. Chiede approfondimenti sul trasporto di merci pericolose, sugli impatti acustici e vibrazionali, agricoli e microclimatici;
- *Circolo ACLI di Besenello APS, S.A.T. Sezione di Besenello APS, Associazione valle del Rosspach, Associazione Libero Pensiero*. Chiedono di evitare in maniera assoluta il rischio di contaminazione da agenti chimici, monitoraggi sugli inquinanti e tutela di ambiente e paesaggio;
- *Associazione Trentino No TAV*. Viene criticato il rischio connesso allo scavo in sabbie e ghiaie e l'uso di additivi, viene richiamato l'impatto su Marco ritenendo possibile la perdita di identità, sono segnalate criticità di carattere geologico e di interferenze con beni archeologici e culturali;
- *Collegio degli Agrotecnici e Agrotecnici Laureati di Trento e Bolzano*. Richiama i possibili effetti dell'impatto socioeconomico e agricolo dell'opera su Acquaviva e Marco.

5.3 Compensazioni, garanzie e tutele legali

Il tema riguarda le richieste di compensazioni, garanzie e tutele da definire in relazione ai possibili effetti dell'opera su ambiente, risorse idriche, attività agricole, patrimonio e qualità della vita. Le osservazioni chiedono misure proporzionate agli impatti, criteri trasparenti e il coinvolgimento dei territori, con particolare attenzione alla continuità degli approvvigionamenti idrici, alla funzionalità degli impianti irrigui, all'eventuale ricollocazione delle reti interferite e all'assunzione dei relativi oneri da parte del proponente ove necessario.

Di seguito si riporta, relativamente a questo tema, la sintesi non esaustiva di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP. Per una completa comprensione dei contenuti e della richiesta, si rimanda alla lettura dell'osservazione nella sua interezza.

- *Consorzio Irriguo Miglioramento Fondiario di Marco*. Chiede che eventuali spostamenti, adeguamenti o aggiornamenti dell'impianto irriguo interferito siano posti a carico di RFI, garantendo la continuità di funzionamento nei mesi di utilizzo e l'eventuale aggiornamento del perimetro consortile;
- *Comune di Ala*. Chiede la definizione, già in fase progettuale, di misure compensative materiali e immateriali, con criteri chiari, trasparenti e condivisi con la popolazione locale;
- *CLA Agricoltori Italiani Trentino*. Chiede chiarimenti sulle opere e sulle attività compensative previste nei territori interessati dall'intervento;
- *Comune di Rovereto*. Chiede misure compensative materiali e immateriali per la frazione di Marco, proporzionate agli impatti previsti e rivolte all'intera collettività locale;
- *Comune di Mori*. Propone la compensazione dei terreni agricoli di pregio utilizzati nell'opera con la trasformazione di aree boschive.
- *Società Alpinisti Tridentini – Sezione di Rovereto - APS*. Propone compensazioni coerenti con gli obiettivi ambientali dell'opera, attraverso il potenziamento della mobilità alternativa, della rete sentieristica e dei percorsi ciclopedonali;
- *Circoscrizione di Marco*. Chiede garanzie fideiussorie a copertura dei tempi di stoccaggio dei materiali e della successiva bonifica dei siti interessati;
- *Circolo di Trento di Legambiente*. Chiede studi e garanzie sull'integrità dei pozzi potabili e irrigui di Calliano e Besenello, potenzialmente interferiti dal tracciato;
- *Consorzio di Miglioramento Fondiario "Praolini e Bagolè"*. Chiede misure compensative per garantire la continuità degli approvvigionamenti idrici esistenti durante e dopo le attività di scavo;
- *Comunità della Vallagarina*. Chiede compensazioni materiali e immateriali per gli abitati maggiormente interferiti, proporzionate agli impatti, definite con criteri chiari e con il coinvolgimento della popolazione locale.

5.4 Aspetti idrici e idrogeologici e geologici

Dalle osservazioni emerge l'attenzione per le risorse idriche della Vallagarina quali componenti strategiche del territorio, sia per l'approvvigionamento potabile sia per l'irrigazione agricola. In particolare, l'attenzione viene rivolta alle sorgenti di Acquaviva, al sistema idrico della Vigolana, ai pozzi potabili e irrigui nei territori di Besenello,

Calliano, Volano e Nomi, alle falde del conoide del Rio Secco, alle reti irrigue consortili e alle possibili interferenze con infrastrutture idriche esistenti o programmate, quali l'Acquedotto di fondovalle e i nuovi sistemi di captazione.

Per quanto concerne gli aspetti geologici, le osservazioni evidenziano un insieme di elementi di attenzione legati alla variabilità delle caratteristiche dei terreni interessati dall'intervento. In particolare, i contributi richiamano la natura dei materiali attraversati, il rischio di subsidenza, le condizioni di stabilità dei versanti, la presenza di fenomeni franosi, nonché le caratteristiche di permeabilità e la possibile presenza di discontinuità strutturali.

È inoltre sottolineata la necessità di considerare il tracciato in considerazione dei diversi contesti attraversati, comprendenti aree di fondovalle con depositi alluvionali, conoidi, livelli sabbiosi e ghiaiosi, versanti rocciosi e zone caratterizzate da significativa presenza di acque sotterranee. In considerazione di ciò, gli aspetti geologici sono richiamati anche in relazione alle attività di scavo, con particolare riferimento ai potenziali effetti in termini di stabilità e sicurezza delle opere e del territorio circostante.

In questo quadro, i contributi chiedono che siano sviluppati modelli geologici, geotecnici e idrogeologici di dettaglio, fondati su dati aggiornati, campagne geognostiche, monitoraggi piezometrici e simulazioni degli effetti dello scavo. Tali approfondimenti sono ritenuti necessari per valutare il rapporto tra gallerie, falde, pozzi, sorgenti, corsi d'acqua e usi agricoli della risorsa, nonché per individuare, ove necessario, soluzioni progettuali e misure di salvaguardia idonee a garantire la continuità e la qualità degli approvvigionamenti idrici durante i lavori e a opera ultimata.

Di seguito si riporta, relativamente a questo tema, la sintesi non esaustiva di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP. Per una completa comprensione dei contenuti e della richiesta, si rimanda alla lettura dell'osservazione nella sua interezza.

- *Provincia Autonoma di Trento.* Chiede approfondimenti sulle possibili interferenze del tracciato con falde e pozzi irrigui, soprattutto nelle aree a nord, prevedendo soluzioni capaci di garantire sicurezza e disponibilità delle risorse idriche;
- *Comune di Volano.* Chiede studi geologici e idrogeologici indipendenti, modelli di dettaglio, simulazioni sugli effetti dello scavo, monitoraggi su edifici e infrastrutture e valutazioni sulle interferenze con l'Acquedotto di fondovalle;
- *Comune di Nomi.* Chiede un modello idrogeologico, geotecnico e geologico fondato su dati di campo, con approfondimenti su falda, pozzi agricoli, livelli sabbiosi e ghiaiosi, opere accessorie e possibili effetti su permeabilità, drenaggio e stabilità dei terreni;
- *Coldiretti Trento.* Chiede garanzia di continuità del servizio idrico e assunzione da parte di RFI dei costi di monitoraggio, ripristino della disponibilità idrica e risarcimento di eventuali danni a pozzi e sorgenti.
- *Consorzio Irriguo Miglioramento Fondiario di Marco.* Chiede che, in caso di perdita di portata o qualità del pozzo consortile, RFI individui soluzioni alternative e sostenga anche gli eventuali costi connessi a maggiore profondità o adeguamento del pozzo;
- *Comune di Besenello.* Chiede tutela assoluta delle risorse idriche, applicazione del principio di precauzione, verifica delle interferenze con pozzi, falde, nonché approfondimenti sui fenomeni di dissesto e sugli effetti indotti dalle vibrazioni;
- *Comune di Calliano.* Chiede che la tutela di acquiferi, falde, sorgenti e pozzi sia assunta come vincolo prioritario attraverso lo sviluppo di un modello idrogeologico completo, la valutazione degli effetti cumulativi nel lungo periodo e la revisione delle soluzioni ritenute non sicure per le risorse idriche;
- *Comune di Rovereto.* Chiede approfondimenti sulle possibili interferenze con il sistema di captazione di Val di Riva, lo sviluppo di valutazioni idrogeologiche approfondite, la necessità di mantenere la continuità dei corsi d'acqua, il monitoraggio continuo delle falde;
- *Consorzio di Miglioramento Fondiario "Alle Giere" di Besenello.* Indica la possibile interferenza del tracciato della soluzione 3 con il conoide di Besenello e il potenziale rischio di interferenza con i principali pozzi consortili;

- *Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento*. Chiede tutela assoluta di sorgenti, falde, pozzi potabili e irrigui, di evitare il posizionamento del tracciato in prossimità delle zone di captazione, che lo sviluppo progettuale sia basato su indagini geologiche e idrogeologiche aggiornate;
- *Circolo di Trento di Legambiente*. Manifesta la preoccupazione per la realizzazione dello scavo di gallerie molto lunghe quasi interamente in depositi alluvionali sotto la falda freatica e sugli effetti dello scavo nel conoide del Rio Secco sollevando dubbi sulla stabilità dello stesso durante e dopo la costruzione, con pericoli per le abitazioni, le strade e i sottoservizi di Besenello;
- *Comitato Mobilità Sostenibile Trentino “Ing. Alberto Baccega”*. Chiede di valutare già nel PFTE le interferenze con i pozzi di Besenello e Calliano e di predisporre varianti per minimizzare l’impatto della galleria sulle risorse idriche;
- *Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”*. Chiede massima tutela di acquiferi, falde, sorgenti e pozzi, lo sviluppo di modelli previsionali aggiornabili in corso d’opera, la tutela degli ecosistemi dipendenti dalla presenza di acque sotterranee, la predisposizione di un modello idrogeologico dettagliato, lo sviluppo di campagne piezometriche. Con riferimento al rischio di subsidenza chiede una caratterizzazione geotecnica dettagliata, misure di mitigazione o protezione per edifici, reti e aree vulnerabili;
- *Generazione Trento*. Chiede uno studio idrogeologico indipendente, monitoraggi preventivi di falde e sorgenti, tutela di pozzi irrigui e potabili, garanzie sulle reti irrigue, principio di precauzione e revisione del tracciato in presenza di rischi significativi.
- *Circolo ACLI di Besenello APS, S.A.T. Sezione di Besenello APS, Associazione Valle del Rosspach, Associazione Libero Pensiero*. Richiamano le criticità idrogeologiche già evidenziate dal Comune di Besenello, chiedendo attenzione a pozzi, sorgenti, fontane e possibili effetti su falde e venute d’acqua.
- *Circolo ACLI di Besenello APS, S.A.T. Sezione di Besenello APS, Associazione Valle del Rosspach*. Indicano possibili impatti sul bacino del Rio Cavallo, con rischio di drenaggio delle falde, alterazione di sorgenti, la riduzione dei ruscellamenti, e la modifica del reticolo idrico. Richiamano all’attenzione che gli scavi profondi possono comportare il rischio di frane, dissesti e contaminazioni in fase di cantiere.
- *Associazione Trentino No TAV*. Segnala rischi per sorgente di Acquaviva, per il sistema idrico della Vigolana, per i pozzi di Calliano e il dosso della Sega, anche in relazione all’uso di additivi;
- *Comunità della Vallagarina*. Chiede che sia esclusa in via assoluta la progettazione di tracciati in prossimità delle zone di captazione, che sia garantita la tutela di acquiferi e pozzi, di escludere in maniera certa la prossimità dell’opera alle fasce di rispetto idrico dei pozzi di presa di Calliano e Besenello.

5.5 Aspetti realizzativi dell’opera

Le osservazioni pongono l’attenzione sugli aspetti realizzativi dell’opera per i quali si richiede un approccio unitario e integrato, capace di considerare in modo coordinato le diverse componenti che possono incidere sui territori interessati. Tra queste assumono particolare rilievo le modalità di scavo delle gallerie, la gestione delle terre e rocce da scavo, l’organizzazione delle aree di cantiere, le soluzioni per il trasporto e il deposito dei materiali, nonché gli effetti connessi a rumore, vibrazioni, emissioni di polveri, interferenze con la viabilità locale e agricola, accessibilità ai fondi e durata delle lavorazioni.

In tale contesto, la cantierizzazione si configura come uno dei principali punti di attenzione, in stretta correlazione con ulteriori profili connessi alla fase realizzativa, tra cui gli effetti delle attività di scavo in sotterraneo sugli abitati e sulle infrastrutture esistenti, il coordinamento con altri interventi infrastrutturali – con particolare riferimento al Lotto 3A – e la definizione di sistemi di monitoraggio ambientale chiari, strutturati e condivisi.

Nel complesso, i contributi evidenziano la necessità di una pianificazione dettagliata e coerente delle attività, orientata alla riduzione delle interferenze con i residenti, le attività economiche e i fondi agricoli, alla minimizzazione delle occupazioni temporanee e delle aree di deposito, alla valutazione di soluzioni logistiche alternative al trasporto su gomma dei materiali da conferire e alla garanzia di adeguati livelli di trasparenza e tracciabilità dei controlli relativi a rumore, vibrazioni, polveri e qualità dell’aria.

Di seguito si riporta, relativamente a questo tema, la sintesi non esaustiva di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP. Per una completa comprensione dei contenuti e della richiesta, si rimanda alla lettura dell’osservazione nella sua interezza.

- *Provincia Autonoma di Trento*. Chiede di valutare alternative all'utilizzo dell'area delle Casotte;
- *Comune di Volano*. Chiede un monitoraggio ambientale continuativo delle attività di cantiere con coinvolgimento di APPA. Ritieni le infrastrutture viarie locali non adatte a sostenere incrementi di traffico e pertanto richiede simulazioni di traffico rispetto alla capacità effettiva della rete viaria;
- *Comune di Nomi*. Chiede un piano di cantierizzazione sovralocale, coordinato con gli altri interventi, che consideri traffico pesante, capacità della rete viaria, fasce orarie, interferenze con gli abitati e contemporaneità dei Lotti 3A e 3B;
- *Coldiretti Trento*. Chiede separazione e rapido allontanamento dei materiali di scavo, riduzione degli impatti su terreni agricoli e viabilità, garanzia di accessibilità ai fondi agricoli durante la fase realizzativa. Chiede di posticipare la realizzazione del Lotto 3B rispetto al completamento del Lotto 3A;
- *Consorzio Irriguo Miglioramento Fondiario di Marco*. Chiede che la viabilità agricola e consortile sia garantita tutto l'anno, sia per la manutenzione degli impianti sia per le lavorazioni nei fondi;
- *Comune di Besenello*. Chiede l'utilizzo per lo stoccaggio materiali delle aree già previste nel lotto 3 A. Richiede un approfondito studio di impatto ambientale relativo alle criticità e le interferenze che tali attività realizzative possono provocare;
- *Comune di Ala*. Chiede la pianificazione del traffico di cantiere con percorsi dedicati, gestione trasporto, riutilizzo e smaltimento delle terre e rocce da scavo, contenimento di polveri, rumore con implementazione di un monitoraggio costante e limitazione delle superfici di deposito;
- *ClA Agricoltori Italiani Trentino*. Chiede di valutare gli effetti delle modifiche alla viabilità locale sulle aziende agricole;
- *Comune di Trento*. Chiede continuità di accesso ai fondi agricoli, funzionalità di via del Brennero, di via Nazionale e della SS12 durante i lavori nonché regolazione dei flussi verso le aree di cantiere;
- *Comune di Calliano*. Esprime preoccupazioni rispetto agli effetti dello scavo delle gallerie sulle risorse idriche, richiede un piano dettagliato di gestione delle terre e rocce da scavo e misure mitigative per rumore, polveri e traffico nonché di evitare la contemporaneità realizzativa tra Lotto 3A e B.
- *Comune di Rovereto*. Chiede studi di approfondimento su vibrazioni, subsidenza, vulnerabilità strutturale, traffico di cantiere, polveri, qualità dell'aria, l'implementazione di un Piano di Utilizzo Terre, l'implementazione di monitoraggi ambientali. Propone di valutare modalità alternative al trasporto su gomma per le terre e rocce da scavo;
- *Comune di Mori*. Chiede l'elaborazione di uno specifico studio di viabilità alternativa che analizzi soluzioni per minimizzare l'impatto sulle viabilità esistenti durante la fase di cantiere e garanzia di accesso alle aree produttive delle Casotte;
- *Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento*. Chiede di evitare la sovrapposizione temporale dei cantieri dei Lotti 3A e 3B e di ottimizzare le aree di stoccaggio dei materiali utilizzando aree esistenti già impiegate per tali fini, di garantire l'assenza di contaminazioni chimiche;
- *Circoscrizione di Marco*. Chiede la delocalizzazione dei cantieri e delle aree di stoccaggio lontano dall'abitato e il divieto di transito dei mezzi di cantiere nel centro di Marco.
- *Comitato Mobilità Sostenibile Trentino "Ing. Alberto Baccega"*. Chiede l'implementazione di un piano specifico di gestione delle polveri e degli interventi di mitigazione da implementare;
- *Consorzio di Miglioramento Fondiario "Praolini e Bagole"*. Chiede di evitare la contemporaneità dei Lotti 3A e 3B, di limitare l'aumento del traffico pesante, la pianificazione della logistica di cantiere, di ottimizzare le aree di stoccaggio. Chiede inoltre l'implementazione di monitoraggi acustici e di un monitoraggio continuo delle pressioni interstiziali e delle eventuali deformazioni strutturali;
- *Generazione Trento*. Chiede un piano dettagliato delle terre e rocce da scavo, la tracciabilità completa dei materiali, l'esclusione di ulteriori conferimenti su Mattarello, l'individuazione preventiva delle aree di deposito, studi specifici sugli impatti viabilistici e la minimizzazione del traffico pesante nei centri abitati.
- *Circolo ACLI di Besenello APS, S.A.T. Sezione di Besenello APS, Associazione valle del Rosspach, Associazione Libero Pensiero*. Chiedono di evitare la sovrapposizione tra cantieri dei Lotti 3A e 3B e richiamano i rischi legati al traffico pesante, alla qualità dell'aria e alla tenuta della rete viaria;
- *Comunità della Vallagarina*. Chiede pianificazione dettagliata del traffico con simulazioni dei flussi, percorsi dedicati per mezzi pesanti, gestione polveri, la possibilità di mantenere attive solo le aree già previste per lo stoccaggio materiali del Lotto 3A e il rinvio delle lavorazioni sul Lotto 3B a chiusura delle operazioni previste sul Lotto 3A.

5.6 Impatto sociale dell'opera

L'impatto sociale dell'opera è stato ampiamente richiamato con riferimento alla qualità della vita dei residenti, alla tutela della salute e al benessere psicologico delle comunità interessate, nonché alla tenuta delle relazioni sociali, dei servizi locali e del tessuto economico.

Le osservazioni evidenziano l'esigenza che tali aspetti siano assunti come componenti strutturali della valutazione progettuale, anche in una prospettiva sovralocale, attraverso l'impiego di indicatori idonei a misurare gli effetti in termini di abitabilità, salute pubblica, tutela dei minori e consumo di suolo. È stata inoltre sottolineata la necessità di definire misure concrete di mitigazione, informazione e monitoraggio, finalizzate a prevenire condizioni di impatto sociale significativo, sia durante la fase di realizzazione sia in esercizio dell'opera.

Di seguito si riporta, relativamente a questo tema, la sintesi non esaustiva di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP. Per una completa comprensione dei contenuti e della richiesta, si rimanda alla lettura dell'osservazione nella sua interezza.

- *Comune di Besenello.* Chiede che la progettazione consideri gli effetti sociali, psicologici e comunitari dell'opera, che siano evitate soluzioni che producano un impatto sociale insostenibile, che sia tenuto conto della volontà da parte di tutti i soggetti di proporre una visione territoriale integrata e sovralocale;
- *Comune di Ala.* Ritiene necessario considerare la dimensione sociale dell'opera, con particolare riferimento al benessere collettivo e agli effetti psicologici connessi;
- *Comune di Calliano.* Chiede la tutela della salute e del benessere degli abitanti prevedendo misure di mitigazione dei disagi nel tempo, la redazione di una Valutazione di Impatto Sanitario indipendente sugli effetti di patologie legate a polveri, rumore, stress, salute mentale della popolazione in prossimità dei cantieri.
- *Comune di Rovereto.* Chiede la tutela della salute e del benessere anche prevedendo apposite misure di mitigazione, il monitoraggio continuo del benessere della popolazione, la tutela dei lavoratori;
- *Comune di Mori.* Chiede di garantire massima tutela ai residenti prossimi alle aree di cantiere;
- *Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento:* Chiede che l'opera rispetti qualità della vita, benessere sociale e benessere psicologico delle comunità interessate;
- *Circoscrizione di Marco.* Chiede che benessere dei cittadini e tutela della salute siano considerati parametri tecnici prioritari e non subordinati alla sola fattibilità economica dell'opera;
- *Rete dei Cittadini.* Chiede una valutazione sanitaria indipendente, studi epidemiologici e ambientali specifici, monitoraggi permanenti su rumore, vibrazioni e qualità dell'aria e pubblicazione periodica dei dati sugli effetti sanitari e ambientali di lungo periodo;
- *Consorzio di Miglioramento Fondiario "Praelini e Bagolè".* Ritiene necessario evitare scenari di impatto sociale insostenibili;
- *Circolo ACLI di Besenello APS, S.A.T. Sezione di Besenello APS, Associazione valle del Rosspach, Associazione Libero Pensiero:* Richiamano il rischio di sconvolgimento delle abitudini di vita, del benessere e della salute fisica e psicologica delle popolazioni residenti, chiedendo che siano evitati scenari di impatto sociale non sostenibile dell'opera.

5.7 Espropri

Le osservazioni richiedono di considerare le procedure espropriative in modo ampio, includendo non solo le espropriazioni definitive, ma anche occupazioni temporanee, servitù, limitazioni d'uso e possibili effetti indiretti su fondi agricoli, immobili e attività economiche. I contributi chiedono inoltre informazioni sulle aree interessate

e sui vincoli previsti, criteri di indennizzo chiari ed equi, tutela dei proprietari e attenzione ai fondi non direttamente espropriati ma resi meno accessibili o funzionali.

In ambito agricolo viene inoltre richiamata la necessità di limitare la frammentazione fondiaria, valutare forme di ricomposizione o compensazione e garantire il corretto ripristino dei terreni occupati temporaneamente. Viene inoltre richiesto un confronto diretto con i proprietari, anche attraverso il ruolo di garanzia degli enti locali o di figure indipendenti, al fine di assicurare trasparenza, correttezza procedurale e riduzione dei possibili conflitti.

Di seguito si riporta, relativamente a questo tema, la sintesi non esaustiva di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP. Per una completa comprensione dei contenuti e della richiesta, si rimanda alla lettura dell'osservazione nella sua interezza.

- *Coldiretti Trento*. Chiede, nel caso di frammentazione fondiaria generata dal progetto di definire una ricompensazione fondiaria, attenzione nella restituzione aree ad occupazione temporanea, chiarimenti su servitù e vincoli;
- *Consorzio Irriguo Miglioramento Fondiario di Marco*. Richiede che sia tenuto in considerazione che eventuali espropri che andranno a ridurre la superficie del Consorzio, potrebbero portare all'aumento del costo di gestione sulla superficie residua dello stesso;
- *CLA – Agricoltori Italiani Trentino*. Chiede se siano state individuate le aree oggetto di occupazione temporanea/definitiva e le modalità di indennizzo;
- *Comune di Trento*. Chiede di limitare al massimo il sacrificio di aree agricole nelle zone di Acquaviva anche per opere di cantierizzazione e occupazione temporanea;
- *Comune di Calliano*. Richiede una valutazione degli impatti economici indiretti (valore immobili, demografia, turismo).
- *Comune di Rovereto*. Richiede garanzia di equità, trasparenza nell'esecuzione delle procedure espropriative favorendo il dialogo con i cittadini, lo sviluppo di uno studio che valuti gli impatti economici derivanti dalla realizzazione dell'opera (deprezzamento immobili e danni indiretti), l'istituzione figura indipendente di garanzia per i cittadini nelle procedure di esproprio;
- *Comitato Mobilità Sostenibile Trentino "Ing. Alberto Baccega"*. Richiede che le procedure espropriative e le occupazioni temporanee rispettino i diritti dei proprietari, il riconoscimento di equi indennizzi non solo agli espropriati, ma anche a chi subisce occupazioni temporanee o esternalità negative prolungate.

5.8 Sistema infrastrutturale del territorio

Le osservazioni mettono in reazione il Lotto 3B con il più ampio sistema infrastrutturale della Vallagarina, già interessato dalla presenza dell'autostrada A22, della linea ferroviaria storica, della SS12, della viabilità locale, da aree produttive, ciclovie e insediamenti. In tale quadro viene richiamato il concetto di "limite alla pressione infrastrutturale", inteso come capacità del territorio di assorbire nuove trasformazioni senza generare effetti cumulativi non sostenibili sul piano ambientale, paesaggistico, sociale e sanitario. I contributi chiedono quindi che l'opera sia valutata non solo in termini trasportistici ed economici, ma anche in relazione alla coerenza con le altre infrastrutture esistenti o programmate, tra cui la Valdastico Nord, la terza corsia dinamica dell'A22 e ulteriori interventi ferroviari o viari, verificando la sostenibilità complessiva del sistema territoriale.

Di seguito si riporta, relativamente a questo tema, la sintesi non esaustiva di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP. Per una completa comprensione dei contenuti e della richiesta, si rimanda alla lettura dell'osservazione nella sua interezza.

- *Comune di Volano*. Richiama il concetto di “limite alla pressione infrastrutturale” del territorio, chiedendo che la sostenibilità dell’opera sia valutata non solo in termini trasportistici ed economici, ma anche rispetto alla capacità del territorio di assorbire ulteriori trasformazioni, anche in relazione ad altre infrastrutture programmate;
- *Comune di Besenello*. Richiama il concetto di “limite alla pressione infrastrutturale” del territorio e la necessità di coordinamento tra politiche infrastrutturali, con particolare riferimento alla Valdastico Nord e alla terza corsia dinamica dell’A22;
- *Comune di Ala*. Chiede il coordinamento della circonvallazione ferroviaria con le altre opere infrastrutturali previste nel territorio comunale Ala;
- *Comune di Trento*. Chiede la riattivazione della Fermata di Mattarello e la realizzazione di un nuovo percorso ciclabile lungo via della Gotarda in affiancamento della cavalcaferrovia a partire da via Nazionale fino al superamento della linea ferroviaria;
- *Comune di Calliano*. Richiama il “limite alla pressione infrastrutturale” del territorio e chiede una valutazione specifica della compresenza dell’opera con altri scenari progettuali, in particolare la A31 Valdastico Nord;
- *Comune di Rovereto*. Chiede che l’infrastruttura si integri in modo proattivo con il sistema dei trasporti locali, senza compromettere il traffico di breve raggio, contribuendo allo sviluppo di una mobilità sostenibile e interconnessa. Ritiene fondamentale prevedere una chiara separazione tra traffico merci e passeggeri, soprattutto per motivi di sicurezza
- *Comune di Mori*. Chiede di valutare le possibili interferenze tra il Lotto 3B e il collegamento ferroviario tra la Vallagarina e l’Alto Garda;
- *Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento*. Chiede di approfondire il concetto di “limite alla pressione infrastrutturale” sul territorio e il coordinamento tra politiche infrastrutturali, integrando la valutazione dell’opera con gli altri progetti rilevanti per il territorio;
- *INU Sezione Trentino*. Ritiene sussistano criticità connesse alla cancellazione dello scalo merci di Mori Stazione e alla perdita di funzionalità ferroviaria per il basso Trentino, sostenendo che non sia giustificata la rettifica del tracciato se comporta penalizzazioni economiche e ambientali locali;
- *Comitato Mobilità Sostenibile Trentino “Ing. Alberto Baccega”*. Sostiene l’opera come occasione per rafforzare il sistema ferroviario provinciale, lo sviluppo della metropolitana di superficie e i collegamenti locali, scenari di traffico, politiche di riduzione del traffico deviato e sicurezza in galleria;
- *Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”*. Richiama la capacità di carico limitata del territorio e chiede una valutazione integrata delle infrastrutture esistenti, privilegiando ottimizzazione e miglioramento dell’esistente prima della realizzazione di nuove opere;
- *Generazione Trento*. Chiede una valutazione strategica complessiva dell’intero corridoio Verona–Monaco, con coordinamento tra Lotto 3A e Lotto 3B, aggiornamento degli scenari europei di traffico e valutazione cumulativa degli impatti;
- *Circolo ACLI di Besenello APS, S.A.T. Sezione di Besenello APS, Associazione valle del Rosspach, Associazione Libero Pensiero*. Chiede chiarimenti sull’utilizzo della nuova linea per traffico merci e passeggeri, sull’eventuale interrimento della linea storica a Rovereto, sulle contraddizioni tra politiche infrastrutturali e sugli effetti del completamento dei lotti rispetto ai benefici attesi;
- *Associazione Trentino No TAV*. Ritiene contraddittoria la giustificazione del quadruplicamento ferroviario a fronte di scelte infrastrutturali che favorirebbero nuovo traffico verso l’A22, muovendo una critica al fatto che la Valle dell’Adige rischi di diventare un corridoio permanente di traffico merci;
- *Comunità della Vallagarina*. Chiede un quadro complessivo che consideri la compresenza della circonvallazione ferroviaria con altri scenari progettuali, quali A31 Valdastico Nord e l’interrimento della SS12, valutandone la sostenibilità in un territorio già fortemente infrastrutturato.

5.9 Aspetti trasportistici e analisi costi benefici

Dalle osservazioni emerge la richiesta di approfondire il quadro trasportistico e l'analisi costi-benefici dell'opera. I contributi richiamano, in particolare, la necessità di esplicitare la capacità residua della linea storica del Brennero, le ipotesi di esercizio considerate, i livelli di saturazione, i volumi di traffico merci attuali e previsionali, l'entità effettiva del trasferimento modale da gomma a ferro e le condizioni necessarie per conseguirlo. Vengono inoltre richiesti chiarimenti rispetto alla quantificazione dei benefici attesi, ai costi complessivi dell'investimento, valutazioni in merito ai transiti di merci pericolose e dei relativi profili di sicurezza.

Di seguito si riporta, relativamente a questo tema, la sintesi non esaustiva di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP. Per una completa comprensione dei contenuti e della richiesta, si rimanda alla lettura dell'osservazione nella sua interezza.

- *Comune di Ala*. Chiede un'analisi trasportistica più approfondita, con chiaro bilancio tra sviluppo economico, sostenibilità territoriale e ricadute locali;
- *Comune di Rovereto*. Chiede approfondimenti sulla dinamica del traffico merci (dati aggiornati, volumi, tipologie e impatti locali), l'attivazione di sistemi di monitoraggio continuo e la valutazione dei rischi legati al trasporto di merci pericolose, con adeguate misure di sicurezza;
- *Circoscrizione di Marco*. Ritiene sussista una elevata capacità residua della linea esistente e dati di traffico inferiori al potenziale, nonché carenze nello studio di fattibilità (in particolare su orari e livelli di saturazione della linea esistente) e ne richiede l'integrazione;
- *Circolo di Trento di Legambiente*. Ritiene sussista il mancato pieno utilizzo della linea esistente e chiede una valutazione delle capacità residue e delle cause di tale ipotizzato sottoutilizzo; ritiene sovrastimate le previsioni di traffico, segnala criticità nell'impostazione dello studio di traffico e la necessità di politiche pubbliche di indirizzo;
- *Comitato Mobilità Sostenibile Trentino "Ing. Alberto Baccega"*. Ritiene sovradimensionata l'opera rispetto alle previsioni di traffico, che sussista la mancata separazione dei traffici merci e passeggeri e l'assenza di una valutazione complessiva della redditività dell'opera; ritiene siano presenti carenze di dati quantitativi sul trasferimento modale, criticità nella stima dei costi e chiede l'inserimento dei dati ACB completi nel PFTE, richiede chiarimenti su volumi di traffico (anche merci pericolose);
- *Associazione Trentino No TAV*. Ritiene che la consistenza esatta degli effetti derivanti dall'attivazione della nuova linea relativamente al numero di treni merci non risulti valutabile; ritiene sovrastimate le previsioni di traffico e suggerisce di valutare alternative meno impattanti rispetto alla realizzazione di una nuova linea ferroviaria, osserva che l'offerta di treni passeggeri sulla linea del Brennero appare abbondante e sufficiente anche nel lungo periodo;
- *Comunità della Vallagarina*. Chiede un'analisi trasportistica più approfondita con particolare attenzione agli impatti locali e al bilancio tra sviluppo economico e sostenibilità;
- *Generazione Trento*. Ritiene che le previsioni di traffico poste alla base del progetto siano caratterizzate da forti incertezze, richiede la revisione delle previsioni di traffico, una verifica indipendente degli scenari trasportistici, la valutazione comparativa di alternative meno impattanti e una nuova analisi costi-benefici aggiornata.

5.10 Aspetti procedurali, documentali e amministrativi

Nelle osservazioni sono stati attenzionati aspetti di carattere procedurale e documentale. Innanzitutto, sono state segnalate o perplessità legate alla modalità di svolgimento del Dibattito Pubblico che ha visto l'utilizzo di modalità telematiche per lo svolgimento degli incontri. Inoltre, sono state mosse critiche sul livello di definizione progettuale posto alla base del DP, ritenuto non sempre adeguato a un confronto pienamente informato.

Ulteriore tema ricorrente riguarda la richiesta di istituire un Osservatorio ambientale, con il coinvolgimento degli enti territoriali e dei soggetti tecnici competenti.

Di seguito si riporta, relativamente a questo tema, la sintesi non esaustiva di alcune osservazioni proposte dai partecipanti al DP. Per una completa comprensione dei contenuti e della richiesta, si rimanda alla lettura dell'osservazione nella sua interezza.

- *Comune di Volano*. Ritiene presenti carenze della documentazione (impatti cumulativi, interferenze, effetti di lungo periodo, sostenibilità) e chiede l'istituzione di un Osservatorio ambientale e per la sicurezza sul lavoro;
- *Comune di Besenello*. Chiede l'istituzione di un Osservatorio ambientale e per la sicurezza con ampia partecipazione locale;
- *Comune di Ala*. Propone l'istituzione di un Osservatorio permanente per garantire monitoraggio, trasparenza e dialogo con il territorio;
- *Comune di Calliano*. Propone l'istituzione di un Osservatorio ambientale per monitoraggio, trasparenza e gestione condivisa delle criticità;
- *Comune di Rovereto*. Propone l'istituzione di un osservatorio/tavolo permanente di confronto tra istituzioni, tecnici e comunità locale;
- *Circoscrizione di Marco*. Con riferimento alla richiesta presentata dal comune di Rovereto di istituzione di tavoli di confronto, chiede l'inserimento permanente dei rappresentanti della circoscrizione nel tavolo;
- *Rete dei Cittadini*. Chiede l'istituzione di un osservatorio ambientale e sanitario con il coinvolgimento dei Comuni interessati che preveda monitoraggi pubblici, continui e piena trasparenza dei dati;
- *Comitato Mobilità Sostenibile Trentino "Ing. Alberto Baccega"*. Propone il rafforzamento e l'estensione dell'Osservatorio Ambientale e per la Sicurezza del Lavoro istituito per la Circonvallazione di Trento con il coinvolgimento dei comuni interessati dall'opera oggetto di dibattito, ritiene sussistano carenze di partecipazione e trasparenza nel DP e richiede accessibilità, informazione preventiva e chiarezza sugli iter procedurali;
- *Consorzio di Miglioramento Fondiario "Praolini e Bagolè"*. Sottolinea la necessità di maggiore trasparenza e condivisione delle informazioni nei processi decisionali;
- *Circolo ACLI di Besenello APS, S.A.T. Sezione di Besenello APS, Associazione valle del Rosspach, Associazione Libero Pensiero*. Ritengono presenti carenze del quadro informativo e normativo del DP e ritengono che manchi un quadro informativo esaustivo che giustifichi l'opzione della costruzione di questa nuova infrastruttura;
- *Associazione Trentino No TAV*. Critica modalità e contenuti del Dibattito Pubblico, contesta lo svolgimento dello stesso su un DocFAP e non sul PFTE, richiama l'assenza di finanziamenti certi. Ritiene infondata l'affermazione secondo cui sul PFTE si esprimerà la Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, che darà il suo parere anche in merito all'iter di VIA (valutazione di impatto ambientale). Richiede pertanto la pubblicazione del PFTE completo e degli studi idrogeologici, ambientali e di coordinamento con le bonifiche, prima di qualsiasi avanzamento progettuale o cantieristico. Richiede delibere comunali di indirizzo che richiedano impegni vincolanti su monitoraggio, bonifiche, gestione terre e responsabilità, attivando i poteri di vigilanza;
- *Comunità della Vallagarina*. Propone di assumere un ruolo di coordinamento per l'istituzione di un Osservatorio permanente di confronto e monitoraggio lungo tutte le fasi del progetto.

6 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il Dibattito Pubblico relativo al Lotto 3B “Circonvallazione di Rovereto” ha costituito un momento significativo di confronto territoriale nella fase preliminare di sviluppo dell’intervento, consentendo di raccogliere un insieme ampio e articolato di osservazioni, valutazioni e proposte formulate da Enti Territoriali, Comitati e Associazioni, anche quali soggetti portatori delle istanze espresse dai cittadini interessati.

Dall’insieme dei contributi pervenuti emerge una convergenza significativa da parte degli stakeholders sulla necessità di approfondire possibili ottimizzazioni del tracciato. Tale esigenza con riferimento all’imbocco sud riguarda la richiesta di valutare ulteriori soluzioni progettuali idonee a tutelare e ridurre le interferenze con l’abitato di Marco. Con riferimento all’imbocco nord, è stata invece richiesta la valutazione di ipotesi di tracciato maggiormente aderenti alla linea ferroviaria esistente finalizzate a limitare le interferenze con il sistema idrico territoriale. È stata inoltre richiamata la necessità di valutare con particolare attenzione la localizzazione di opere puntuali e manufatti tecnici, al fine di garantirne un inserimento coerente con le caratteristiche territoriali, paesaggistiche e ambientali del territorio. Emerge inoltre la necessità di approfondire gli aspetti legati al quadro trasportistico dell’attuale linea storica del Brennero, per il quale si richiede di valutare l’approfondimento dell’”opzione zero”, che consiste nel potenziamento della linea attuale attraverso interventi di efficientamento.

L’analisi delle osservazioni ha inoltre confermato la centralità delle tematiche ambientali, paesaggistiche e di tutela del territorio, ampiamente richiamate nei contributi pervenuti. In tale ambito è emersa la richiesta di considerare l’opera in relazione a un contesto territoriale articolato, caratterizzato dalla compresenza di aree agricole di pregio, nuclei abitati, corsi d’acqua, ambiti naturalistici, e beni paesaggistici. È stata richiamata massima attenzione per la salvaguardia delle risorse idriche e per gli aspetti idrogeologici e geologici, per i quali le osservazioni sollecitano l’esecuzione di approfondimenti conoscitivi, il monitoraggio di falde, pozzi, sorgenti e sistemi irrigui, nonché l’applicazione del principio di precauzione nella definizione delle successive scelte progettuali e realizzative.

Particolare attenzione è stata inoltre posta agli aspetti realizzativi dell’opera, con riferimento alla necessità di impostare la fase di cantiere secondo una pianificazione dettagliata, coordinata con il sistema infrastrutturale esistente e orientata alla riduzione delle ricadute sulle comunità locali, sulla viabilità ordinaria e agricola e sulla qualità della vita dei residenti. In tale ambito, le osservazioni hanno richiamato l’esigenza di definire percorsi di cantiere dedicati, di contenere le occupazioni temporanee e permanenti, garantire un’adeguata gestione dei materiali di scavo e prevedere misure idonee a limitare gli effetti connessi a rumore, vibrazioni, emissioni di polveri e durata delle lavorazioni.

Ulteriori elementi oggetto di osservazione hanno riguardano gli aspetti compensativi, espropriativi dell’opera e dell’impatto sociale della stessa sul territorio. Le osservazioni hanno richiamato l’esigenza di garantire la tutela della qualità della vita dei cittadini, trasparenza, chiarezza informativa e criteri equi nella gestione degli espropri, delle occupazioni temporanee e delle eventuali limitazioni d’uso, nonché la definizione di misure compensative proporzionate agli impatti generati dall’opera. È stata inoltre evidenziata l’opportunità di prevedere strumenti permanenti di confronto quali l’istituzione di un osservatorio ambientale a cui sia garantita la partecipazione dei rappresentanti territoriali.

Alla luce di quanto emerso, il Dibattito Pubblico ha consentito di restituire in modo organico le principali istanze espresse dal territorio e di individuare gli elementi conoscitivi e propositivi che dovranno orientare le successive fasi di sviluppo progettuale e autorizzativo. Le osservazioni raccolte contribuiranno alla valutazione di soluzioni progettuali maggiormente coerenti con le esigenze emerse nel percorso partecipativo.

7 ALLEGATI

Si allegano alla presente relazione le osservazioni ricevute da Enti e Comitati/Associazioni indicate al precedente paragrafo 4.

8 CREDITI

Si ringraziano le cittadine e i cittadini per la partecipazione al Dibattito Pubblico, i relatori e le relatrici di RFI e FS-Engineering, gli Enti, le Associazioni di categoria e i Comitati per i preziosi contributi forniti.

Si ringraziano inoltre per il prezioso contributo fornito nel corso del Dibattito Pubblico:

ENTI TERRITORIALI

Provincia Autonoma di Trento, Comunità Vallagarina, Comuni di Rovereto, Ala, Mori, Calliano, Besenello, Volano, Nomi, Trento.

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Responsabile del potere di indire il dibattito pubblico

Giuseppe Romeo, Responsabile Direzione Investimenti Area Nord Est

Referente di Progetto

Damiano Beschin, Direzione Investimenti, Responsabile della struttura Progetti Brennero

Team Direzione Investimenti Area Nord Est - Progetti Brennero

Francesco Demozzi, Marco Mattinzoli, Nicole Damolin

FS ENGINEERING

Massimiliano Pempori - Project Manager

Giuliana Ingrosso – Responsabile struttura progettazione alternative progettuali

Daniele Fleri - Project Engineer

Gaspere Giudice - Project Engineer

Mattia Biondani - Project Engineer

Cristina Marandola - Progettista

Silvia Nardoni - Progettista

Carlo Di Muzio - Progettista

Camila Mendoza Guzman - Progettista

Flavia Demarinis - Progettista

Ivano Marchese - Progettista

Martina Chiara Morandi - Progettista

Alessandro Lenci - Progettista

Francesca Rondelli - Progettista

Germana Palmeri - Progettista

Daniele Bensaadi - Progettista

Paolo Segà - Progettista

Claudio Moccagatta - Progettista

Claudio Giannobile - Progettista

Michele Cutrone - Progettista

GESTIONE DEL DIBATTITO - POA s.r.l.s.

Responsabile del Dibattito Pubblico

Giuseppe Romeo

Gruppo di supporto al Responsabile del Dibattito Pubblico

POA s.r.l.s.

Identità grafica, sito web e gestione piattaforme digitali

POA s.r.l.s.