

www.dpcirconvallazionerovereto.it



Dibattito Pubblico Circonvallazione di Rovereto

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

OSSERVAZIONI

Comune di Ala

7 Maggio 2026



Comune di Ala
Provincia di Trento

Piazza S. Giovanni, 1 – 38061 ALA (TN) - C.F. 85000870221

www.comune.ala.tn.it

[pec: comuneala.tn@legalmail.it](mailto:pec:comuneala.tn@legalmail.it)

AREA TECNICA
SERVIZIO LAVORI PUBBLICI
0464 678729-678731-678780
lavoripubblici@comune.ala.tn.it

Numero di protocollo associato al documento come metadato (DPCM 3.12.2013, art. 20). Verificare l'oggetto della PEC o i files allegati alla medesima. Data di registrazione inclusa nella segnatura di protocollo

Spett.le

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
UMST PATRIMONIO E TRASPORTI
Ufficio per lo sviluppo del corridoio
del Brennero e corridoio TEN-T
umst.patrimonio_trasporti@pec.provincia.tn.it

Alla C.a. Dirigente generale di unità di missione strategica
ing. Mauro Groff
mauro.groff@provincia.tn.it

Spett.le

RFI S.p.A.
Direzione investimenti
RdP ing. Damiano Beschin
d.beschin@rfi.it
info@dpcirconvallazionevereto.it

E pc. Alla C.a.

PRESIDENTE DELLA PROVINCIA
AUTONOMA DI TRENTO
dott. Maurizio Fugatti
presidente@pec.provincia.tn.it

Spett.le
COMUNITA' DELLA VALLAGARINA
A mezzo PiTre



Oggetto: Lotto 3B “Circonvallazione di Rovereto” – Quadruplicamento della linea Verona-Fortezza
Osservazioni nell’ambito della fase di dibattito pubblico

In riferimento alla deliberazione del consiglio comunale n. 4 del 30 aprile 2026, con la quale è stato conferito mandato al Sindaco per la presentazione delle osservazioni nell’ambito del procedimento di Dibattito Pubblico relativo al Lotto 3B “Circonvallazione di Rovereto” – “Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona–Fortezza”, faccio seguito alle precedenti comunicazioni (prot. n. 5003 del 13 marzo 2026, prot. n. 6231 del 3 aprile 2026 e prot.6821 del 15 aprile 2026), nonché agli incontri svolti nell’ambito del medesimo Dibattito Pubblico.

Con la presente trasmetto pertanto le osservazioni finali ai sensi dell’art. 40, comma 4 del D.Lgs. 36/2023, secondo le modalità indicate sul sito dedicato: <https://dpcirconvallazionerovereto.it>.

Chiedo fin d’ora che queste osservazioni siano valutate e tenute in considerazione vista l’importanza di garantire la piena tutela del nostro territorio.

Distinti saluti

IL SINDACO
Stefano Gatti
firmato digitalmente (*)

(*) questa nota, se trasmessa in forma cartacea, costituisce copia dell’originale informatico firmato digitalmente, valido a tutti gli effetti di legge, predisposto e conservato presso questa Amministrazione (art. 3-bis D.Lgs. 82/05). L’indicazione del nome del firmatario sostituisce la sua firma autografa (art. 3 D.Lgs. 39/93)

/ms

Allegati:

- Osservazioni finali nell’ambito della fase di dibattito pubblico;



MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Sindaco Stefano Gatti

Recapito personale (telefono o mail)

0464-678708

Comune di residenza (indicare anche la frazione/quartiere/toponimo)

Comune di Ala

Ente di appartenenza (Indicare il nome dell'Associazione, Comitato, Amministrazione, ecc.)

Comune di Ala

Contributo/Temache si vuole sottoporre all'attenzione del Dibattito Pubblico (indicando precisamente a quale area territoriale/comune/frazione/toponimo si fa riferimento)

OSSERVAZIONE N. 1

Richiesta di una soluzione alternativa che escluda interferenze nei tratti di maggior prossimità con l'abitato di Serravalle all'Adige.

L'osservazione si riferisce alla necessità di presentare la valutazione di una soluzione alternativa di tracciato ("Soluzione 4") che assicuri la minore interferenza possibile con gli abitati posti agli sbocchi della galleria, ritenuta fortemente impattante per il contesto abitato. Gli effetti negativi vengono ricondotti principalmente all'aumento di rumore, vibrazioni e alterazioni del paesaggio, con ricadute dirette sulla qualità della vita dei residenti. Viene inoltre sottolineata la presenza contemporanea di più infrastrutture, che contribuiscono a un effetto cumulativo degli impatti. Alla luce di ciò si richiama il principio di precauzione, soprattutto in relazione alla tutela della salute pubblica. Si chiede quindi una maggiore protezione del territorio, prefigurando il prolungamento dei tratti in interrato o l'allontanamento dai centri abitati.

OSSERVAZIONE N. 2

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



Deve essere garantito il coordinamento tra i diversi lotti progettuali dell'intervento. In particolare viene richiamata l'importanza dell'integrazione tra il Lotto 3B e il Lotto 6, escludendo il rischio di incongruenze tra le diverse fasi realizzative.

Si richiede quindi un chiarimento in merito alla pianificazione complessiva dell'intero corridoio infrastrutturale, assicurando continuità progettuale lungo tutto il tracciato e garantendo coerenza e funzionalità dell'intero sistema ferroviario. In particolare il comune chiede che l'abitato di Serravalle all'Adige non sia interessato dalla linea a cielo aperto, ma che venga sviluppato un tracciato in galleria già a nord dell'abitato.

OSSERVAZIONE N. 3

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

La valutazione delle tre soluzioni prospettate deve essere integrata, rendendo più completa l'analisi multicriteriale, ampliando le alternative considerate e introducendo in modo esplicito la cosiddetta "opzione zero", cioè il mantenimento della linea ferroviaria esistente con eventuali interventi di potenziamento. Questo scenario è fondamentale perché costituisce il riferimento di base per confrontare in modo chiaro gli effetti delle altre soluzioni.

In particolare, si sottolinea l'importanza di dare evidenza della valutazione compiuta in merito allo scenario trasportistico esistente al fine di basare le scelte progettuali su dati reali relativi alla capacità e all'utilizzo dell'infrastruttura, a monte di qualsiasi ipotesi di integrazione e implementazione del sistema.

Si sottolinea inoltre l'importanza di approfondire in base a dati di utilizzo sia la capacità reale della linea attuale sia le dinamiche del traffico merci, per valutare in modo realistico le possibilità di trasferimento modale. Allo stesso tempo, l'analisi deve chiarire se l'infrastruttura esistente sia in grado di sostenere tali livelli di traffico senza generare impatti insostenibili sui territori attraversati. Nel complesso, si chiede un approccio più articolato, trasparente e graduale, capace di mettere a confronto in modo rigoroso lo stato attuale, gli interventi di miglioramento e le nuove soluzioni infrastrutturali, così da supportare decisioni più consapevoli.

OSSERVAZIONE N. 4

Mitigazione dell'impatto acustico, integrazione paesaggistica dell'infrastruttura e misure di compensazione territoriale negli ambiti maggiormente coinvolti nelle nuove infrastrutture

L'abitato di Serravalle convive da tempo con la linea ferroviaria che transita vicino alle case e genera livelli di rumore e vibrazioni particolarmente elevati, percepiti anche all'interno delle abitazioni, con un impatto significativo sulla qualità della vita dei residenti, considerata l'attuale assenza di adeguate barriere o strutture di mitigazione. Alla luce del progetto per la realizzazione della circonvallazione di Rovereto e del conseguente incremento previsto del traffico ferroviario lungo la linea, i residenti e l'amministrazione comunale chiedono di prevedere specifiche misure di mitigazione dell'impatto acustico e delle vibrazioni da integrarsi fin da ora all'interno del progetto.

In particolare si chiede che RFI valuti un insieme integrato di soluzioni di mitigazione, comprensivo di interventi volti sia a ridurre l'impatto acustico che quello delle vibrazioni. A titolo esemplificativo si chiede di valutare:



- interventi strutturali (con barriere antirumore);
- barriere a bassa altezza in prossimità del binario;
- sistemi di mitigazione alla sorgente (smorzatori sul binario, sistemi elastici, rivestimenti fonoassorbenti integrati);
- soluzioni combinate, calibrate sulle specificità dell'abitato.

Si richiede pertanto la previsione di misure efficaci per la mitigazione del rumore ferroviario, mediante soluzioni efficaci e allo stesso tempo oggetto di valutazione di inserimento paesaggistico pensato e coerente la qualità percettiva del territorio, con l'obiettivo di integrare funzionalità e tutela del paesaggio. Le opere costruite non dovranno essere lette come presenza da mitigare con interventi postumi, ma dovranno essere progettate con l'intenzione di assicurare qualità architettonica e paesaggistica a monte, come nuovo "strato" di paesaggio che si compone e si integra con il paesaggio preesistente e circostante.

L'abitato di Serravalle, con le sue caratteristiche urbanistiche e orografiche, può rappresentare un interessante caso studio per la definizione di soluzioni innovative ed efficaci di mitigazione dell'impatto acustico ferroviario che possano coniugare esigenze infrastrutturali, tutela della qualità della vita e salvaguardia del paesaggio.

Considerato che il "Lotto 6 Rovereto-Pescantina", che interesserà l'attraversamento dei territori dei Comuni di Ala e Avio, non risulta ad oggi ancora in fase di studio e non sono disponibili informazioni sulle relative tempistiche, e considerato altresì che il prevedibile incremento del traffico sulla rete ferroviaria, conseguente al completamento del traforo del Brennero, interesserà direttamente la linea storica, si chiede inoltre di valutare la realizzazione di barriere antirumore nei tratti in cui la linea storica è prossima ai centri abitati.

OSSERVAZIONE N. 5

Impatto sulla viabilità rurale

Si ribadisce la necessità del mantenimento della piena percorribilità del sottopasso ferroviario localizzato al km 0+400 dell'intervento, per il quale attualmente è prevista la chiusura. Tale sottopasso non funge solo al collegamento tra la SS12 e la pista ciclabile, ma consente l'accesso ad un elevato numero di fondi agricoli ed è pertanto sostanziale garantirne il transito per l'attività e l'economia agricola della zona di Serravalle.

OSSERVAZIONE N. 6

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

E' evidente che il futuro avvio di un'opera di tali dimensioni nella zona possa mettere in difficoltà le infrastrutture stradali presenti nel territorio, con forti impatti in termini di traffico pesante (soprattutto in corrispondenza dei centri urbani) e di qualità dell'aria.

Si richiede una pianificazione dettagliata della gestione del traffico, prevedendo misure efficaci di mitigazione degli impatti, con particolare attenzione alla sicurezza stradale durante i lavori, pianificando percorsi dedicati per i mezzi pesanti per ridurre le interferenze con la viabilità ordinaria.

In particolare appare fondamentale definire le modalità di trasporto ed i siti di destinazione del materiale di risulta per valutare il sovraccarico di traffico sulle arterie stradali urbane esistenti.



Si suggerisce anche di valutare un sistema di percorsi alternativi per ridurre le interferenze, garantendo in ogni caso l'accessibilità alle aree abitate e ai servizi e limitando i disagi per residenti e attività economiche.

OSSERVAZIONE N. 7

Tutela assoluta delle risorse idriche

Si richiedono soluzioni progettuali che garantiscano tutela assoluta delle risorse idriche, strategiche come bene primario e non negoziabile, da preservare totalmente. L'obiettivo deve essere quello di escludere qualsiasi rischio per gli acquiferi, le falde e le sorgenti. Si richiede che sia esclusa in via assoluta la progettazione di tracciati in prossimità delle zone di captazione, monitorando costantemente la situazione considerando la natura dinamica delle aree di salvaguardia.

Si evidenzia che il DocFPA presentato risulta particolarmente lacunoso rispetto alla necessaria analisi puntuale dello stato attuale e in merito alla proposta di dispositivi di prevenzione di effetti negativi (inquinamento e impoverimento delle falde acquifere).

OSSERVAZIONE N. 8

Gestione e utilizzo delle terre e rocce da scavo

L'osservazione riguarda la necessità di una rigorosa gestione delle terre e rocce da scavo, considerate una delle principali criticità del progetto, posto che le quantità previste risultano elevate e richiedono una pianificazione accurata in termini di localizzazione, che deve essere condivisa con gli enti del territorio. Si richiede un piano dettagliato per la gestione, il trasporto e lo smaltimento dei materiali, favorendo il riutilizzo delle terre ove possibile e limitando in ogni caso gli impatti logistici e ambientali del trasporto.

Con l'occasione segnalo nuovamente che nel comune di Ala sono presenti alcuni siti già autorizzati per il conferimento di materiale (solo in colonna A) finalizzato al ripristino ambientale con destinazione finale agricola.

OSSERVAZIONE N. 9

Necessità di coordinamento rispetto ad altri progetti infrastrutturali che interessano il territorio comunale

Si segnala, seppur consapevoli che la programmazione temporale dei lavori risulti ad oggi assolutamente prematura, l'importanza di valutare anche le interferenze tra i lavori di realizzazione della nuova opera ed altri lavori relativi alla viabilità locale già in programma. Tra questi segnalo nell'ambito del territorio comunale di Ala:

- il "Rifacimento del ponte sull'Adige di Chizzola sul collegamento SS12 dell'Abetone e Brennero – SP90 Destra Adige", realizzato dal servizio opere stradali e ferroviarie della Provincia Autonoma di Trento. Allo stato attuale è stato predisposto il progetto di fattibilità tecnico-economica e sarà convocata a breve la conferenza dei servizi decisoria.
- la "Realizzazione di un attraversamento ciclopedonale in corrispondenza del sovrappasso autostradale e del ponte sul fiume Adige n.55 SP117 – Via Enrico Fermi alla progressiva km 176+306" tra l'abitato di Ala e di Pilcante. La società A22 S.p.A. sta completando ad oggi la progettazione di fattibilità tecnico economica.



Risulta evidente che entrambe queste opere, interessando i due attraversamenti del fiume Adige presenti sul territorio comunale, avranno un impatto significativo sulla viabilità locale che potrebbe risultare ingestibile se sovrapposto anche alla presenza del cantiere della nuova circonvallazione ferroviaria.

OSSERVAZIONE N. 10

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

Si propone l'istituzione, fin da queste prime fasi del procedimento, di un osservatorio permanente di confronto tra soggetti istituzionali, tecnici e comunità locale, favorendo la partecipazione dei cittadini, con la funzione di seguire tutte le fasi di sviluppo del progetto. L'obiettivo è garantire trasparenza e continuità nel dialogo con il territorio, individuando tempestivamente le criticità e la loro gestione condivisa. A tal proposito, la Comunità della Vallagarina si propone come soggetto coordinatore e attivatore in relazione alle proprie competenze territoriali, programmatiche e pianificatorie.

OSSERVAZIONE N. 11

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

Si richiede la predisposizione di un piano specifico di gestione delle polveri derivanti dall'attività di cantiere, prevedendo misure preventive e sistemi di abbattimento efficaci, e garantendo un monitoraggio costante durante tutte le fasi dei lavori. Particolare importanza viene attribuita alla trasparenza delle informazioni verso la popolazione, sul tema della tutela della salute pubblica da perseguire mediante l'utilizzo di tecnologie adeguate di mitigazione.

OSSERVAZIONE N. 12

Valutazione della localizzazione delle costruzioni fuori terra rispetto alla tutela del suolo agricolo e in generale del paesaggio

La realizzazione delle costruzioni fuori terra connesse con l'infrastruttura comporta un consumo permanente di suolo attualmente ineditato, con una trasformazione irreversibile del territorio. Si richiede la valutazione di localizzazioni alternative, che comportino il minor impatto percettivo possibile. Se dimostrata l'impossibilità di individuare siti di minor impatto paesaggistico, si richiede che le nuove opere siano progettate in termini di sostenibilità complessiva e di qualità paesaggistica e ambientale. Le opere costruite non dovranno essere lette come presenza da mitigare con interventi postumi, ma dovranno essere progettate con l'intenzione di assicurare qualità architettonica e paesaggistica a monte, come nuovo "strato" di paesaggio che si compone e si integra con il paesaggio preesistente e circostanti.

OSSERVAZIONE N. 13

Tutela del sistema ambientale della Vallagarina, ricostituzione paesaggistica degli imbocchi della galleria e salvaguardia delle emergenze naturalistiche e territoriali (invarianti del Piano urbanistico provinciale)

Si evidenzia la particolare rilevanza ambientale e naturalistica della Vallagarina, che presenta diffuso valore ecosistemico e paesaggistico riconosciuto come tale dalla Carta del Paesaggio del Piano Urbanistico provinciale e caratterizzato da molti elementi considerati "Invarianti" dallo



stesso PUP (Elementi geologici e geomorfologici, Beni archeologici rappresentativi e altre aree di interesse archeologico, Beni architettonici e artistici rappresentativi, Beni ambientali, Siti e zone della rete europea "Natura 2000", Riserve naturali provinciali, sistema delle aree agricole di pregio), che li disciplina all'articolo 11 delle proprie norme di attuazione.

Si richiede la massima tutela del sistema naturale e paesaggistico interessato dall'opera, in particolare in corrispondenza delle aree in prossimità degli imbocchi, evitando alterazioni irreversibili del contesto ambientale e prevedendo interventi di ricostituzione paesaggistica anche nel progettare i nodi di interferenza tra la nuova infrastruttura e la rete di viabilità ferroviaria e stradale esistente.

In particolare si segnala che il progetto della nuova circonvallazione ferroviaria interferisce con la presenza lungo la SS12, poco a nord dell'abitato di Serravalle, del "cippo commemorativo in marmo della richiesta di armistizio", a ricordo del luogo della resa dell'esercito austro-ungarico nel 1918, inserito come vincolo puntuale anche negli strumenti urbanistici vigenti. Data l'importanza storica e commemorativa di questo luogo chiedo di valutare la conservazione dell'area.

OSSERVAZIONE N. 14

Integrazione dell'analisi multicriteriale con introduzione di una soluzione alternativa

Si ritiene che il ventaglio di alternative progettuali analizzate non sia sufficientemente ampio per garantire una valutazione completa. Le tre soluzioni presentate non approfondiscono adeguatamente una possibile configurazione con riduzione degli impatti in particolare nella zona di Marco e di Serravalle. Per questo motivo viene proposta l'introduzione di una o più ulteriori alternative progettuali riferibili alla tratta posta a sud di Rovereto.

Tali soluzioni dovrebbero essere studiate con l'obiettivo di ridurre gli impatti ambientali e sociali complessivi. È richiesto che venga valutata secondo gli stessi criteri dell'analisi multicriteriale già applicata. Particolare attenzione dovrebbe essere posta all'equilibrio tra costi, benefici e sostenibilità nel lungo periodo. Si evidenzia inoltre la necessità di considerare con maggiore attenzione le aree di transizione e gli imbocchi delle gallerie per garantire una scelta progettuale più equilibrata e completa.

OSSERVAZIONE N. 15

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

Il "principio di non peggioramento" comporta che ogni alternativa progettuale debba escludere il peggioramento delle condizioni locali, in base ad una valutazione in termini di equità territoriale che eviti lo spostamento degli impatti da un'area all'altra. Il territorio deve essere considerato come un sistema unitario e non come somma di porzioni separate. È quindi necessaria una valutazione complessiva e integrata degli effetti. Le scelte progettuali dovrebbero garantire un bilanciamento tra benefici e criticità. Si richiede una maggiore attenzione alla sostenibilità sociale del progetto, per evitare squilibri tra le diverse aree interessate.

OSSERVAZIONE N. 16



Necessità di definire misure compensative materiali e immateriali per gli abitati interessati dalle esternalità negative di maggiore impatto

Si esige l'introduzione di adeguate misure compensative per gli abitati interessati dalle maggiori interferenze con le opere, in considerazione degli impatti previsti. Tali compensazioni dovrebbero essere sia di tipo materiale che immateriale, proporzionate all'entità degli impatti subiti, e finalizzate a migliorare la qualità della vita della popolazione locale, che dovrà essere coinvolta nelle scelte. Si richiede una definizione chiara e trasparente dei criteri di compensazione, da definire già in fase progettuale come parte integrante della documentazione, con l'obiettivo di garantire equità territoriale e accettabilità sociale del progetto.

OSSERVAZIONE N. 17

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

Si richiede una valutazione rigorosa del rapporto tra benefici attesi dall'opera e impatti acustici generati sul territorio, posto che il rumore derivante dal traffico ferroviario rappresenta una delle principali criticità percepite dalla popolazione residente lungo il tracciato. Tale analisi costi-benefici dovrebbe essere esplicitata in maniera trasparente e verificabile, considerando sia gli aspetti trasportistici, sia quelli legati alla qualità della vita.

Si sottolinea l'importanza di una quantificazione oggettiva degli impatti acustici. L'opera viene ritenuta giustificata solo in presenza di un saldo positivo complessivo per garantire una valutazione equilibrata tra sviluppo e vivibilità.

OSSERVAZIONE N. 18

Dinamica trasportistica delle merci nel territorio della Vallagarina e impatti sui territori comunali interessati dalle opere

Posto che la nuova infrastruttura potrà modificare in modo significativo le dinamiche logistiche esistenti, pur riconoscendo in via generale i potenziali benefici legati al potenziamento del traffico su rotaia, si sottolinea anche la necessità di valutare attentamente gli impatti locali, mediante un'analisi trasportistica più approfondita e dettagliata, definendo un chiaro bilancio tra sviluppo economico e sostenibilità.

OSSERVAZIONE N. 19

Coerenza delle opere con gli strumenti urbanistici dei Comuni della Vallagarina

Il progetto ferroviario ricadrà su un territorio disciplinato sia dal Piano territoriale della Comunità, sia dagli strumenti urbanistici comunali.

Dovranno essere condivisi i temi di rilevanza urbanistica e di tutela del paesaggio e dell'ambiente che avranno ricadute in termini di pianificazione subordinata, assicurando la condivisione di dati territoriali e rispettando le competenze degli enti territoriali nella pianificazione di dettaglio del sistema insediativo e dei contenuti ambientali.

Qualora sussistessero difformità tra le previsioni di intervento e i contenuti urbanistici, queste dovrebbero essere adeguatamente motivate.

Un aspetto a cui assegnare priorità assoluta è la compresenza delle gallerie di progetto con gli abitati consolidati, a fronte della motivazione dell'esclusione di un tracciato che eviti del tutto



l'interferenza con le aree già insediate si richiede che sia monitorato puntualmente eventuale danneggiamento degli edifici, sia in fase di cantiere, sia durante le attività di manutenzione delle gallerie post operam.

OSSERVAZIONE N. 20

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

Il sopra richiamato "principio di precauzione" deve porsi come criterio guida nella progettazione e realizzazione dell'opera, trovando prioritaria applicazione in presenza di incertezze scientifiche o tecniche, al fine di assicurare la tutela della salute pubblica e dell'ambiente. La valutazione rigorosa e preventiva dei possibili rischi impone un approccio prudentiale nelle decisioni progettuali, evitando la sottovalutazione degli impatti potenziali in tutte le fasi del progetto.

OSSERVAZIONE N. 21

Consumo di suolo e valenza territoriale nel contesto della Vallagarina

Il progetto comporta un consumo significativo di suolo, in particolare nel fondovalle, area già fortemente infrastrutturata. Come evidenziato dall'articolo 18 della Legge provinciale per il governo del territorio n. 15/2015, il suolo rappresenta una risorsa limitata e non rinnovabile, il cui utilizzo deve essere condotto a circostanze non de localizzabili e urgenti e in cui sia evidente l'interesse pubblico. Con particolare riferimento alle superfici agricole e alle aree di tutela ambientale, si richiede quindi la limitazione dell'occupazione di suolo, privilegiando soluzioni progettuali non invasive e valutando puntualmente l'impossibilità di localizzare le opere in ambiti con destinazione insediativa consolidata, nell'ottica di una rivalorizzazione e di una riqualificazione territoriale.

OSSERVAZIONE N. 22

Sistema di monitoraggio ambientale continuo

Si chiede sia attivato un sistema strutturato di monitoraggio ambientale permanente, che copra le principali matrici ambientali (aria, acqua, suolo e rumore), da assicurare prima, durante e dopo la realizzazione dell'opera, garantendo la trasparenza e la pubblica accessibilità dei dati. L'obiettivo è un controllo costante degli impatti effettivi, intervenendo tempestivamente in caso di criticità.

OSSERVAZIONE N. 23

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

Le attività di cantiere e le infrastrutture previste potrebbero generare alterazioni del microclima locale (variazioni di temperatura, ventilazione e qualità dell'aria, impatto sul comfort ambientale delle aree abitate). È quindi richiesta un'analisi specifica degli effetti microclimatici, prevedendo misure di mitigazione adeguate e attivando sistemi di monitoraggio dedicati.

OSSERVAZIONE N. 24



Attenta valutazione e massima limitazione dei depositi temporanei dei materiali di scavo

Si segnala l'impatto significativo dei depositi temporanei di materiali da scavo previsti in alcuni punti del territorio. Tali aree comportano occupazione del suolo e possibili criticità ambientali e paesaggistiche. Si richiede di limitare le superfici destinate a deposito, valutando le soluzioni alternative per individuare la localizzazione con minor impatto percettivo e funzionale sul territorio, programmando puntualmente il cronoprogramma di deposito e smaltimento, posto che le occupazioni temporanee di suolo possono interferire con proprietà e attività locali. A tal fine, siano opportunamente valutate le potenzialità di utilizzo di aree per attività estrattive presenti sul territorio, in relazione alla tipologia di materiale conferibile e alle implicazioni pianificatorie in tal senso. Devono essere previste opportune misure di ripristino, minimizzando i disagi e restituendo le aree con puntualità.

OSSERVAZIONE N. 25

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

Si evidenzia il rischio legato all'utilizzo di additivi nello scavo meccanizzato, con particolare attenzione alla possibile presenza di sostanze inquinanti come i PFAS. Si richiede un controllo rigoroso dei materiali utilizzati, applicando i Criteri Ambientali Minimi (CAM) e prevedendo monitoraggi specifici sulle sostanze impiegate. Si sottolinea la necessità di prevenzione di contaminazioni del suolo e delle acque, coerentemente con l'approccio prudenziale sopra richiamato, introducendo fin dalle fasi iniziali protocolli ad hoc che escludano l'impiego del PFAS e di agenti inquinanti, a tutela assoluta della comunità, che dovrà avere accesso costante a dati di monitoraggio ambientale.

OSSERVAZIONE N. 26

Integrazione paesaggistica e architettonica degli interventi infrastrutturali perseguita non tanto con opere di mitigazione, ma con una progettualità di qualità

Si richiede attenzione all'inserimento architettonico e paesaggistico delle nuove costruzioni. L'infrastruttura deve essere coerente con il contesto esistente, posto che gli impatti visivi saranno rilevanti. Dovranno essere adottate soluzioni progettuali di qualità, come nuovo strato di paesaggio pensato, non tanto in termini di mitigazione delle opere, quanto di integrazione di un nuovo paesaggio su quello consolidato. A tal fine, si auspica un dialogo e un confronto preventivo con i soggetti locali competenti in materia di paesaggio (Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio della Provincia, Commissione per la pianificazione territoriale e il paesaggio della Comunità, Comitato provinciale per la qualità architettonica) e con gli Ordini e i collegi professionali (in particolare quello degli ingegneri, e degli architetti, pianificatori, paesaggisti e conservatori), per attivare buone pratiche e occasione di confronto culturale.

OSSERVAZIONE N. 27

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

Il cantiere base può generare impatti significativi sul territorio e sulle comunità locali, si richiede pertanto una localizzazione attenta, riducendo gli impatti ambientali e sociali e ponderando le



interferenze con le aree abitate.

OSSERVAZIONE N. 28

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

Le attività di cantiere possono generare rumore, polveri e traffico con impatti sulle aree residenziali. Si richiede la tutela della salute e del benessere degli abitanti, prevedendo misure di mitigazione e limitando i disagi nel tempo, per assicurare ai residenti il mantenimento di standard adeguati dei residenti.

OSSERVAZIONE N. 29

Impatti psicologici e socio-comportamentali derivanti dalla realizzazione della circonvallazione ferroviaria sulle comunità residenti negli ambiti direttamente interessati dalle opere

L'opera e le attività connesse incidono sulla percezione del territorio e pertanto è necessario un approccio attento alla dimensione sociale. Si sottolinea in tal senso il valore del benessere collettivo, e degli effetti immateriali, come gli impatti psicologici legati all'incertezza e allo stress della popolazione, pur non quantificabili facilmente.

La qualità della vita, del benessere psicologico e sociale dei residenti assume infatti ruolo di componente importante nelle dinamiche di uso del territorio: oltre al paesaggio fisico, infatti, l'infrastruttura avrà impatto sul tessuto comunitario, e sulla percezione rispetto alla qualità della vita, attivando dinamiche di scelte insediative non prefigurabili.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Data 07/05/2026