

www.dpcirconvallazionerovereto.it



Dibattito Pubblico Circonvallazione di Rovereto

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

OSSERVAZIONI

Comune di Calliano

8 Maggio 2026



COMUNE di CALLIANO

- *PROVINCIA AUTONOMA di TRENTO* -

SINDACO LORENZO CONCI

Cellulare: 347.7811376 - Mail: sindaco@comune.calliano.tn.it

Calliano, 8 maggio 2026
prot. n. 1800/2026

All'Ingegnere Giuseppe Romeo

Responsabile del Dibattito Pubblico per il progetto
della Circonvallazione ferroviaria di Rovereto
info@dpcirconvallazionerovereto.it

All'Ingegnere Damiano Beschin

Referente di progetto per Rete Ferroviaria Italiana
s.p.a.
d.beschin@rfi.it

A Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.

Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma
retferroviariaitaliana@pec.rfi.it

Oggetto: Osservazioni nell'ambito del procedimento di Dibattito Pubblico sul lotto 3B -
Circonvallazione di Rovereto - quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza

Con la presente desideriamo rappresentare e trasmettere le nostre considerazioni e le nostre osservazioni nell'ambito del procedimento di Dibattito Pubblico sul lotto 3B - Circonvallazione di Rovereto - quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza, attualmente in corso e che vedrà la conclusione della prima parte, relativa al termine raccolta delle osservazioni, venerdì 8 maggio 2026.

OSSERVAZIONI
NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DI DIBATTITO PUBBLICO
SUL LOTTO 3B - CIRCONVALLAZIONE DI ROVERETO
QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA VERONA-FORTEZZA

Indice

PAGINA	TITOLO
3	Premessa
6	1. Il principio di precauzione
7	2. Considerazioni generali sul metodo del dibattito pubblico
8	3. Considerazioni generali sul metodo e sul processo decisionale
9	4. Il territorio, la fragilità idrogeologica, le interferenze con le falde ed i pozzi ad uso potabile ed agricolo: tutela assoluta delle risorse idriche
27	5. Consumo di suolo e tutela paesaggistica, ambientale, storico-culturale e dei terreni agricoli
29	6. Sostenibilità ambientale, rischi di inquinamento e gestione terre e rocce da scavo
30	7. Sistema di monitoraggio ambientale, costituzione Osservatorio ambientale e partecipazione dei territori
31	8. Necessità di coordinamento e omogeneità progettuale tra i lotti funzionali (lotto 3A, lotto 3B e futuro lotto 6) evitando la contemporaneità dei lavori
33	9. L'impatto dell'opera sulla viabilità esistente
35	10. Pressione infrastrutturale e sostenibilità ambientale e territoriale
36	11. Impatti sociali sulle comunità residenti nei territori interessati dall'opera
38	12. Necessità di nuove alternative progettuali valutando anche l'opzione zero
40	CONCLUSIONI

PREMESSA

Il Comune di Calliano è titolato a formulare osservazioni poiché il progetto ricade anche nel nostro territorio comunale, infatti con nota di data 5 marzo 2026 ns. prot. n.1020/2026 la Direzione Investimenti Area Nord Est ci ha informati, unitamente alla Provincia Autonoma di Trento - UMST Patrimonio e Trasporti, al Comune di Rovereto, al Comune di Ala, al Comune di Mori, al Comune di Volano, al Comune di Besenello, al Comune di Nomi e al Comune di Trento dell'indizione del procedimento di dibattito pubblico relativamente all'intervento in oggetto, comunicando di aver creato il sito www.dpcirconvallazionerovereto.it, piattaforma sulla quale è stata messa a disposizione la relazione contenente il progetto dell'opera e l'analisi di fattibilità delle eventuali alternative progettuali.

Il Comune di Calliano si è iscritto al Dibattito Pubblico e, attraverso i suoi rappresentanti istituzionali accreditati, il Sindaco Lorenzo Conci, l'Assessore ai Lavori Pubblici, Urbanistica, Trasporti pubblici e mobilità Licia Mittempergher ed il Consigliere comunale delegato ad Ambiente e sostenibilità Corrado Togni, ha partecipato agli incontri previsti nella modalità webinar: martedì 24 marzo ad ore 15:00 all'incontro plenario *"Presentazione dell'opera"*, mercoledì 25 marzo ad ore 15:00 all'incontro di approfondimento *"Le ragioni dell'opera e gli aspetti trasportistici"*, giovedì 26 marzo ad ore 15:00 all'incontro di approfondimento *"Gli aspetti ambientali e gli aspetti realizzativi"*, martedì 31 marzo ad ore 15:00 all'incontro con il territorio di Rovereto *"Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio"*, mercoledì 1 aprile alle ore 10.00 all'incontro dedicato agli approfondimenti progettuali con i tecnici dei Comuni dell'ambito Nord ed alle ore 15:00 all'incontro con il territorio dei Comuni dell'ambito Nord *"Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio"*, giovedì 2 aprile ad ore 15:00 all'incontro con il territorio dei Comuni dell'ambito Sud *"Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio"*;

Inoltre sono stati esaminati i documenti di dossier del progetto, ovvero le informazioni e le proposte progettuali pubblicate sul sito www.dpcirconvallazionerovereto.it, contenute nella Relazione di Progetto, il documento principale del Dibattito Pubblico, dove sono riportate le motivazioni dell'intervento, le soluzioni progettuali proposte, e le valutazioni sugli impatti sociali, ambientali ed economici dell'opera, negli elaborati e nella documentazione di Progetto.

In quanto rappresentanti del Comune di Calliano abbiamo inoltre partecipato ad incontri organizzati a margine del Dibattito Pubblico, sia nelle due occasioni di incontri dedicati alla presentazione del progetto di circonvallazione ferroviaria rivolto ai cittadini, organizzati presso il Mart di Rovereto lunedì 30 marzo e presso il teatro parrocchiale di Besenello lunedì 20 aprile, sia ad altri incontri organizzati sul territorio della Vallagarina dalle amministrazioni comunali e da associazioni, gruppi e comitati, permettendo di ottenere un approfondito quadro conoscitivo sul tema trattato.

Il Comune di Calliano sta portando avanti da anni una visione politica e amministrativa atta a creare un contesto idoneo a ospitare residenzialità di famiglie in cerca di un ritmo di vita meno frenetico di quello cittadino e nel contempo foriero di servizi pubblici adeguati a misura di famiglia e di uno scenario ambientale predisponente al benessere e all'equilibrio tra contesti di vita e contesti di lavoro.

Sono scelte decisionali che si sposano da molti decenni con iniziative messe in atto dalla popolazione e da molte altre istituzioni della Vallagarina per promuovere attività economiche, azioni e manifestazioni che propongono il nostro paesaggio e le nostre attività agricole come modello per un turismo culturale ed enogastronomico di qualità.

Le osservazioni che seguono nascono dalla consapevolezza che il territorio di Calliano sia inserito in un contesto già oggi fortemente compromesso dal punto di vista infrastrutturale, ambientale e viabilistico e che qualsiasi ulteriore intervento di grande impatto debba necessariamente essere valutato attraverso criteri di estrema cautela, rigore scientifico e piena partecipazione delle comunità locali.

Richiamiamo l'attenzione sull'evidenza che il territorio del Comune di Calliano, collocato nel fondovalle della Vallagarina, rischi di subire uno sconvolgimento imposto che lo destini a sede di cantiere per molti decenni e a mero corridoio ospitante traffico di merci.

Il Comune di Calliano formula le presenti osservazioni con riferimento alla documentazione progettuale e agli elaborati resi disponibili da RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., al fine di rappresentare in maniera puntuale le principali criticità che l'opera determinerebbe sul territorio comunale e più in generale sull'intera Vallagarina.

L'opera prospettata interessa infatti un territorio delicato, caratterizzato dalla presenza di importanti falde acquifere, da aree classificate a elevata pericolosità idrogeologica nelle cartografie provinciali, da un sistema agricolo di rilevanza strategica per l'intera Vallagarina e da una rete viaria che già oggi presenta condizioni di forte criticità.

Il Comune di Calliano ritiene pertanto doveroso evidenziare come le soluzioni progettuali attualmente prospettate non risultino sufficientemente approfondite né adeguatamente sostenibili sotto molteplici profili, in particolare con riferimento agli aspetti idrogeologici, alla tutela del paesaggio, alla pressione infrastrutturale esercitata sul territorio, agli effetti cumulativi dei cantieri e alla sostenibilità complessiva dell'opera nel lungo periodo. Le presenti osservazioni si collocano dunque in una logica di tutela del territorio e di difesa dell'interesse pubblico, con spirito costruttivo ma con altrettanta fermezza rispetto alle criticità rilevate.

Prima di entrare nel merito delle specifiche osservazioni esprimiamo come imprescindibile presupposto l'assunto che nessuna delle alternative progettuali relative alle tre soluzioni di corridoio infrastrutturale messe a confronto nel Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP), oggetto del dibattito pubblico, risulta accoglibile se valutata nella sua interezza e completezza di tracciato così come proposte.

In particolare in riferimento alla soluzione progettuale n.3, uscita come la migliore dall'analisi multicriteria, emergono grosse criticità in merito ai rilevanti impatti che la stessa prefigura sul nostro territorio e sulla nostra popolazione residente in primis in relazione alla possibile interferenza delle gallerie con le sorgenti idriche con particolare riferimento al pozzo di approvvigionamento del nostro acquedotto comunale ed i pozzi ad uso agricolo oltre alla realizzazione di opere accessorie quali la stazione di pompaggio per lo smaltimento delle acque in galleria prevista con la suddetta soluzione progettuale nelle campagne antistanti Castel Pietra, bene culturale di enorme rilevanza.

Infine abbiamo ritenuto imprescindibile raccogliere gli indirizzi formulati dal Consiglio comunale al fine di esprimere un parere motivato attraverso osservazioni da presentare entro i termini stabiliti e definendo criteri chiari per la rappresentanza del Comune nel procedimento: ciò è stato discusso e quindi approvato all'unanimità attraverso la delibera n. 3 di data 27 aprile 2026 dall'oggetto *“Dibattito Pubblico relativo al Progetto del Lotto 3B “Circonvallazione di Rovereto” - “Quadruplicamento della linea Verona-Fortezza”. Espressione di osservazioni e indirizzi dell'Amministrazione comunale.* (Delibera di cui si allega copia)

1. Il principio di precauzione

Il criterio generale per le valutazioni delle criticità emerse nella disamina delle alternative progettuali proposte si fonda sul principio di precauzione e di cautela, pilastro del diritto ambientale internazionale e sancito dal diritto dell'Unione Europea, che impone alle autorità competenti di adottare misure idonee a prevenire rischi potenziali per la salute, la sicurezza e l'ambiente, anche in assenza di piena certezza scientifica.

Esso si distingue dalla prevenzione, che interviene su rischi già accertati, e si applica in modo rigoroso fondandosi su adeguate analisi di rischio, a cui fare riferimento in ogni fase di decisione programmatica e politica.

Tale principio fondamentale assume particolare valenza in questa fase preliminare, da verificare in tutte le fasi valutative e autorizzative dell'opera, e sta alla base di tutte le osservazioni.

Il principio di precauzione ha una valenza ambientale e sanitaria: il benessere ambientale e la salute pubblica, intesa come qualità della vita dei residenti devono essere posti come base di ogni necessario ragionamento pianificatorio.

Tale principio è inteso in senso olistico, cioè inerente la vita dei cittadini sul territorio sotto ogni aspetto (logistico, ambientale, percepito) e si declina nei diversi ambiti, in particolare sotto il profilo ambientale (rischio effettivo e rischio potenziale) relativo a qualità dell'aria e inquinamento da polveri, l'impatto meccanico delle opere (vibrazioni, benessere acustico), interferenze con il tema della tutela idrogeologica del territorio, con il sistema delle risorse idriche e di pozzi e sorgenti, la gestione delle terre e rocce da scavo.

L'impatto antropico, paesaggistico e ambientale è di assoluta evidenza, e assume peso crescente proporzionalmente alla prossimità con gli abitati e con le emergenze del territorio, paesaggistiche, ambientali, agricole.

2. Considerazioni generali sul metodo del dibattito pubblico

Il Comune di Calliano esprime ufficialmente rammarico per le modalità con cui è stato gestito il processo di Dibattito Pubblico, nonostante la procedura sia stata organizzata all'interno dei vincoli di norma, come definito dal Codice dei contratti pubblici, d.lgs. 36/2023 all'art. 40. Infatti è stata estremamente privilegiata la modalità di partecipazione da remoto, sono stati definiti orari di svolgimento degli incontri in fascia oraria pomeridiana, gli incontri previsti sono stati calendarizzati in giorni consecutivi con un fitto programma compresso in poche settimane, i criteri di partecipazione hanno impedito ai singoli cittadini di intervenire: tutto ciò ha reso questi incontri qualcosa di molto distante da un reale processo partecipativo, capace di coinvolgere concretamente le comunità dei territori interessati dall'opera.

Un altro aspetto che preoccupa e lascia perplessi è quello relativo ai tempi del procedimento in corso. Il periodo compreso tra l'indizione del Dibattito Pubblico, concomitante con l'invio e la condivisione della documentazione informativa sulle proposte progettuali e delle valutazioni effettuate per sostenere tali scelte, e i 60 giorni successivi al cui scadere è definito concluso l'iter normativo con l'invio delle osservazioni, risulta poco congruo e inadeguato per poter esercitare la nostra funzione nel pieno delle possibilità e dei poteri e nel pieno rispetto del ruolo degli enti locali, a maggior ragione in un territorio dove è storica la tradizione di autodeterminazione e autonomia. Il tempo per prendere decisioni che avranno grande impatto sul nostro territorio deve essere rispettoso del tempo da dedicare agli approfondimenti tecnici necessari per permettere l'esigenza di intraprendere analisi dettagliate delle criticità relative alla realizzazione del progetto e anche per il doveroso rapporto di comunicazione e raccolta e scambio di idee con la cittadinanza, in un'ottica di partecipazione e coinvolgimento nel processo decisionale, che caratterizza la natura delle nostre istituzioni democratiche.

I tempi ristretti previsti per l'espressione dei pareri su opere di tale portata risultano ancora più gravosi per realtà di piccole dimensioni come il Comune di Calliano, che dispone di una struttura amministrativa e tecnica limitata, già fortemente impegnata nella gestione delle attività ordinarie, e che pertanto incontra oggettive difficoltà a garantire un adeguato livello di approfondimento e partecipazione su interventi così complessi e impattanti.

Tutto ciò premesso, desideriamo partecipare al dibattito e lo vogliamo fare insieme ai nostri cittadini, che abbiamo voluto coinvolgere in tutte le fasi del Dibattito Pubblico, condividendone riflessioni critiche e spunti, e integrando nelle considerazioni presentate dal Comune di Calliano spunti di riflessione, approfondimenti e osservazioni presentateci da persone della nostra Comunità.

3. Considerazioni generali sul metodo e sul processo decisionale

Il Comune di Calliano esprime anzitutto profonde perplessità rispetto al percorso metodologico che ha portato all'individuazione delle alternative progettuali contenute nel Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali.

Dall'esame della documentazione emerge infatti come le tre soluzioni prospettate non rappresentino un reale ventaglio di ipotesi alternative, giacché due tracciati individuate si possono considerare "autoescludenti": tale approccio limita fortemente la possibilità di un autentico confronto tra opzioni realmente in competizione e non consente alle comunità territoriali di partecipare consapevolmente al processo decisionale.

In particolare, risulta del tutto assente un serio approfondimento di tracciati maggiormente aderenti all'attuale assetto infrastrutturale della valle e capaci di ridurre le interferenze con i centri abitati, con le aree agricole, con i sistemi idrogeologici e con le infrastrutture esistenti, ad esempio indagando rispetto alla possibilità di un tracciato lungo l'asse della linea storica della ferrovia.

La documentazione appare inoltre carente sotto molteplici profili tecnici e metodologici.

Mancano approfondimenti adeguati sugli impatti cumulativi dell'opera, sulle interferenze con altre infrastrutture programmate, sugli effetti di lungo periodo e sulla reale sostenibilità territoriale del progetto.

Il Comune di Calliano ritiene inoltre particolarmente rilevante la mancata introduzione della cosiddetta "opzione zero", ossia dello scenario che prevede la non realizzazione dell'opera.

Una valutazione realmente equilibrata e scientificamente corretta non può infatti prescindere dal confronto tra lo scenario di realizzazione dell'infrastruttura, eventuali scenari alternativi, possibili ipotesi di potenziamento della linea esistente e lo scenario di mantenimento dell'attuale assetto.

L'assenza della soluzione zero impedisce di valutare con rigore i benefici effettivi dell'opera e altera inevitabilmente l'intero impianto dell'analisi multicriteria.

La scelta di un'infrastruttura di tale portata non può essere il risultato di un percorso decisionale sostanzialmente pre-orientato, ma deve fondarsi su un reale confronto tra opzioni differenti, supportato da approfondimenti tecnici completi, indipendenti e verificabili.

4. Il territorio, la fragilità idrogeologica, le interferenze con le falde ed i pozzi ad uso potabile ed agricolo: tutela assoluta delle risorse idriche

La tutela dell'acqua come bene primario deve essere assoluta e le soluzioni progettuali devono andare verso un rischio zero in questo settore.

Vogliamo veicolare la necessità di adottare scelte progettuali che garantiscano una tutela assoluta dell'acqua, poiché le risorse idriche strategiche costituiscono un bene primario e non negoziabile, da preservare integralmente per le generazioni presenti e future. Esplicitiamo quindi la volontà di escludere qualsiasi rischio per acquiferi, falde e sorgenti: si fa riferimento in particolare alle sorgenti di Acquaviva, alle venute d'acqua del massiccio della Vigolana, agli acquedotti comunali che garantiscono l'acqua per uso potabile, ai pozzi che servono centinaia di ettari per uso irriguo e per uso agricolo e che forniscono l'acqua necessaria alle colture della zona.

All'interno del massiccio della Vigolana è presente uno dei bacini idrici più importanti per tutto il territorio della Valle dell'Adige, bacino che rischierebbe di essere direttamente impattato. Infatti il massiccio della Vigolana si è dimostrato essere percorso da un reticolo di acque comunicanti sia per via diretta (sorgente) che per via indiretta (falda alluvionale del fiume Adige). Le sorgenti di Acquaviva alimentano, ad oggi, l'acquedotto comunale di Besenello e quello di Trento, ma è in previsione un anello di collegamento con l'acquedotto dello Spino di Rovereto che permetterebbe di alimentare anche l'acquedotto comunale di Calliano direttamente da queste due importanti sorgenti.

Il territorio della parte nord del Comune di Besenello è stato negli ultimi venti anni interessato da progetti infrastrutturali che hanno interessato il massiccio della Vigolana e la sua idrogeologia, come i progetti della Valdastico nord A31 - PI.RU.BI., i numerosi progetti del Depuratore Trento Tre, previsto prima in aperta campagna, poi in roccia e infine nella collocazione attuale, il progetto di cosiddetta bonifica agraria in località Acquaviva, presentato a inizio anni Duemila, bocciato dalla PAT e ripresentato nel 2022, i progetti relativi ai pozzi per la captazione di acqua potabile per le sorgenti di Acquaviva..

Tali procedure e progetti hanno consentito, sotto il profilo di conoscenze collettive e condivise, di approfondire la natura idrogeologica della Vigolana, anche grazie a indagini realizzate da parte di esperti della P.A.T. che hanno consentito di avere molti dati a riguardo.

Tali evidenze hanno peraltro consentito alla P.A.T. di esprimersi in seno alla Conferenza di Servizi del 24 aprile 2012 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il progetto preliminare della Valdastico nord A31, presentando un documento che evidenziava l'enorme rischio di

interferenza dell'opera con il bacino acquifero all'interno del massiccio della Vigolana (allegato alla deliberazione della Giunta provinciale di Trento n. 1004 del 18 maggio 2012).

Vogliamo ricordare come il progetto dell'intero Lotto 3 dell'opera in analisi era stato oggetto di profonda revisione, poiché su sollecitazione del Comitato Tecnico Scientifico dell'Osservatorio provinciale del Corridoio del Brennero erano emerse criticità idrogeologiche rispetto al passaggio in galleria nelle montagne del versante orientale della Vallagarina. La relazione tecnica commissionata da RFI aveva in seguito evidenziato la fondatezza delle preoccupazioni dei tecnici del Comitato e si era optato per una revisione di progetto.

Gli stessi tecnici che hanno preso parte al Dibattito Pubblico hanno evidenziato come, per il tratto di galleria previsto nel Lotto 3B all'interno del massiccio della Vigolana, il rischio di interferenza con l'acqua esiste, con criticità determinate da *“potenziale interferenza con le sorgenti presenti nella zona del Dosso della Soga. Nel tratto di galleria scavato in roccia si ritiene infine plausibile la presenza di afflussi idrici in galleria”*.

Anche in occasione del Dibattito Pubblico nel 2021 per il Lotto 3A della Circonvallazione di Trento erano emersi gli enormi rischi ambientali legati alla possibile compromissione delle sorgenti di Acquaviva.

Tutto ciò premesso ci porta a ritenere che le opere infrastrutturali non devono interferire con il massiccio della Vigolana, pena la compromissione dell'acqua, intesa sia come perdita, sia come inquinamento che minaccia la salute della popolazione.

È infatti nostro interesse primario la tutela sia quantitativa che qualitativa del citato corpo idrico poiché esso costituisce un patrimonio da preservare in modo assoluto soprattutto in un'epoca di mutamento climatico e di impoverimento della risorsa idrica. Dalle sorgenti di Acquaviva e dal bacino idrico potabile presente all'interno della Vigolana dipende il futuro delle comunità che vivono nel fondovalle della Vallagarina e della Valle dell'Adige. La necessità di tutelarle è un valore assoluto e nessun rischio a riguardo sarà mai accettabile per le nostre comunità, perciò pretendiamo sia applicato per questo aspetto il principio della precauzione e della massima tutela. Nell'analisi del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) mancano strumenti di analisi puntuale e indicazioni di dispositivi di prevenzione atti ad evitare qualsiasi possibile tipo di effetti negativi, di inquinamento e di impoverimento dell'acquifero e delle falde. Gli interventi di natura geologica e idrogeologica presentati dal proponente sono stati giustificati attraverso un richiamo a documentazione in disponibilità ma senza ulteriori e approfondite analisi: senza queste è impossibile esprimere una garanzia di sicurezza e di assoluta mancata interferenza con fonti di approvvigionamento idrico o sorgenti. In particolare nella zona

dell'imbocco nord della Circonvallazione di Rovereto, in assenza di analisi puntuali, potrebbe esserci la presenza di preziosa acqua potabile da preservare in ottica futura. Con il Comune di Trento e quello di Rovereto, unitamente a tutte le comunità del fondovalle della Vallagarina, si sta lavorando proprio ad un progetto di interconnessione dell'acquedotto Trento-Rovereto (cd. Acquedotto di fondovalle) per ottimizzare la gestione delle reti acquedottistiche, soprattutto in termini di affidabilità del servizio e di continuità dell'approvvigionamento. Crediamo che la Vigolana vada preservata in maniera assoluta proprio perché in essa è custodita una riserva d'acqua preziosissima per il futuro delle nostre comunità.

Tutte e tre le alternative progettuali presentate nel DocFAP prevedono che l'imbocco nord dei due tunnel attraversi l'ammasso roccioso della Vigolana per circa 1.300 metri (dalla pk 18+900 alla pk 20+200) attraverso la "Galleria Murazzi" (Figura 1).

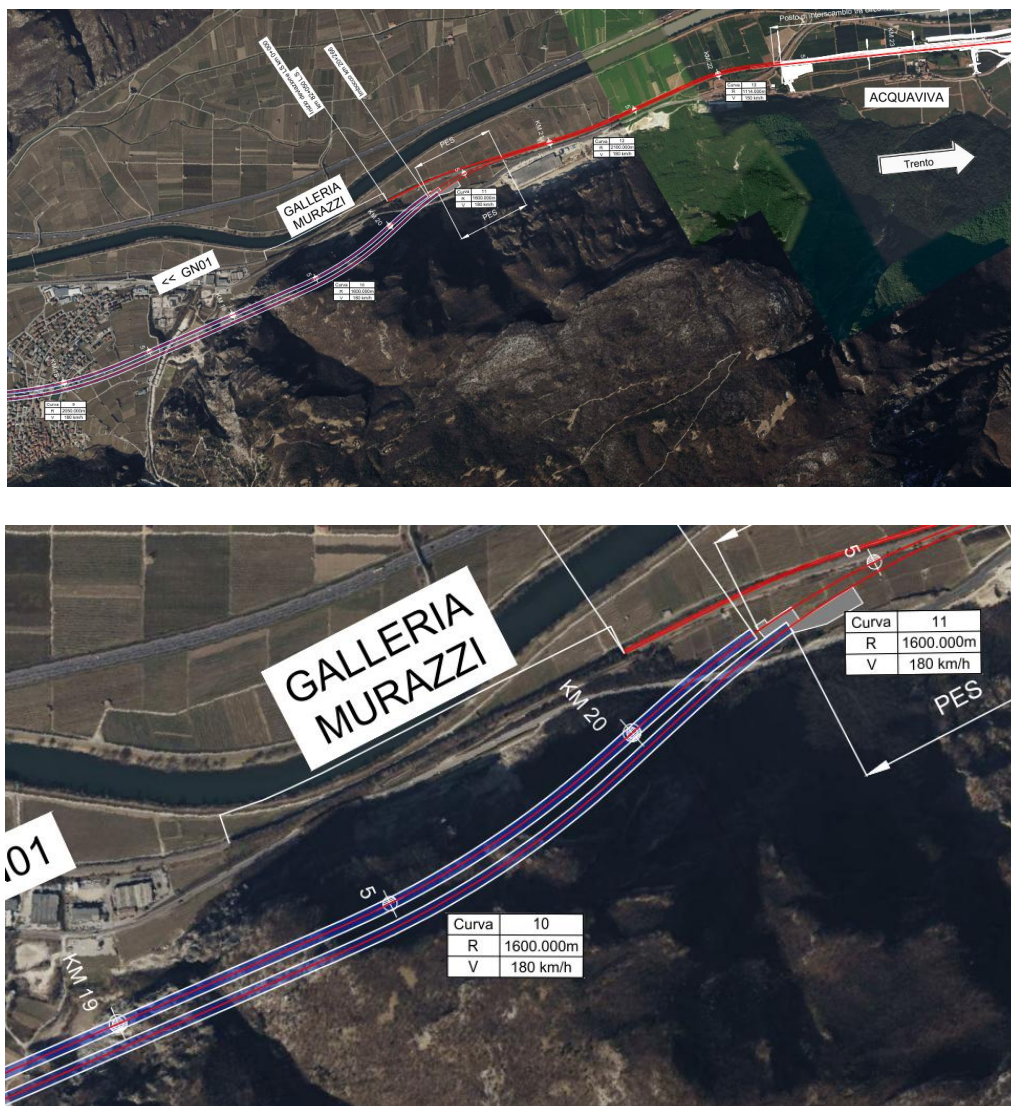


Figura 1 - Estratto della Tavola 3di3 - IB2E3BT14L4IF0001009B del DOCFAP con dettaglio della zona dei Murazzi interessata dai due tunnel.

Per quanto riguarda l'influenza dello scavo dei due tunnel nell'ammasso roccioso della Vigolana, attraverso l'analisi degli studi eseguiti dalla Provincia Autonoma di Trento per la progettazione del Depuratore Trento 3 e di approfondite pubblicazioni accademiche, preme sottolineare alcune informazioni utili in contesto idrogeologico.

Partendo dall'ambito geologico, il massiccio della Vigolana è caratterizzato da formazioni lapidee che passano dall'età Pre Permiana (Filladi della Valsugana) a quella Giurassica (Oolite di San Vigilio). In particolare, tale rilievo ha una conformazione a monoclinale immergente a SW con pareti principalmente costituite dalla DPR e dai Calcari Grigi.

Dal punto di vista strutturale, tale settore ha subito dal Cenozoico in poi tre eventi deformativi: giudicariense, valsuganese, scledense. Di fatto si trova nel punto di intersezione dei tre sistemi di faglie principali regionali legati ovvero la Linea delle Giudicarie con andamento NNE-SSW, la Linea della Valsugana orientata ENE-SSW e il fascio della Linea Schio-Vicenza orientata NW-SE.

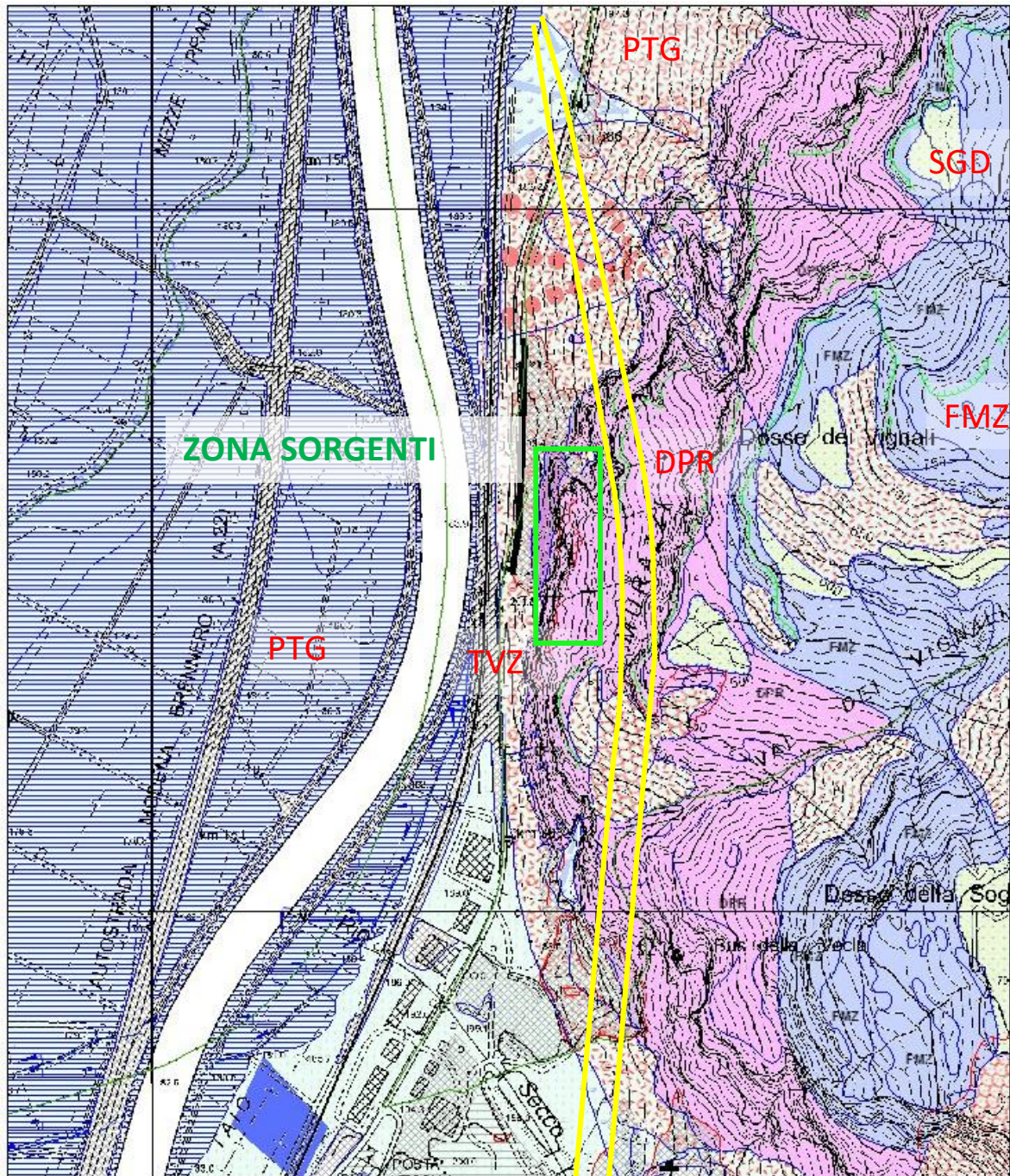
Per quanto riguarda l'ambito idrogeologico, essendo un massiccio caratterizzato prevalentemente da rocce carbonatiche, in cui il carsismo si è sviluppato in profondità fino alla Val d'Adige, non vi è circolazione idrica superficiale, oppure questa è limitata ai periodi di intense precipitazioni; infatti, sono presenti diverse forme epigee (doline, inghiottitoi, karren e campi solcati), allineate lungo i sistemi principali. La più importante forma ipogea è la grotta Gabrielli (1900m) che si sviluppa in direzione NW-SE per oltre 1 km ed una profondità di 200 m.

L'area oggetto di questo approfondimento si trova nel settore SW della Vigolana, dove sono presenti una serie di sorgenti alla base della parete dolomitica, di cui sette nel settore occidentale, tra cui la più importante si trova in località Acquaviva.

Le sorgenti Acquaviva (185-190 m s.l.m.) sono cinque, di cui tre perenni. Una sorgente sgorga per emergenza della falda nel terreno (deposito alluvionale o fluvioglaciale), le altre fuoriescono per trabocco o sbarramento (tettonico o stratigrafico) in roccia. Si presentano come sorgenti puntiformi in allineamento nel fondovalle e la portata media risulta pari a circa 200 l/s.

Presso il Depuratore Trento 3 (200 m s.l.m.), la sorgente rinvenuta all'interno del cunicolo esplorativo orientato E-W è di tipo perenne con portate medie di circa 80 l/s (da 50 a 140 l/s).

Inoltre in località Murazzi vi è una fascia con alcune sorgenti temporanee di almeno 10-20 l/s, attive a seguito di una pioggia intensa di qualche ora.



PTG = Sintema Postglaciale Alpino

SGD = Sintema del Garda

FMZ = Formazione di Monte Zugna

DPR = Dolomia Principale

TVZ = Formazione di Travenanzes

PTG

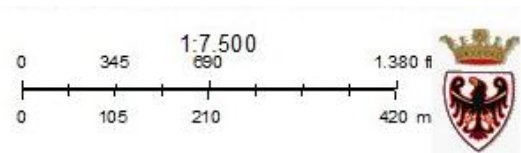


Figura 2 - Estratto della Carta geologica della PAT con indicati il tracciato dei tunnel di progetto (in giallo) e la zona delle sorgenti in località Murazzi (in verde).

Di seguito viene riportato un estratto della sezione geologica E-W nella zona dell'Acquaviva, tratta dal lavoro di Fuganti et al. (1993); essa indica la presenza di una sinclinale alla base del versante che funge probabilmente da bacino con base dell'acquifero, il cui limite inferiore è rappresentato dal tetto delle formazioni pelitiche del Werfen. Tale situazione appare simile a quella ipotizzata in località Murazzi (Figura 4), in cui le venute idriche emergono nel momento in cui si riempie tale catino (insieme di canali carsici). Nella Figura 3 viene indicata in rosso la zona dei due tunnel previsti da progetto. È facile immaginarsi che tali opere avranno una influenza di notevole entità con effetti irreversibili su tale risorsa.

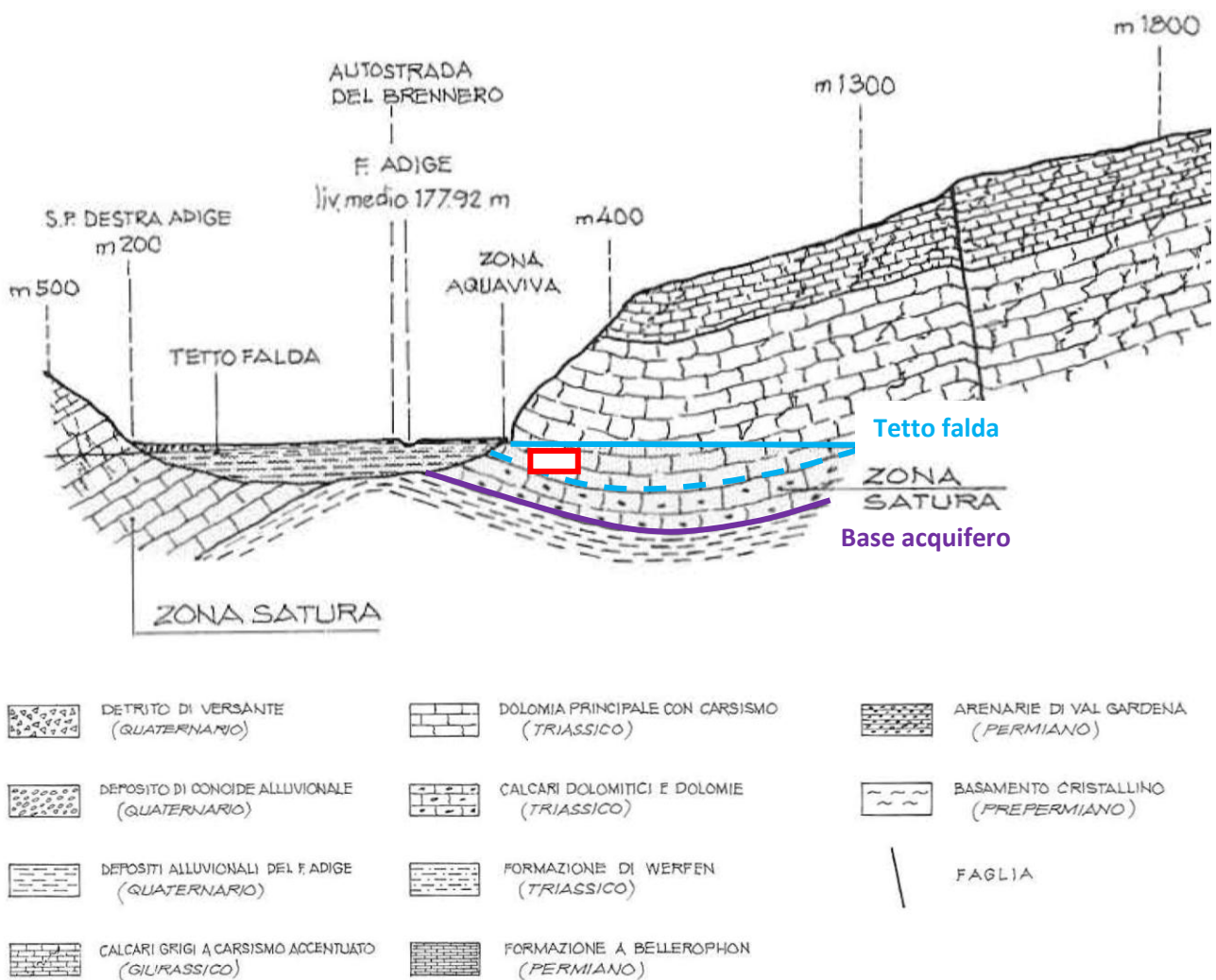


Figura 3 - Sezione geologica E-W attraverso la Vigolana (Fuganti A. et al., 1993) presso l'area di Acquaviva. Confrontandola con la zona dei Murazzi, vengono indicati l'area di influenza dei tunnel, la zona saturata con le suddivisioni tra dolomie triassiche superiori (DPR e TVZ), calcari e dolomie medie (ZW, GIV3, GLS) e inferiori (WER).



Figura 4 - Emergenze temporanee al vallo tomo in località Murazzi al 28/04/2009.

Nell'ambito dei rilievi strutturali eseguiti sia nel cunicolo esplorativo che in superficie e degli studi idrologici e geochimici delle sorgenti poste sul versante in oggetto, sono emerse le seguenti considerazioni.

- Nel cunicolo esplorativo le strutture prevalenti hanno direzione NNE-SSW, tra cui la faglia dalla quale esce la venuta idrica importante sopraccitata con apertura di 30cm; molte fratture nella galleria si presentano umide o bagnate.
- Tale struttura sembra fungere da spartiacque tra ambiti diversamente permeabili: ad est si ha una permeabilità molto maggiore rispetto che ad ovest.
- Osservando il Digital terrain model della Provincia Autonoma di Trento si apprezzano i due trend di orientazione giudicariense e scledense. Infatti, dalla località Acquaviva ai Murazzi si osservano facilmente in campagna varie trench disposte lungo la direttrice NNE-SSW (tra cui anche la grotta "Acquaviva"). In merito a ciò, ipotizzando la prosecuzione della faglia sopraccitata verso sud, la parte orientale di ammasso roccioso "maggiormente aperta" andrebbe ad interessare anche l'area dei Murazzi.
- Il modello concettuale dell'area in esame e del bacino alimentante la sorgente in galleria dimostra che vi è la presenza di condotti, probabilmente sub-orizzontali, allineati lungo il versante occidentale del massiccio della Vigolana ad una altezza dalla base del versante di circa 30 metri.

- L'integrazione di più metodi (statistico e analitico, geologico-strutturale, geochimico) ha permesso di ricostruire un possibile reticolo di condotti sviluppato lungo le fratture principali, condotti che potenzialmente avrebbero un simile apporto di acqua a quello nella galleria se intercettati. Questi vanno ad alimentare la falda freatica della piana dell'Adige, evidenziando così l'importanza degli acquiferi montani sull'alimentazione degli acquiferi delle grandi pianure.

In conclusione, rispetto al presente approfondimento idrogeologico, si sconsiglia fortemente la realizzazione di tunnel all'interno dell'ammasso roccioso della Vigolana, in quanto comporterebbe un possibile svuotamento del bacino imbrifero interno all'ammasso roccioso, con conseguente calo drastico della portata sia della sorgente interna alla "galleria" del Depuratore Trento 3, sia di quella dell'Acquaviva, oltre alla totale sparizione delle sorgenti temporanee in località Murazzi ai piedi del Dosso dei Vignali. Peraltro tali rischi sono evidenziati anche all'interno del DocFAP, dove si trova la considerazione che le soluzioni progettuali previste possano comportare "potenziale interferenza con le sorgenti presenti nella zona del Dosso della Soga. Nel tratto di galleria scavato in roccia si ritiene infine plausibile la presenza di afflussi idrici in galleria".

Inoltre, si richiama l'attenzione ad evitare in maniera assoluta qualsivoglia rischio di inquinamento da additivi chimici (PFAS, agenti inquinanti) all'interno sia dell'ammasso roccioso che della falda atesina. È evidente che se ciò si configurasse comporterebbe effetti irreversibili sulla qualità dell'acqua della sorgente e dei pozzi potabili e quindi sulla salute umana a medio e lungo termine.

Oltre a quanto sopra esposto, una progettualità di tracciato che interessa l'attraversamento della Vigolana potrebbe determinare possibili crolli della parete rocciosa della Vigolana oggetto di lavori di scavo, lo stesso DocFAP lo richiama: "*Le criticità riscontrate nella terza soluzione di progetto riguardano la presenza di pareti rocciose, in corrispondenza dell'imbocco Nord, potenzialmente soggette a fenomeni di crollo (località "I Murazzi")*". Ciò rappresenta ulteriore motivo per evitare di procedere con una soluzione progettuale che possa considerare anche questa fonte di rischio.

In questo contesto si sottolinea come anche il massiccio del monte Finonchio nella sua parte verso la valle e Castel Pietra (Cengio Rosso) è da sempre caratterizzato, anche recentemente, da fenomeni franosi che storicamente sono stati anche imponenti ed impattanti (lo stesso castello nasce sopra uno degli enormi macigni caduti a causa di una frana secoli addietro). Un fenomeno che va attenzionato, monitorato, affrontato e studiato in relazione al passaggio della galleria e le vibrazioni causate dai lavori.

Rispetto al tema della tutela assoluta della risorsa idrica, il terzo tracciato, risultato il preferibile secondo l'analisi multicriteria contenuta nel DocFAP, ipotizza un passaggio delle gallerie esattamente nell'area che si trova tra i pozzi di approvvigionamento idrico di Calliano e di Besenello, e si ipotizza che non vi sia interferenza con le fasce di rispetto idrico dei pozzi di presa (Figura 5).

A riguardo rappresentiamo la necessità di porre massimo rispetto e attenzione poiché la natura delle aree di salvaguardia è dinamica, esse non vanno interpretate come aree geometriche fisse e immutabili, ma devono essere intese come aree di confini fluidi per estensione e forma e pertanto vogliamo che si eviti la prossimità dell'opera a tali aree, sempre per quel principio di tutela assoluta e di salvaguardia evocato per Acquaviva. Riteniamo per somma tutela che gli aspetti di realizzazione dell'opera e la sua esistenza per molti decenni o secoli la possano sottoporre a dinamiche non facilmente controllabili nel tempo e difficilmente ipotizzabili ora in fase di progettazione e di eventuale realizzazione, che potrebbero non garantire la totale impermeabilità delle gallerie e in conseguenza determinare conseguenze negative per i pozzi e per la preziosa acqua che essi contengono.



Figura 5 – Il passaggio delle gallerie esattamente nell'area che si trova tra i pozzi di approvvigionamento idrico di Calliano e di Besenello

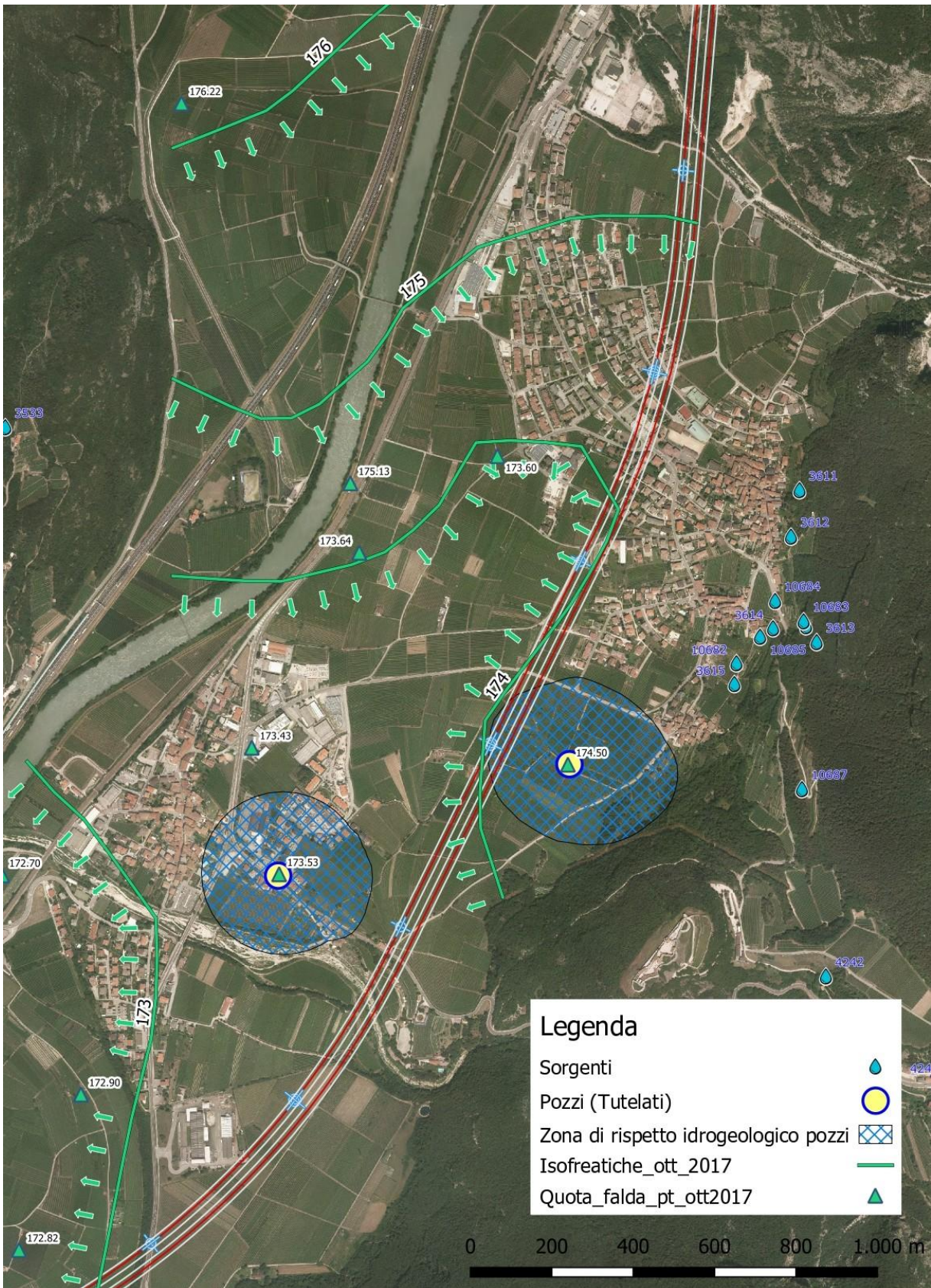


Figura 7 – Andamento delle curve isofreatiche misurate dal Servizio Geologico provinciale nel rilievo dell'ottobre 2017

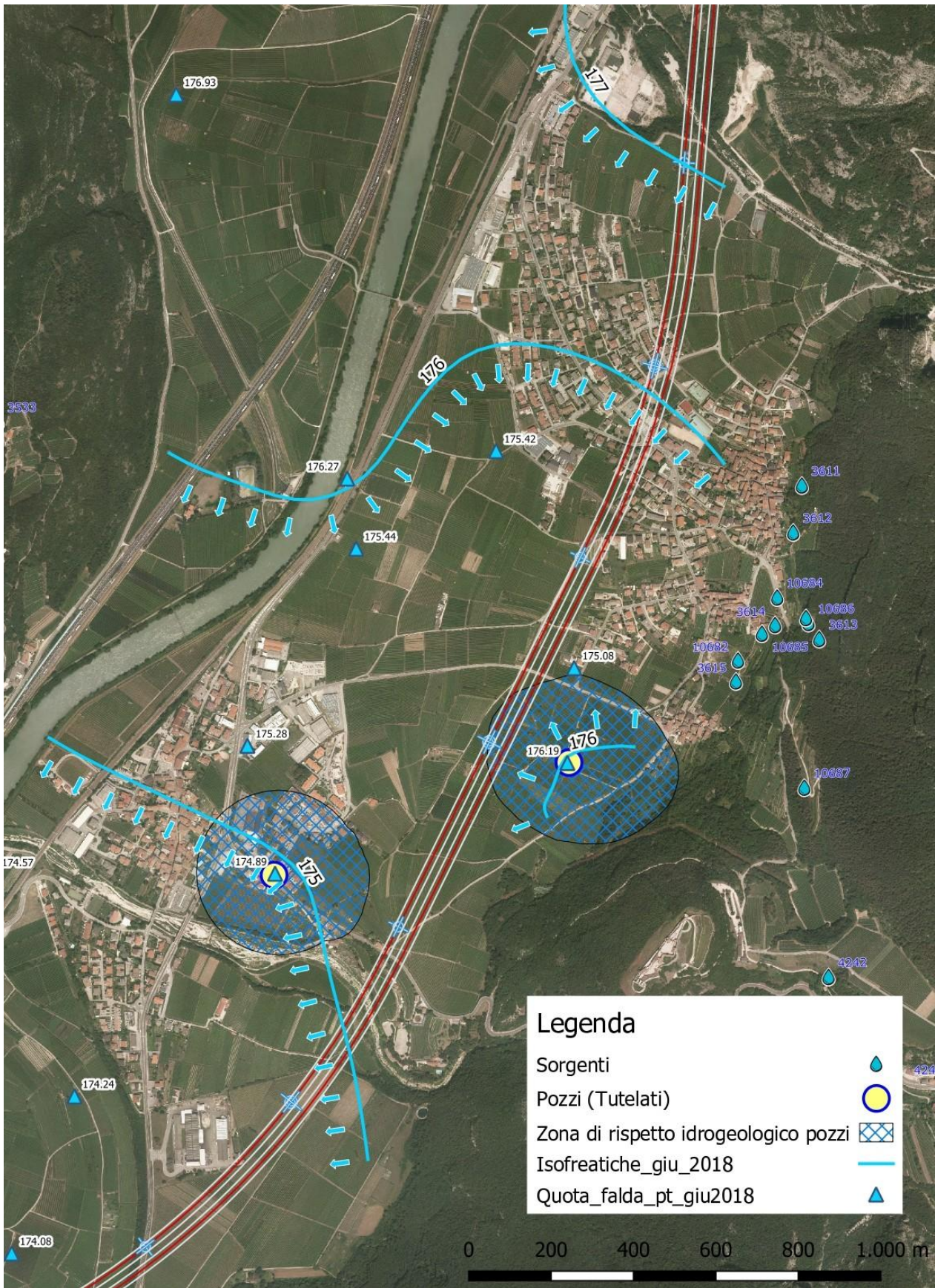


Figura 8 – Tavola che riporta le curve isofreatiche aggiornate alla campagna di misurazione del giugno 2018

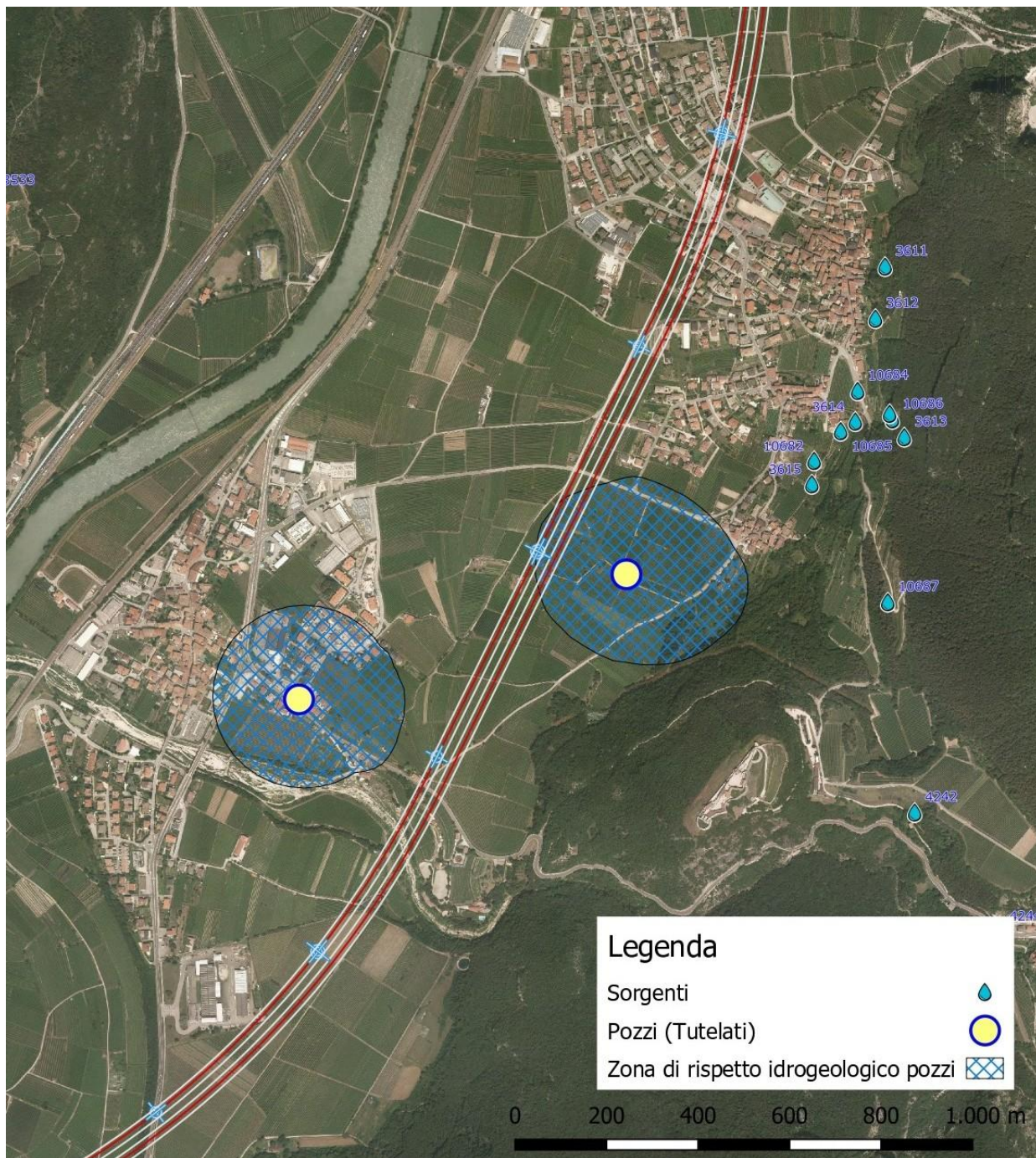


Figura 9 – Tavola cartografica che evidenzia le molteplici venute d'acqua presenti tra il monte Mosna e il conoide del Rio Secco, dimostrando un apporto idrico considerevole nel sottosuolo

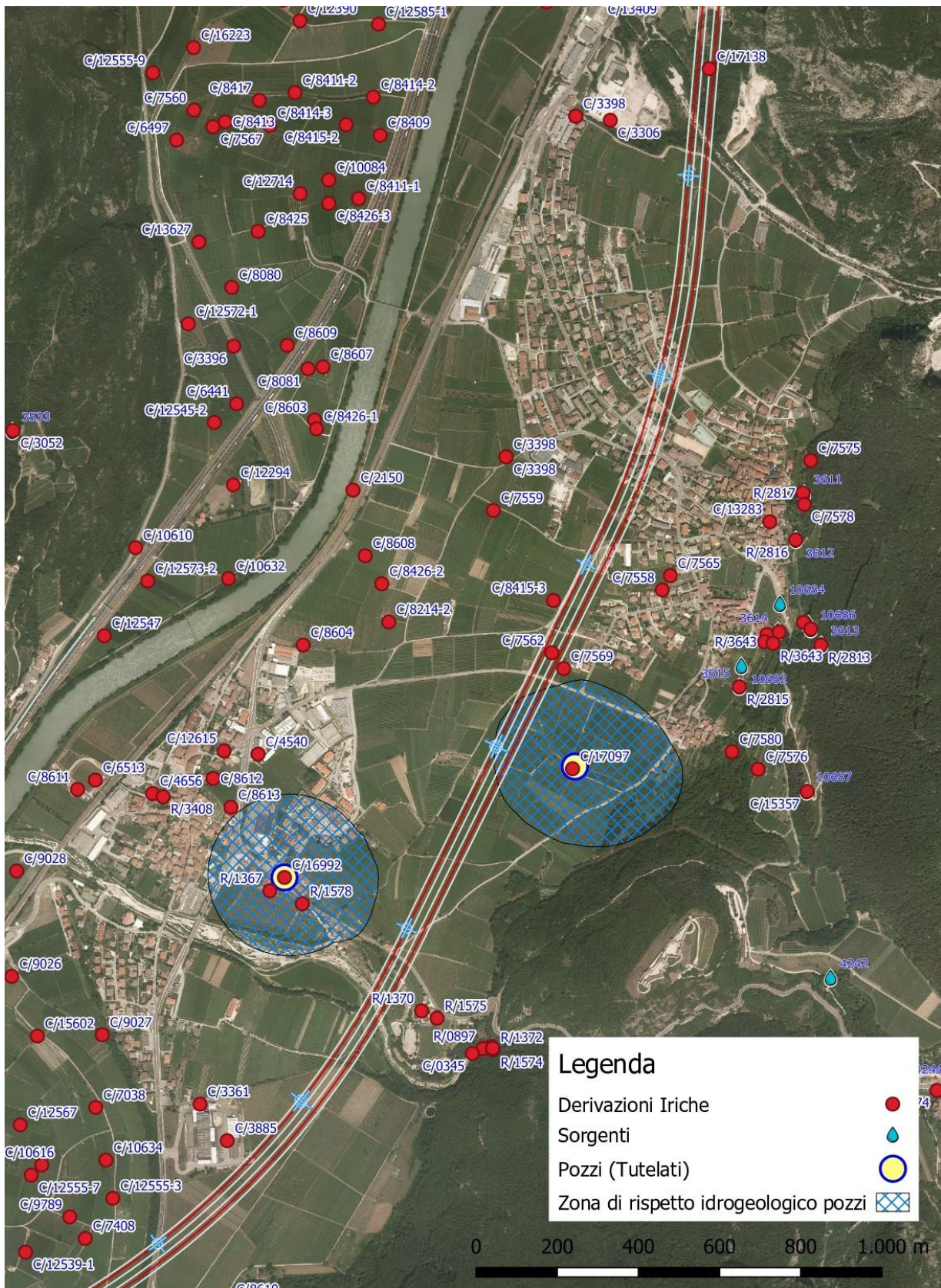


Figura 10 – Mappa delle concessioni idriche attualmente attive nell'area di interesse. Nello specifico, si evidenziano molti prelievi da pozzi situati nel fondovalle e numerose captazioni da sorgente collocate alla base del monte Mosna

La zona dell'Alta Vallagarina, ad alta vocazione agricola, è inoltre interessata anche dalla presenza di numerosi pozzi ad uso agricolo che potranno essere intercettati dalla galleria prevista.

Resta inoltre importante sottolineare come la realizzazione di gallerie profonde e di opere sotterranee di tale portata comporta inevitabilmente rischi estremamente significativi rispetto al delicato equilibrio idrogeologico esistente. Le principali criticità riguardano la possibile alterazione del regime delle acque sotterranee, l'interferenza con gli acquiferi, il rischio di drenaggi permanenti, l'abbassamento delle falde, la modifica dei flussi idrici sotterranei e la potenziale compromissione delle risorse irrigue e idropotabili.

Tali rischi non possono essere sottovalutati né affrontati attraverso rassicurazioni generiche. Le opere in sotterraneo, soprattutto in contesti geologicamente delicati, producono effetti che spesso si manifestano progressivamente nel tempo e che possono diventare evidenti anche a distanza di anni o decenni dalla realizzazione delle infrastrutture.

Il Comune di Calliano rileva come la documentazione progettuale attualmente disponibile non contenga un modello idrogeologico complessivo e dettagliato dell'ambito interessato e non presenti simulazioni sufficientemente approfondite sugli effetti dello scavo rispetto al sistema delle falde. Mancano inoltre valutazioni esaustive sugli impatti cumulativi e sulle possibili conseguenze di lungo periodo.

Questa lacuna risulta particolarmente grave in un territorio che, per le proprie caratteristiche geomorfologiche e idrogeologiche, richiederebbe invece il massimo livello di approfondimento scientifico. Il principio di precauzione deve necessariamente prevalere.

Come si evidenzia dalla trattazione sopra riportata riteniamo necessaria una revisione profonda della proposta progettuale, facendo notare come un eventuale spostamento del tracciato verso ovest, in prossimità della storica della ferrovia e quindi del fiume Adige, consentirebbe di allontanare l'infrastruttura dal conoide del Rio Secco e dalle aree a massima permeabilità e concentrazione di pozzi tutelati, muovendosi verso settori di valle meno critici per la tutela della riserva potabile.

Il vincolo idrogeologico deve essere riconosciuto come un limite fisico e invalicabile per il dimensionamento dell'opera. La sostenibilità ambientale del Lotto 3B è imprescindibile dalla tutela assoluta degli acquiferi. In assenza di questo necessario aggiornamento tecnico, l'opera rischia di compromettere in modo permanente la resilienza idrica del territorio, pertanto si dovrà evitare la progettazione di tracciati in prossimità di zone di captazione, si dovrà necessariamente considerare la natura dinamica delle aree di salvaguardia e garantire tutela assoluta dei bacini strategici.

In sintesi le falde acquifere presenti nel conoide di Besenello e nei territori di Calliano, di Nomi e di Volano, sono enormi riserve d'acqua sotterranee stabili e affidabili, componenti essenziali del sistema irriguo e che contribuiscono alla stabilità ecologica e idrologica del territorio, che sostengono la produttività agricola del territorio, elemento socio-economico di grande rilevanza data la vocazione e l'economia fortemente agricola del territorio dell'Alta Vallagarina. L'interferenza dell'opera con le predette falde rischia di comportare ripercussioni alle riserve d'acqua sotterranee, pertanto non possiamo condividere scelte progettuali dell'opera che possano mettere a rischio questa importante risorsa per la nostra comunità.

La valutazione del tracciato dell'opera quindi non può rispondere esclusivamente a logiche di efficienza trasportistica; deve, al contrario, garantire la resilienza di un territorio idrogeologicamente sensibile. Una scelta tecnica erronea in questa sede comporterebbe danni irreversibili al patrimonio idrico del territorio interessato e le rassicurazioni di monitoraggi prima, durante e post opera non sono garanzie sufficienti per rischi di tale portata.

5. Consumo di suolo e tutela paesaggistica, ambientale, storico-culturale e dei terreni agricoli

Il progetto così come strutturato 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 delocalizzabili, urgenti, e in cui sia evidente in maniera 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.

La Direttiva (UE) 2025/2360 istituisce la prima normativa europea sul monitoraggio e la resilienza del suolo, imponendo un monitoraggio del consumo dei suoli e il ripristino dei terreni degradati puntando a suoli sani entro il 2050, con l'obiettivo a lungo termine del consumo netto pari a zero.

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.

Sottolineiamo la necessità di salvaguardare il patrimonio agricolo e paesaggistico del nostro territorio, ritenendo il suolo agricolo e il paesaggio quali valori economici, culturali e identitari da proteggere, e quindi evidenziando il vincolo di limitare il consumo di suolo agricolo di pregio, riconoscendo il ruolo economico e identitario dell'agricoltura e tutelando aree di particolare valore paesaggistico, naturalistico e storico-culturale, come l'ambito compreso tra Castel Beseno e Castel Pietra, il biotopo del Taio di Nomi e la zona dei Lavini di Marco.

Richiediamo, attraverso un'attenta e puntuale gestione, di ridurre quanto possibile le aree agricole che verranno occupate permanentemente dalle infrastrutture al pari di quelle deputate alla cantierizzazione e all'occupazione temporanea.

In merito alla tutela delle aree storico-culturali si evidenzia la particolare criticità rappresentata dalla localizzazione, nei pressi di Castel Pietra, sul territorio comunale di Calliano, della stazione di pompaggio per lo smaltimento delle acque in galleria, in totale sfregio e del tutto incompatibile con il valore storico, architettonico, ambientale e culturale del Castello, nonché con la disciplina paesaggistica dettata dal Piano territoriale della Comunità della Vallagarina che esclude qualsiasi nuova edificazione in corrispondenza del paleo-alveo del fiume Adige, che rimane come traccia morfologica e percepibile in tale ambito paesaggistico.

In questi contesti di tutela del territorio assumono un valore fondamentale anche i riflessi che un depauperamento e deturpamento dell'ambiente con cantieri di durata decennale potrebbero avere sul turismo, parte importante dell'economia della nostra Provincia.

Si richiede quindi un approfondimento attento rispetto alle implicazioni paesaggistiche dell'opera, in direzione della massima tutela del sistema naturale, culturale, storico, insediativo interessato dall'opera.

6. Sostenibilità ambientale, rischi di inquinamento e gestione terre e rocce da scavo

Per il Comune di Calliano è di somma importanza la tematica, in relazione all'opera proposta, del rispetto della sostenibilità ambientale, poiché eventuali nuove opere devono essere compatibili con l'equilibrio ambientale del territorio in cui insistono.

Pertanto evidenziamo la necessità di approfondite valutazioni dei rischi legati all'utilizzo di additivi nello scavo meccanizzato con particolare attenzione alla possibile presenza di sostanze inquinanti come i PFAS o altri agenti chimici.

Si richiede un rigoroso sistema di controllo e monitoraggio continuo dei materiali utilizzati, applicando i Criteri Ambientali Minimi (CAM) e prevedendo monitoraggi specifici sulle sostanze impiegate, un controllo che deve essere indipendente dal soggetto realizzatore dell'opera e che debba coinvolgere le amministrazioni comunali.

Si sottolinea la necessità di prevenzione di contaminazioni del suolo e delle acque, coerentemente con l'approccio prudenziale già richiamato, introducendo fin dalle fasi iniziali protocolli ad hoc che escludano in maniera categorica l'impiego del PFAS e di altri agenti inquinanti.

Pretendiamo che la nostra comunità venga tutelata su questi aspetti e che non debba subire eventuali conseguenze negative determinate dalla realizzazione dell'opera nel nostro territorio, caratterizzato da un ecosistema fragile per natura e conformazione.

Si ritiene inoltre necessario 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.

Va infine sottolineato come le attività di cantiere possono generare rumore, polveri e traffico con impatti importanti sia in termini ambientali e di inquinamento 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.

7. Sistema di monitoraggio ambientale, costituzione Osservatorio ambientale e partecipazione dei territori

Il Comune di Calliano ritiene indispensabile che le future fasi progettuali siano accompagnate dall'istituzione di un Osservatorio ambientale e per la sicurezza sul lavoro, come già richiesto assieme agli altri Comuni coinvolti ancora con lettera di data 1 dicembre 2025 finora inascoltata.

Si torna quindi a richiedere con forza l'istituzione, fin da queste prime fasi del procedimento, di questo osservatorio permanente di confronto tra soggetti istituzionali, tecnici e comunità locale, con la funzione di seguire tutte le fasi di sviluppo del progetto. L'obiettivo è attivare un sistema strutturato di monitoraggio ambientale permanente, che copra le principali matrici ambientali (aria, acqua, suolo e rumore) e garantire trasparenza, pubblicazione accessibile dei dati e continuità nel dialogo con il territorio, individuando tempestivamente le criticità e la loro gestione condivisa.

Si chiede che nella composizione di questo organismo venga previsto il coinvolgimento di tutti i soggetti istituzionali del territorio coinvolto, tecnici indipendenti e rappresentanti del territorio, espressione di conoscenze multidisciplinari e di familiarità con i luoghi interessati dall'opera.

Le comunità e gli enti locali non possono essere considerate soggetti marginali o meri destinatari passivi delle decisioni in quanto conoscono profondamente il territorio, le sue fragilità e le esigenze delle comunità residenti. La loro partecipazione reale ai processi decisionali rappresenta un elemento fondamentale per evitare errori progettuali e sottovalutazioni.

8. Necessità di coordinamento e omogeneità progettuale tra i lotti funzionali (lotto 3A, lotto 3B e futuro lotto 6) evitando la contemporaneità dei lavori

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, nonché esplicitati gli aspetti di connessione con il Lotto 3A che interessa il territorio del Comune di Trento, escludendo il rischio di incongruenze tra le diverse fasi realizzative.

Si richiede quindi un approfondimento 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. Tale approfondimento dovrà necessariamente approfondire anche lo scenario sotteso all'attivazione contemporanea dei cantieri Lotto 3A e Lotto 3B, che prefigura una profondissima alterazione dell'assetto di fondovalle, per un lungo periodo, sotto il profilo paesaggistico, logistico, viabilistico, e in generale di qualità della vita.

A tal proposito preme evidenziare la situazione di criticità che si configurerebbe nel caso in cui tali opere fossero condotte in contemporanea: per oltre un decennio l'intera Valle dell'Adige, ed in particolare della Vallagarina, rischierebbe di trasformarsi in un enorme cantiere diffuso a cielo aperto, con evidenti e drammatiche ripercussioni viabilistiche, paesaggistiche, di inquinamento acustico, di impoverimento della qualità dell'aria, influenzando in maniera sostanziale la vita dei residenti.

Suscita fortissima preoccupazione il conseguente impatto dato dal traffico di veicoli pesanti e mezzi di cantiere, in considerazione del fatto che le infrastrutture stradali presenti sul territorio – già soggette a forti criticità quotidiane – risultino sottodimensionate per affrontare l'ulteriore carico conseguente all'intervento "Lotto 3B", e del tutto inadeguate nel caso in cui si configurasse la concomitanza dei cantieri "Lotto 3A" e "Lotto 3B".

Le conseguenze riguarderebbero non solo la viabilità principale ma anche la rete locale, con pesanti ricadute sui centri abitati, sulle attività economiche, sulla mobilità scolastica, sul trasporto pubblico e sulla qualità della vita complessiva.

La documentazione progettuale presentata non affronta in maniera adeguata tale problematica.

Manca infatti una valutazione organica e integrata delle interferenze tra i diversi cantieri e non risultano sviluppate simulazioni realistiche dei carichi viabilistici complessivi.

Il Comune di Calliano ritiene pertanto imprescindibile evitare qualsiasi contemporaneità delle principali lavorazioni e subordinare ogni ulteriore sviluppo progettuale alla predisposizione di un piano viabilistico integrato e credibile con una pianificazione dettagliata della gestione del traffico, prevedendo misure efficaci di mitigazione degli impatti, con particolare attenzione alla sicurezza stradale durante i lavori, in particolare pianificando percorsi dedicati per i mezzi pesanti per ridurre le interferenze con la viabilità ordinaria. 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.

Entrando nel merito del progetto di cantierizzazione prospettato, si evidenzia come in località Acquaviva siano già presenti numerose aree di stoccaggio materiali: si valuti quindi la possibilità di mantenere attive solo le aree già previste per lo stoccaggio materiali del Lotto 3A, rinviando quindi le lavorazioni sul Lotto 3B a chiusura delle operazioni previste sul Lotto 3A.

9. L'impatto dell'opera sulla viabilità esistente

Uno degli aspetti che desta maggiore preoccupazione riguarda l'impatto che la realizzazione dell'opera avrebbe sulla viabilità locale e in particolare sulla Strada Statale 12, che taglia in due il nostro paese, ed il collegamento con la SP 90 in destra Adige attraverso la SP 59 per il collegamento con il casello di Rovereto Nord dell'A22.

La SS12 rappresenta già oggi una delle principali criticità infrastrutturali dell'intera Vallagarina e costituisce quotidianamente un elemento di forte pressione per i centri abitati attraversati, specie nei momenti – ormai sempre meno infrequenti – in cui l'Autostrada del Brennero risulta congestionata o deviata.

Il nostro territorio convive da anni con livelli di traffico estremamente elevati, con frequenti congestionamenti, rallentamenti, criticità di sicurezza e importanti problemi legati all'inquinamento atmosferico e acustico.

A tal proposito si allega alle osservazioni il documento “ANALISI FLUSSI DI TRAFFICO SS12 E SS 350 loc. CALLIANO” della Provincia Autonoma di Trento dal quale si evince che Calliano subisce un (TGM) traffico giornaliero medio di 20.000 veicoli leggeri e più di 700 veicoli pesanti che porta ad un ininterrotto transito di veicoli e che spesso provoca incolonnamenti dovuti a incidenti o per effetto di deviazioni dall'autostrada o per traffico intenso in particolare durante la stagione turistica estiva e invernale.

In tale contesto, la prospettata realizzazione del Lotto 3B determinerebbe inevitabilmente un ulteriore e gravissimo aggravamento delle condizioni viabilistiche. La fase di cantiere comporterà infatti il transito di migliaia di camion e mezzi pesanti destinati al trasporto di materiali, terre di scavo e attrezzature.

L'impatto di tali flussi sulla SS12 e sulla viabilità locale sarebbe enorme e rischierebbe di compromettere ulteriormente un equilibrio già oggi estremamente fragile.

Il Comune di Calliano ritiene che le infrastrutture stradali esistenti non siano assolutamente in grado di sostenere un incremento di traffico pesante di tale entità senza produrre conseguenze molto pesanti sul territorio.

A ciò si aggiunge una ulteriore e rilevante criticità: la documentazione progettuale attualmente disponibile non specifica in maniera sufficientemente dettagliata le modalità con cui verrà organizzata e gestita la mobilità di cantiere. Non risultano infatti chiaramente individuati i percorsi che saranno

utilizzati dai mezzi pesanti, i punti di accesso e uscita dai cantieri, i quantitativi effettivi di traffico giornaliero generato, il numero previsto di camion in transito, le fasce orarie di movimentazione dei materiali, né il numero complessivo di addetti e operai che quotidianamente raggiungeranno le aree operative.

Tale mancanza risulta estremamente grave poiché impedisce agli enti territoriali e alle comunità locali di comprendere e valutare in maniera concreta il reale impatto dell'opera sulla rete viabilistica esistente. In assenza di dati precisi, simulazioni realistiche e un piano dettagliato della logistica di cantiere, non risulta infatti possibile stimare adeguatamente le conseguenze che l'intervento potrebbe determinare sulla SS12, sulla viabilità comunale e sulla mobilità dell'intera Vallagarina.

Gli effetti riguarderebbero inevitabilmente l'aumento delle emissioni inquinanti, del rumore, delle vibrazioni, dei tempi di percorrenza e dei rischi per la sicurezza stradale.

Occorre inoltre considerare che il traffico di cantiere non inciderebbe soltanto sulla viabilità principale ma anche sulle strade secondarie e locali, con ulteriori interferenze rispetto alla mobilità quotidiana dei residenti.

Particolarmente critica appare inoltre la mancanza di una seria valutazione cumulativa degli effetti derivanti dalla contemporanea presenza di altri cantieri infrastrutturali sul territorio. La documentazione progettuale non affronta infatti in maniera sufficientemente approfondita il tema della sostenibilità complessiva dei flussi di traffico generati dall'opera e non appare supportata da simulazioni realistiche rispetto alla capacità effettiva della rete viaria esistente.

Il rischio concreto è che per molti anni il territorio della Vallagarina venga sottoposto a una pressione viabilistica non più sostenibile, con pesanti conseguenze ambientali, sociali ed economiche.

10. Pressione infrastrutturale e sostenibilità ambientale e territoriale

Richiamando necessariamente il concetto di “limite alla pressione infrastrutturale” del territorio, si richiede la valutazione della compresenza dell’opera in oggetto con altri scenari progettuali ricadenti sul territorio, in primis la realizzazione del tratto autostradale A31 “Valdastico nord”, da molti anni oggetto di interlocuzione e di richieste di approfondimenti. Evidenziando che tale progetto si porrebbe in conflitto con gli altri scenari di realizzazione della Circonvallazione di Rovereto, si richiede una valutazione specifica di tale interferenza, a cui la documentazione proposta non fa cenno.

A tal proposito si esprime forte perplessità rispetto alla capacità di sostenere, per un territorio già potentemente infrastrutturato e occupato da molte vie di comunicazione (autostrada A22, strade statali, strade provinciali, strade comunali, ciclovie, fiume Adige e ferrovia), sia il progetto della Circonvallazione sia quello della Valdastico (tra le ipotesi più accreditate per l’uscita della autostrada A31 Valdastico Nord a sud di Trento, c’è quella in località Acquaviva).

Il Comune di Calliano riconosce come condivisibile e strategicamente importante l’obiettivo di incentivare il trasporto delle merci su rotaia, al fine di ridurre progressivamente il traffico pesante lungo l’Autostrada del Brennero e migliorare la sostenibilità complessiva del sistema dei trasporti.

Tale impostazione richiede tuttavia piena coerenza rispetto alle ulteriori scelte infrastrutturali che interessano il territorio della Vallagarina. Il potenziamento ferroviario dovrebbe infatti rappresentare una concreta alternativa a nuovi interventi stradali e a ulteriore consumo di suolo, evitando investimenti che finirebbero per incentivare il trasporto su gomma.

In quest’ottica, appare appunto contraddittorio proseguire parallelamente nella pianificazione di ulteriori grandi infrastrutture viarie, quali il completamento dell’A31 in Vallagarina, la cui previsione risulterebbe incoerente rispetto agli obiettivi di riequilibrio modale e di riduzione dell’impatto ambientale del traffico.

In questo contesto, il Comune di Calliano ritiene fondamentale ribadire con forza il concetto di “limite alla pressione infrastrutturale”. Esiste infatti una soglia oltre la quale il territorio non è più in grado di sostenere ulteriori carichi senza subire danni irreversibili sotto il profilo ambientale, paesaggistico, sociale e sanitario. La sostenibilità di un’opera non può essere valutata esclusivamente in termini trasportistici o economici.

11. Impatti sociali sulle comunità residenti nei territori interessati dall'opera

L'opera e le attività connesse incidono sulla percezione del territorio e pertanto è necessario un approccio attento anche 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.

Intendiamo pertanto esigere il rispetto della qualità della vita, del benessere sociale e psicologico della nostra comunità, poiché esiste il rischio che le modalità di progettazione e realizzazione dell'opera in analisi, così come prospettate, trasformino radicalmente l'assetto dei territori che abitiamo e che definiscono anche l'insieme delle relazioni sociali che vi hanno luogo; l'impatto dell'opera infatti rischia di modificare non solo il paesaggio fisico, ma anche il tessuto comunitario, determinando ansia, incertezza e paura nella popolazione vista la misura imponente degli interventi, la durata prevista dei cantieri, le possibili conseguenze e i numerosi profili di incertezza nella realizzazione a causa delle previsioni normative vigenti.

Un accenno importante riguarda il tema della salute pubblica in quanto un'opera di questa portata può causare danni alla salute dei cittadini dei territori interessati e per questo si richiede, nel prosieguo dei prossimi iter di progettazione, la redazione di una Valutazione di Impatto Sanitario (VIS) indipendente che valuti gli effetti, ad esempio, su patologie respiratorie legate alle polveri di cantiere (PM10, PM2.5), disturbi cardiovascolari e del sonno da esposizione prolungata al rumore, stress cronico e deterioramento della salute mentale nelle popolazioni residenti in prossimità dei cantieri, rischi di contaminazione della catena alimentare in caso di inquinamento delle acque irrigue.

Calliano da anni è considerato un Comune virtuoso e di esempio, anche a livello nazionale, per quanto riguarda le politiche familiari e i servizi, è il paese con l'età media più bassa della Provincia di Trento con un'età di 40,3 anni contro una media trentina di 44,3 anni ed una media nazionale, drammatica, di 45,2 anni.

Calliano ha visto negli anni dal 2000 al 2020 un costante aumento della popolazione residente, fino ad arrivare al raddoppio: se fino al 2000 si era mantenuto stabile il numero di circa 1000 abitanti, ad oggi si è oltrepassata la soglia dei 2000 con 2054 abitanti.

Tantissime persone hanno scelto Calliano come luogo dove venire a vivere, far crescere la propria famiglia e comprare la propria casa con investimenti importanti.

Le famiglie che hanno scelto Calliano lo hanno fatto anche in virtù di una qualità della vita specifica, e hanno fatto investimenti economici importanti sulla base di aspettative legittime che l'opera rischierebbe di vanificare. Questo rafforza la dimensione del danno individuale oltre che collettivo.

In questo contesto assume una valenza importante il tema della svalutazione immobiliare e della perdita di attrattività residenziale derivante dalla presenza di cantieri decennali e di infrastrutture permanenti nel fondovalle.

Si richiede quindi al proponente uno studio specifico sugli impatti economici indiretti dell'opera (deprezzamento immobiliare, calo demografico, perdita di attrattività turistica).

In sintesi va scongiurato uno scenario in cui l'impatto sociale dell'opera divenga insostenibile, sconvolga il territorio in cui le persone vivono, lavorano e giocano e lo riduca a zona di sacrificio nella quale sia difficile vivere.

12. Necessità di nuove alternative progettuali valutando anche l'opzione zero

Alla luce delle criticità emerse, il Comune di Calliano ritiene indispensabile procedere alla definizione di ulteriori alternative progettuali da valutare secondo gli stessi criteri dell'analisi multicriteria già applicata, questo perché le soluzioni attualmente presentate non risultano accoglibili e non garantiscono un adeguato equilibrio tra esigenze infrastrutturali e tutela del territorio e delle nostre Comunità.

Si ritiene quindi necessario richiedere al proponente di presentare una o più soluzioni alternative di tracciato ("Soluzione 4", "Soluzione 5", "Soluzione 6", ...) che assicurino la minore interferenza con le falde e le risorse idriche dei nostri paesi e con gli abitati posti agli sbocchi delle gallerie.

Si suggerisce, per quanto riguarda il tratto a Nord, di sviluppare nuove ipotesi di tracciato che corrano lungo l'asse della linea ferroviaria esistente, aderente quindi all'attuale assetto infrastrutturale della valle e capace di ridurre sensibilmente le interferenze con le falde acquifere, con i centri abitati, con le aree agricole e con il sistema viabilistico.

È necessario adottare un approccio fondato sulla sostenibilità complessiva, sulla minimizzazione del rischio e sulla salvaguardia delle comunità territoriali. Le nuove alternative dovranno essere sviluppate attraverso un reale confronto con gli enti locali, con il coinvolgimento di competenze scientifiche indipendenti e con una metodologia trasparente e verificabile.

Le nuove soluzioni dovranno avere come imprescindibile fondamento la centralità della conoscenza scientifica approfondita poiché ogni decisione deve essere supportata da analisi tecniche, geologiche e ambientali complete, aggiornate e puntuali. Per la valutazione di progetti così impattanti è necessario avere a disposizione indagini geologiche e idrogeologiche puntuali, superare l'uso esclusivo di dati documentali esistenti per prevederne di specifici e aggiornati, validare scientificamente le matrici di valutazione e analizzare scenari di lungo periodo rispetto alla durabilità delle opere e del loro rapporto nei confronti del territorio.

La valutazione delle soluzioni prospettate deve essere integrata 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.

Facciamo presente che la richiesta di valutare anche l'opzione zero non rappresenta minimamente una posizione ideologica, ma un criterio metodologico indispensabile per garantire la più ampia trasparenza e completezza del processo decisionale.

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.

CONCLUSIONI

Alla luce delle considerazioni esposte, il Comune di Calliano ribadisce che le soluzioni progettuali attualmente prospettate non possano essere considerate ricevibili.

Premettiamo che non ci poniamo e non ci vogliamo porre in una posizione ideologicamente contraria ad un'opera di questa portata che parte con le giuste finalità di portare il traffico merci da gomma a rotaia, il progetto parte da un'idea giusta, è giusto andare in questa direzione, ma va fatto nel modo giusto, con una soluzione che salvaguardi il territorio, le risorse idriche e i centri abitati.

Le criticità rilevate risultano infatti estremamente significative sotto il profilo idrogeologico, ambientale, territoriale, viabilistico e sociale.

In particolare, permane fortissima preoccupazione rispetto ai possibili effetti sulle falde acquifere e sul delicato equilibrio idrogeologico del territorio, in un contesto già classificato a elevata pericolosità dalle cartografie provinciali.

Parimenti insostenibile appare il carico aggiuntivo che l'opera determinerebbe sulla SS12 e sull'intera rete viaria della Vallagarina, soprattutto in presenza della possibile contemporaneità tra i cantieri del Lotto 3A e del Lotto 3B.

Il Comune di Calliano ritiene pertanto necessario procedere a una revisione complessiva dell'impostazione progettuale, sviluppando ulteriori alternative realmente differenti, maggiormente aderenti all'attuale assetto infrastrutturale della valle e capaci di ridurre in maniera significativa gli impatti sul territorio.

Risulta altresì imprescindibile introdurre formalmente la soluzione opzione zero all'interno dell'analisi multicriteria, al fine di garantire un reale confronto tra scenari differenti e consentire decisioni effettivamente consapevoli e trasparenti.

Il territorio della Vallagarina ha già sostenuto per decenni un livello di pressione infrastrutturale estremamente elevato. Ogni ulteriore trasformazione deve essere valutata con il massimo rigore scientifico, con senso di responsabilità e con pieno rispetto delle comunità locali.

Il Comune di Calliano continuerà pertanto a mantenere la massima attenzione rispetto a tutte le problematiche che potranno interessare la propria comunità e il proprio territorio, esercitando con fermezza il proprio ruolo istituzionale di tutela dell'ambiente, della salute pubblica, delle risorse idriche, del paesaggio e della qualità della vita dei nostri cittadini.

Concludiamo ribadendo come non verrà in alcun modo consentito un deturpamento del territorio o la compromissione irreversibile delle sue risorse ambientali e idrogeologiche.

La salvaguardia del territorio, delle sue falde, del paesaggio e della vivibilità delle comunità locali deve rimanere un principio prioritario e inderogabile in ogni futura valutazione relativa all'opera partendo dal principio della precauzione.

È inoltre fondamentale il tema delle garanzie, anche fideiussorie, che dovranno essere messe in campo dal soggetto proponente a copertura dei possibili danni causati al territorio ed alle comunità dal passaggio di questa importante infrastruttura assieme alle misure di compensazione da stabilire con le amministrazioni comunali.

Rimarchiamo come le comunità locali devono essere riconosciute come soggetti legittimi, con diritto a incidere sulle decisioni che riguardano il proprio territorio, al fine di riconoscere il valore della conoscenza locale.

Il coinvolgimento reale delle Amministrazioni comunali nei processi decisionali in relazione alla Circonvallazione di Rovereto è un diritto che reclamiamo, poiché a noi enti locali è demandata la responsabilità politica di governare i nostri territori, dato che li conosciamo e conosciamo le persone che ci vivono, le loro aspirazioni e le loro esigenze, consapevoli di vivere in un territorio dove è storica la tradizione di autodeterminazione e autonomia.

Certi che le osservazioni e le criticità qui riportate saranno tenute in debita considerazione nel prosieguo dell'iter progettuale in corso, salutiamo cordialmente, restiamo sempre disponibili al confronto in uno spirito di collaborazione istituzionale con l'obiettivo di addivenire ad una soluzione progettuale che tenga conto di quanto esposto.

Il Sindaco
Comune di Calliano
- *Lorenzo Conci* -



Allegati:

- Delibera Consiglio Comunale n.3 di data 27 aprile 2026
- Dati Analisi flussi del traffico della PAT su Calliano

Deliberazione del consiglio comunale n. 3 di data 27.04.2026

OGGETTO: Dibattito Pubblico relativo al Progetto del Lotto 3B "Circonvallazione di Rovereto" - "Quadruplicamento della linea Verona-Fortezza". Espressione di osservazioni e indirizzi dell'amministrazione comunale.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che il Codice dei contratti pubblici, d.lgs. 36/2023, all'art. 40 disciplina il procedimento e lo svolgimento del Dibattito Pubblico, previsto per le opere di particolare rilevanza;

preso atto che ai sensi dell'art. 1, comma 1 dell'Allegato I.6 al d.lgs. 36/2023 "Sono soggette a dibattito pubblico obbligatorio, ai sensi dell'articolo 40, commi 1 e 8, del codice, le opere rientranti nelle tipologie di cui alla Tabella 1", nella quale figurano i "tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza" con la seguente soglia dimensionale: "Opere che comportano una lunghezza del tracciato superiore a 30 km e comunque con un valore di investimento superiore a 500 milioni di euro al netto di IVA del complesso dei contratti previsti";

evidenziato che l'intervento della "Circonvallazione di Rovereto" soddisfa i predetti requisiti e, pertanto, ricade nei casi in cui il dibattito pubblico è obbligatorio così come previsto dall'art. 40, comma 3 del d.lgs. 36/2023 e dall'art. 5, comma 1 lett. b) dell'Allegato I.6 al medesimo d. lgs., Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ha previsto l'avvio del Dibattito Pubblico con una conferenza stampa che si è tenuta in data 9 marzo 2026 e la contestuale pubblicazione sul sito istituzionale www.dpcirconvallazionerovereto.it della relazione contenente il progetto dell'opera e l'analisi di fattibilità delle alternative progettuali rese disponibili per la consultazione;

dato atto che il procedimento di Dibattito Pubblico, attualmente in corso, si è aperto in data 9 marzo e si concluderà venerdì 8 maggio 2026;

considerato che il proponente del progetto del Lotto 3B "Circonvallazione di Rovereto" si inserisce nell'ambito del più ampio intervento di Quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona, dichiara che esso è finalizzato ad incentivare un progressivo passaggio dal trasporto merci su gomma a quello su rotaia, contribuendo al decongestionamento della rete autostradale, prossima alla saturazione, e al potenziamento dell'asse Verona-Innsbruck-Monaco, lungo il Corridoio TEN-T (Trans European Network-Transport) Scandinavo-Mediterraneo;

appurato che il progetto ricade interamente nella Provincia Autonoma di Trento, interessando i comuni di Ala, Mori, Rovereto, Volano, Nomi, Calliano, Besenello e Trento e 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, circa 700 m a nord della fermata di Serravalle all'Adige (Comune di Ala), per poi svilupparsi in galleria naturale a partire dalla località Marco (Comune di Rovereto) con lo scopo di bypassare la città di Rovereto e tornare in superficie per raccordarsi sia alla linea storica Verona – Brennero sia alla futura circonvallazione di Trento, in località Acquaviva;

considerato che a seguito della revisione di progetto avviata nel 2021, nell'ambito della quale sono stati considerati e valutati i vincoli territoriali di natura archeologica, paesaggistica e ambientale, nonché le condizioni di rischio idrogeologico e sismico dell'area, è stato redatto il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP). Tale documento ha individuato tre possibili corridoi di intervento, i quali sono accomunati dai tratti di imbocco allo scoperto e si differenziano per il percorso in sotterraneo, ovvero per il diverso tracciato della galleria naturale;

considerato che dal confronto tra le tre soluzioni prese in esame, attraverso un'apposita analisi multicriteria, è stata individuata come preferibile la soluzione n.3;

evidenziato che il referente di progetto di RFI è l'Ing. Damiano Beschin e che è stato nominato quale responsabile del dibattito pubblico l'ing. Giuseppe Romeo;

dato atto che con nota di data 05/03/2026 ns. prot. n. 1060/2026 la Direzione Investimenti Area Nord Est ha informato la Provincia Autonoma di Trento - UMST Patrimonio e Trasporti, il Comune di Rovereto, il Comune di Ala, il Comune di Mori, il Comune di Volano, il Comune di Calliano, il Comune di Nomi, il Comune di Besenello e il Comune di Trento dell'indizione del procedimento di dibattito pubblico relativamente all'intervento in oggetto e, in conformità a quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, lett. b), invitato le amministrazioni in indirizzo a dare visibilità del procedimento pubblicando sui rispettivi siti istituzionali la relazione contenente il progetto dell'opera e l'analisi di fattibilità delle eventuali alternative progettuali;

appurato che la pubblicazione dell'avviso di avvio del procedimento di Dibattito Pubblico è stato pubblicato sul sito istituzionale del Comune di Calliano e vi rimarrà sino all'8 maggio 2026 termine del periodo di dibattito;

considerato che il comune di Calliano si è accreditato al Dibattito Pubblico e, attraverso i suoi rappresentanti istituzionali accreditati, il Sindaco Lorenzo Conci, l'Assessore ai Lavori Pubblici, Urbanistica, Trasporti pubblici e mobilità Licia Mittempergher ed il Consigliere comunale delegato ad Ambiente e sostenibilità Corrado Togni, ha partecipato agli incontri previsti nella modalità webinar: martedì 24 marzo ad ore 15:00 all'incontro plenario "Presentazione dell'opera", mercoledì 25 marzo ad ore 15:00 all'incontro di approfondimento "Le ragioni dell'opera e gli aspetti trasportistici", giovedì 26 marzo ad ore 15:00 all'incontro di approfondimento "Gli aspetti ambientali e gli aspetti realizzativi", martedì 31 marzo ad ore 15:00 all'incontro con il territorio di Rovereto "Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio", mercoledì 1 aprile alle ore 10.00 all'incontro con i tecnici dei Comuni dell'ambito Nord ed alle ore 15:00 all'incontro con il territorio dei Comuni dell'ambito Nord "Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio", giovedì 2 aprile ad ore 15:00 all'incontro con il territorio dei Comuni dell'ambito Sud "Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio";

dato atto che sono stati esaminati i documenti di dossier del progetto, ovvero le informazioni e le proposte progettuali pubblicate sul sito www.dpcirconvallazionerovereto.it, contenute nella Relazione di Progetto, il documento principale del Dibattito Pubblico dove sono riportate le motivazioni dell'intervento, le soluzioni progettuali proposte, e le valutazioni sugli impatti sociali, ambientali ed economici dell'opera e negli elaborati e nella documentazione di Progetto;

rilevato che la partecipazione come parte attiva all'interno del Dibattito Pubblico da parte dei rappresentanti istituzionali del Comune di Calliano ha permesso di evidenziare al proponente dell'opera e al Responsabile del Dibattito Pubblico prime osservazioni in merito al progetto e venire a conoscenza dei contributi emersi nel corso degli incontri pubblici, sia in termini di informazioni condivise da parte dei tecnici RFI e FS Engineering, la Società di ingegneria del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, sia in termini di interventi e considerazioni poste dalle altre Amministrazioni comunali coinvolte e di associazioni, gruppi e comitati iscritti al Dibattito Pubblico;

considerata l'importanza dell'argomento per il Comune di Calliano giacché il territorio comunale è direttamente interessato dagli impatti dell'opera, in particolare per quanto riguarda l'attraversamento in galleria ferroviaria del territorio comunale;

evidenziato che il tracciato proposto con la soluzione n. 3 va ad interferire con le sorgenti idriche ed in particolare con il pozzo di approvvigionamento dell'acquedotto comunale ed i pozzi ad uso agricolo oltre a prevedere, nell'ambito della realizzazione di opere accessorie, una delle due stazioni di pompaggio per lo smaltimento delle acque in galleria nelle campagne antistanti Castel Pietra;

considerate inoltre anche le ripercussioni sul territorio comunale derivanti dalla cantierizzazione per la realizzazione dell'opera soprattutto per quanto riguarda gli aspetti di inquinamento acustico ed atmosferico, la gestione della viabilità ed in generale la qualità della vita,

ritenuto imprescindibile raccogliere gli indirizzi formulati dal Consiglio comunale al fine di esprimere un parere motivato attraverso osservazioni da presentare entro il termine fissato per il giorno 8 maggio prossimo;

ritenuto opportuno agire attraverso la formulazione di osservazioni nell'ambito del Dibattito Pubblico definendo in questo contesto indirizzi chiari per la rappresentanza del Comune nel procedimento, fissando i seguenti principi e punti cardine per la formulazione delle osservazioni, emerse anche nel contesto del Dibattito Pubblico;

atteso che l'adozione della presente rientra nella competenza del Consiglio comunale ai sensi dell'art. 49, comma 3, lettera b) della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m.:

evidenziato che, ai sensi di quanto disposto dall'art. 185 comma 1 del codice degli Enti Locali, la presente deliberazione non necessita dei pareri di regolarità tecnica e contabile, stante la sua natura politico-programmatica e che, come tale, non comporta riflessi diretti o indiretti sulla gestione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente;

ritenuto di dichiarare la presente immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 183, comma 4, della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m stante l'imminente scadenza dei termini previsti dalla normativa per l'espressione del parere di competenza ritenendone integrati i presupposti di urgenza;

visto il Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige, approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2;

visto lo Statuto comunale;

Con voti favorevoli, espressi per alzata di mano, di n. 14 su n. 14 consiglieri presenti e votanti, contrari nessuno, astenuti nessuno, accertati e proclamati dal Presidente, con l'assistenza degli scrutatori nominati ad inizio seduta

DELIBERA

1. di dare mandato al Sindaco alla presentazione delle osservazioni nell'ambito del procedimento di Dibattito Pubblico sul lotto 3B - Circonvallazione di Rovereto del quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza, inviando la documentazione entro l'8 maggio 2026 secondo le modalità riportate sul sito <https://dpcirconvallazionerovereto.it>;
2. di esprimere come imprescindibile presupposto delle osservazioni l'assunto che nessuna delle alternative progettuali relativa alle tre soluzioni di corridoio infrastrutturale messe a confronto nel Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP), oggetto del citato dibattito pubblico, risulta accoglibile se valutata nella sua interezza e completezza di tracciato così come proposte. In particolare in riferimento alla soluzione progettuale n.3, uscita come la migliore dall'analisi multicriteria, emergono grosse criticità in merito ai rilevanti impatti che la stessa prefigura sul territorio e sulla popolazione residente in primis in relazione alla possibile interferenza delle gallerie con le sorgenti idriche con particolare riferimento al pozzo di approvvigionamento dell'acquedotto comunale ed i pozzi ad uso agricolo oltre alla realizzazione di opere accessorie quali la stazione di pompaggio per lo smaltimento delle acque in galleria prevista con la suddetta soluzione progettuale nelle campagne antistanti Castel Pietra;
3. di evidenziare come, oltre alle tre soluzioni progettuali descritte nel DocFAP, si ravveda la necessità di progettare altre soluzioni che tengano conto delle osservazioni che arriveranno dai territori, in parte già evidenziate a più riprese durante i webinar del dibattito pubblico, oltre a fornire maggiori approfondimenti anche in merito alla cosiddetta "soluzione 0" che riguarda la mancata realizzazione del lotto 3B che prevederebbe, a partire dal 2034, un aumento consistente dei convogli merci sulla linea storica con conseguenti impatti in termini di rumore, vibrazioni e qualità della vita sugli abitati interessati dall'attraversamento;
4. di prevedere che, stante il lavoro che la Comunità della Vallagarina sta facendo in sinergia con tutti i Comuni appartenenti alla Comunità, coinvolgendo i competenti servizi provinciali, per predisporre in un unico documento condiviso le osservazioni dei Comuni interessati dall'intervento, il Comune di Calliano potrà far proprie alcune delle osservazioni/prescrizioni che scaturiranno da tale documento;
5. di integrare nelle proprie osservazioni eventuali suggerimenti e osservazioni pervenuti da cittadini o enti non accreditati al Dibattito Pubblico raccolte anche attraverso il form realizzato assieme ai Comuni di Besenello, Nomi e Volano;

6. di fissare i seguenti principi e punti cardine per la formulazione delle osservazioni al progetto di cui ad 1), secondo le seguenti indicazioni, emerse anche nel contesto del Dibattito Pubblico:
- stabilire come criterio generale per le valutazioni delle criticità insite nelle alternative progettuali il principio di precauzione, sancito dal diritto ambientale internazionale e dell'Unione Europea, che impone alle autorità competenti di adottare misure idonee a prevenire rischi potenziali per la salute, la sicurezza e l'ambiente, anche in assenza di piena certezza scientifica, ritenendo che tale principio debba essere applicato in modo rigoroso evitando così interventi potenzialmente dannosi;
 - proporre una visione territoriale integrata e sovralocale nei confronti del progetto poiché si ritiene che le grandi opere debbano essere analizzate e valutate considerando gli effetti complessivi su sistemi territoriali ampi, considerando le interazioni tra i diversi lotti della progettualità di "Quadruplicamento della Linea Verona – Fortezza" e altre infrastrutture esistenti o in fase di progettazione e futura realizzazione, evitando approcci frammentati e localistici, valutazioni isolate e settoriali;
 - veicolare la necessità di adottare scelte progettuali che garantiscano una tutela assoluta dell'acqua poiché le risorse idriche strategiche costituiscono un bene primario e non negoziabile, da preservare integralmente per le generazioni presenti e future. Il parere che verrà presentato dovrà quindi esplicitare la volontà di escludere qualsiasi rischio per acquiferi, falde e sorgenti: si fa riferimento in particolare alle sorgenti di Acquaviva, alle venute d'acqua del massiccio della Vigolana, agli acquedotti comunali che garantiscono l'acqua per uso potabile, ai pozzi che servono centinaia di ettari per uso irriguo e per uso agricolo e che forniscono l'acqua necessaria ai trattamenti antiparassitari sulle colture della zona. Si dovrà quindi evitare la progettazione di tracciati in prossimità di zone di captazione, considerare la natura dinamica delle aree di salvaguardia e garantire la tutela assoluta dei bacini strategici;
 - sancire il rispetto della sostenibilità ambientale poiché eventuali nuove opere devono essere compatibili con l'equilibrio ambientale del territorio in cui insistono, pertanto si intende sottolineare la necessità di approfondite valutazioni dei rischi di contaminazione (es. PFAS, siti contaminati), imponendo la previsione di un rigoroso sistema di monitoraggio continuo e indipendente dal soggetto realizzatore dell'opera, che debba coinvolgere le amministrazioni comunali;
 - evidenziare ed esigere il rispetto della qualità della vita, del benessere sociale e psicologico delle Comunità, poiché esiste il rischio che le modalità di progettazione e realizzazione dell'opera in analisi, così come prospettate, trasformino radicalmente l'assetto dei territori che abitiamo e che definiscono anche l'insieme delle relazioni sociali che vi hanno luogo; l'impatto dell'opera infatti rischia di modificare non solo il paesaggio fisico, ma anche il tessuto comunitario determinando ansia, incertezza e paura nella popolazione considerati la misura imponente degli interventi, la durata prevista dei cantieri, le possibili conseguenze e i numerosi profili di incertezza nella realizzazione a causa delle previsioni normative vigenti. Va scongiurato uno scenario in cui l'impatto sociale dell'opera divenga insostenibile, sconvolga il territorio in cui le persone vivono, lavorano e giocano e lo riduca a zona di sacrificio nella quale sia difficile vivere;
 - evidenziare il concetto di limite alla pressione infrastrutturale sul territorio, che ha una capacità di carico limitata, e la coerenza e il coordinamento tra politiche infrastrutturali, in modo da integrare la valutazione con altri importanti progetti e analizzare la sostenibilità complessiva del sistema infrastrutturale. A tal proposito si esprima forte perplessità rispetto alla capacità di sostenere, per un territorio già potentemente infrastrutturato e occupato da molte vie di comunicazione (autostrada A22, strade statali, strade provinciali, strade comunali, ciclovie, fiume Adige e ferrovia), sia il progetto della Circonvallazione ferroviaria in oggetto sia quello della Valdastico (tra le ipotesi più accreditate per l'uscita della autostrada A31 Valdastico Nord a sud di Trento, c'è quella in località Acquaviva);

- sottolineare la necessità di salvaguardare il patrimonio agricolo e paesaggistico del territorio, ritenendo il suolo agricolo e il paesaggio quali valori economici, culturali e identitari da proteggere, e quindi si evidenzia il vincolo di limitare il consumo di suolo agricolo di pregio, riconoscendo il ruolo economico e identitario dell'agricoltura e tutelando aree di particolare valore paesaggistico e storico-culturale, quali le aree tra i due castelli di Beseno e Pietra, il biotopo del Taio di Nomi e la zona dei Lavini di Marco, solo a titolo esemplificativo;
 - dare evidenza degli aspetti critici legati alla cantierizzazione e agli impatti connessi alla realizzazione dell'opera quali: la necessità di evitare sovrapposizione temporale dei cantieri del Lotto 3A con quelli del Lotto 3B, di ridurre il traffico pesante che verrà determinato dalla presenza dei cantieri e che determinerà impatti sulla qualità dell'aria e sul rumore, di ottimizzare aree di stoccaggio dei materiali utilizzando aree esistenti già impiegate per tali fini, di garantire l'assenza di contaminazioni chimiche o alterazioni inquinanti dei terreni oggetto di scavo, di applicare controlli rigorosi sui materiali di scavo al fine di prevenire effetti negativi già osservati in contesti simili;
 - rimarcare l'importanza della centralità della conoscenza scientifica approfondita poiché ogni decisione deve essere supportata da analisi tecniche, geologiche e ambientali complete, aggiornate e puntuali. Per la valutazione di progetti così impattanti è necessario avere a disposizione indagini geologiche e idrogeologiche puntuali, superare l'uso esclusivo di dati documentali esistenti per prevederne di specifici e aggiornati, validare scientificamente le matrici di valutazione e analizzare scenari di lungo periodo rispetto alla durabilità delle opere e del loro rapporto nei confronti del territorio;
 - sottolineare l'importanza di dare evidenza di valutazione dell'esistente, al fine di basare le scelte su dati reali di capacità e utilizzo, stabilendo come principio il fatto che prima di realizzare nuove infrastrutture sia necessario valorizzare e migliorare quelle già presenti;
 - mettere in luce la necessità di operare con trasparenza, partecipazione e pluralità delle alternative poiché le scelte devono considerare gli effetti a lungo termine, anche su scale temporali pluridecennali o secolari e pertanto i processi decisionali devono garantire un reale confronto tra più soluzioni progettuali, evitando scelte predefinite e le comunità locali devono essere riconosciute come soggetti legittimi, con diritto a incidere sulle decisioni che riguardano il proprio territorio, al fine di riconoscere il valore della conoscenza locale;
7. di dare atto che si ritiene doveroso e imprescindibile un processo di effettiva revisione integrale delle alternative progettuali per garantire pluralità reale di opzioni, evitando processi decisionali pre-orientati, e sviluppare soluzioni alle criticità e alle problematiche evidenziate, adottando opzioni che siano prive di impatto ambientale e sociale;
8. di dichiarare la presente deliberazione, con voti favorevoli, espressi per alzata di mano, di n. 14 su n. 14 consiglieri presenti e votanti, contrari nessuno astenuti nessuno, immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 183, comma 4, del Codice degli enti locali della Regione Trentino-Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2;
9. di dare atto, ai sensi dell'art. 4 della L.P. 30.11.1992, n. 23 che avverso la presente deliberazione sono ammessi:
- opposizione, durante il periodo di pubblicazione, da parte di ogni cittadino, ai sensi dell'art. 183, comma 5, del Codice degli Enti locali della Regione Trentino Alto-Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2;
 - ricorso al Tribunale di Amministrativo Regionale di Trento, entro 60 giorni, ai sensi degli artt. 13 e 29 del D.Lgs. 02.07.2010 n. 104 o, in alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni, ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 24.11.1971 n. 1199 da parte di chi abbia un interesse concreto ed attuale.

Data lettura del presente verbale, viene approvato e sottoscritto

Il Sindaco
f.to Lorenzo Conci

IL SEGRETARIO COMUNALE
f.to dott.ssa Federica Bortolin

IMMEDIATA ESEGUIBILITA'

Deliberazione dichiarata per l'urgenza immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 183, comma 4, del Codice degli enti locali della Regione Trentino-Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2;

Addì, 29.04.2026

IL SEGRETARIO COMUNALE
f.to dott.ssa Federica Bortolin

Copia conforme all'originale.

Addì, 29.04.2026

IL SEGRETARIO COMUNALE
dott.ssa Federica Bortolin



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Provincia Autonoma di Trento



Analisi flussi di traffico: SS 12 & SS 350, loc. Calliano

AGENZIA PROVINCIALE PER LE OPERE PUBBLICHE

Servizio Opere Locali e puntuali

Studio di traffico
24/02/2026

Analisi flussi di traffico:

Richiesta: traffico medio sulla SS 12 e SS 350 nei pressi di Calliano

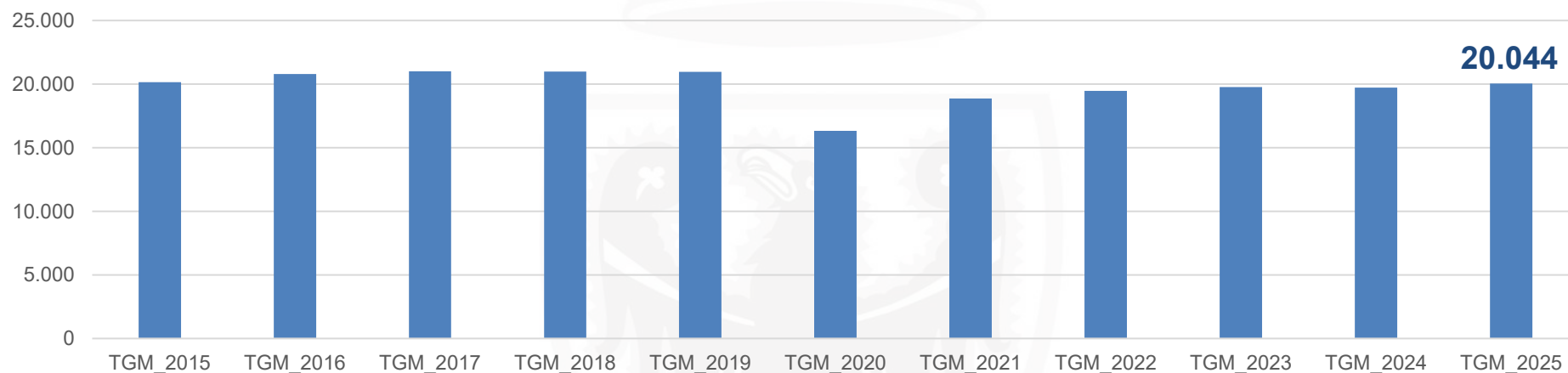
- **Analisi flussi**
spire conta-traffico:
- 166 - SS12 km 357.4, loc. Volano,
 - 167 - SS12 km 369.7, loc. circonvallazione Trento sud,
 - 141 – SS 350 km 12.4 , loc. Folgaria.

Leggeri	1- Motocicli
	2- Autovetture e monovolumi
Pesanti	3- Autovetture e monovolumi con rimorchio
	4- Furgoni
	5 -Autocarro medio (fino a 8.7 m)
	6- Autocarro grande (da 8.7 m)
	7- Autocarro con rimorchio
	8- Trattore con semirimorchio
	9- Autobus

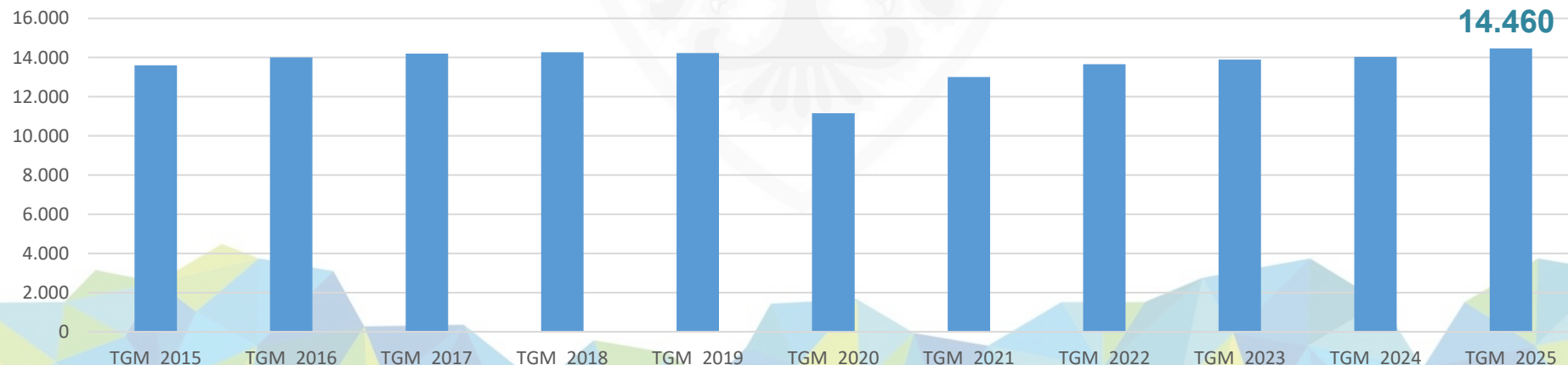


Traffico Giornaliero Medio (TGM) Andamento Storico

Post 166 Andamento Storico



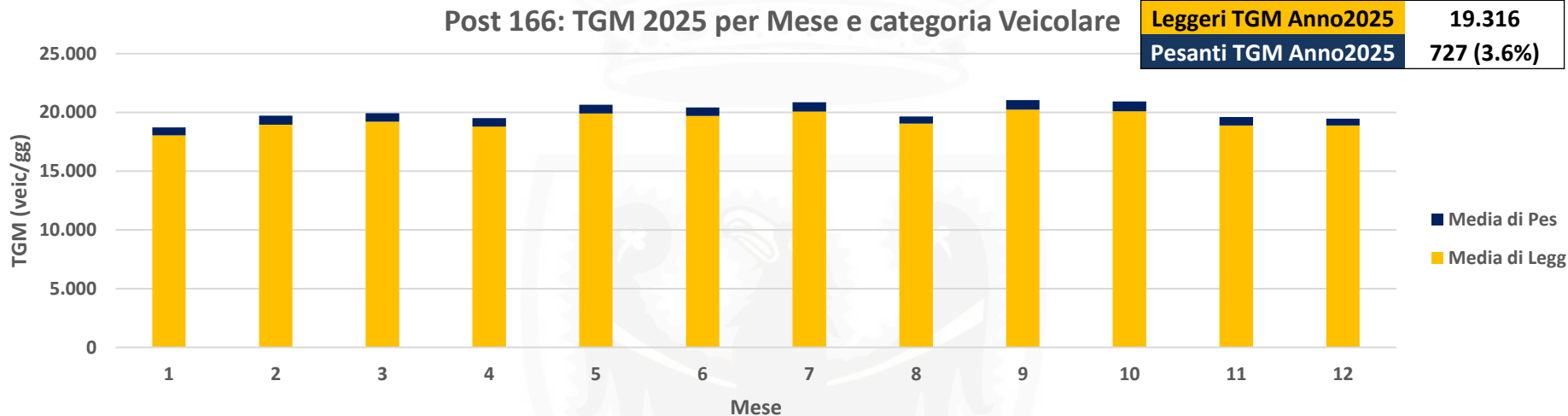
Post 167 Andamento Storico



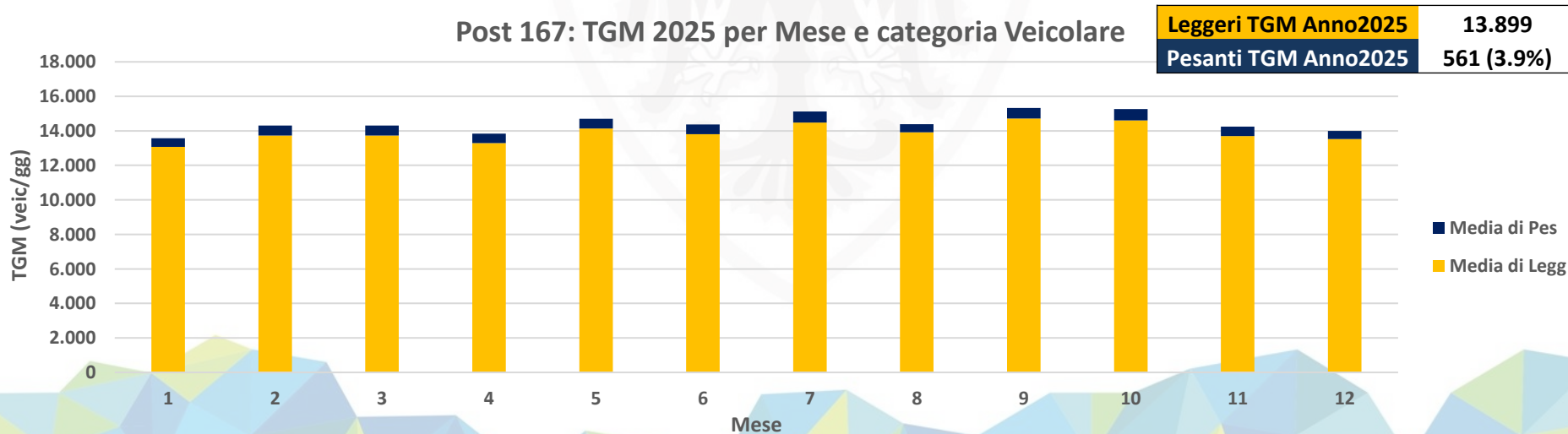
Traffico Giornaliero Medio (TGM)

Categoria veicolare

Post 166: TGM 2025 per Mese e categoria Veicolare



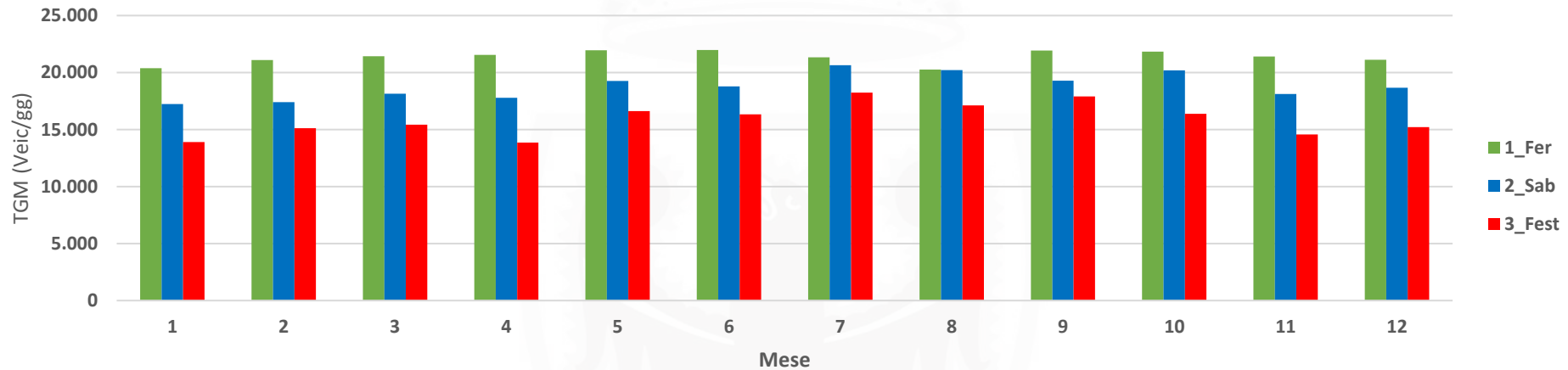
Post 167: TGM 2025 per Mese e categoria Veicolare



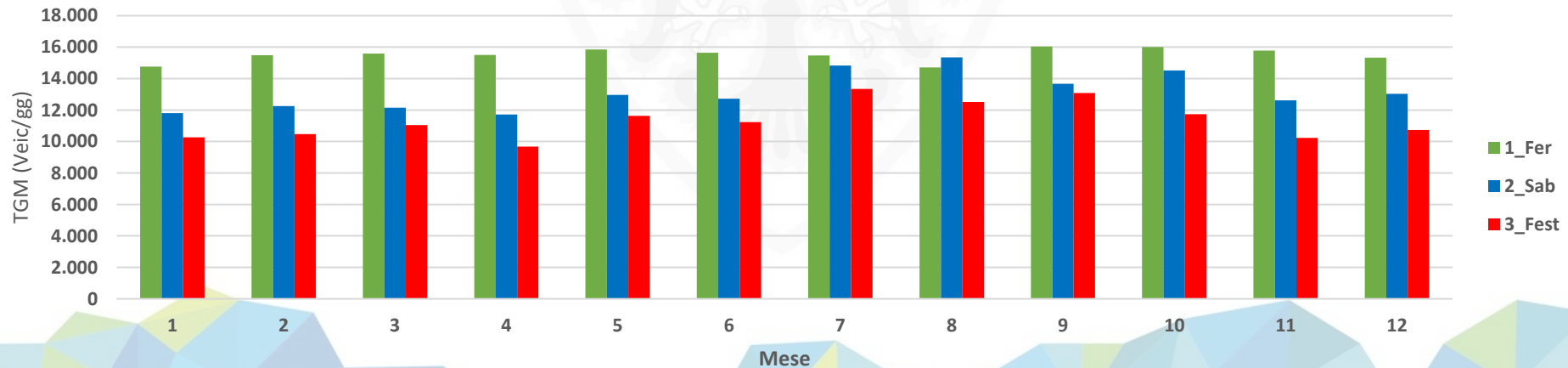
Traffico Giornaliero Medio (TGM)

Giorni Feriali, Sabato, Festivi

Post 166: TGM 2025 per Mese e giorno tipo

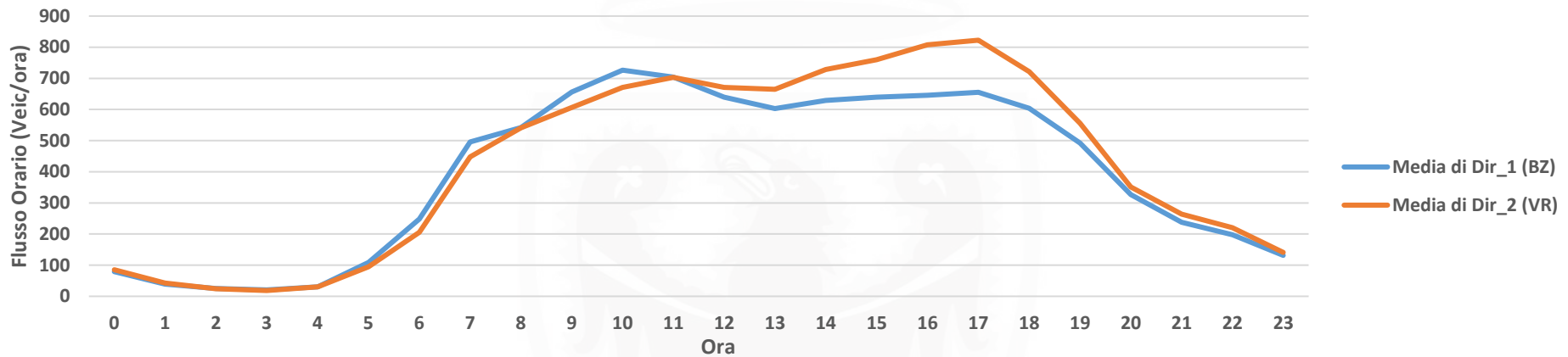


Post 167: TGM 2025 per Mese e giorno tipo

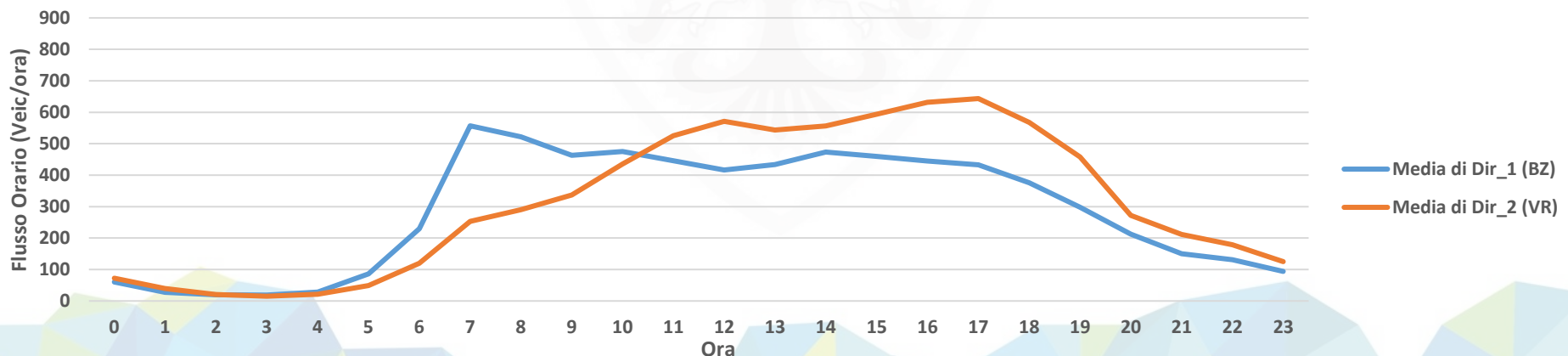


Flusso Orario – mesi Agosto

Post 166: Andamento Orario Mese agosto 2025

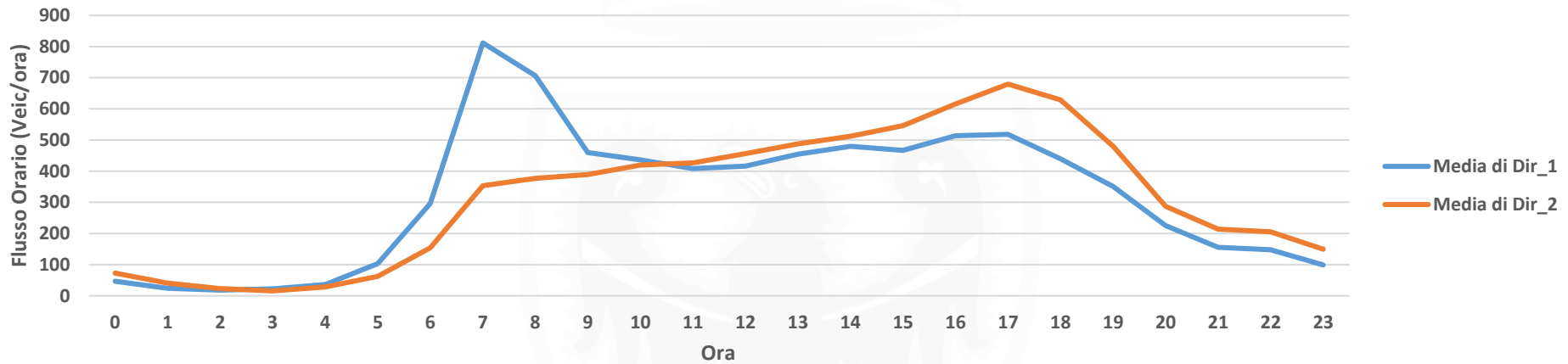


Post 167: Andamento Orario Mese agosto 2025

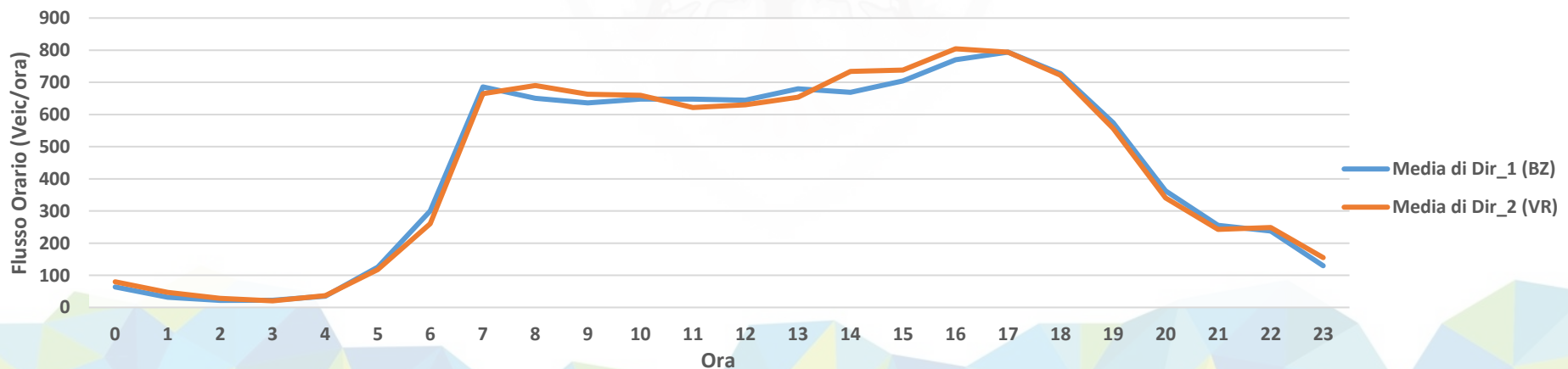


Flusso Orario – mesi Ottobre

Post 167: Andamento Orario Mese ottobre 2025



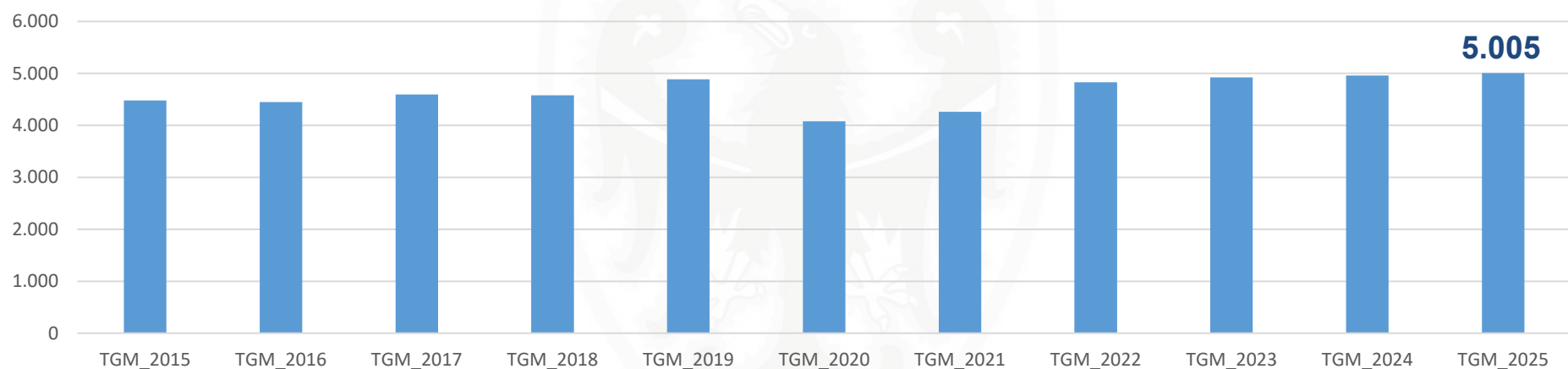
Post 166: Andamento Orario Mese ottobre 2025



Traffico Giornaliero Medio (TGM) Andamento Storico



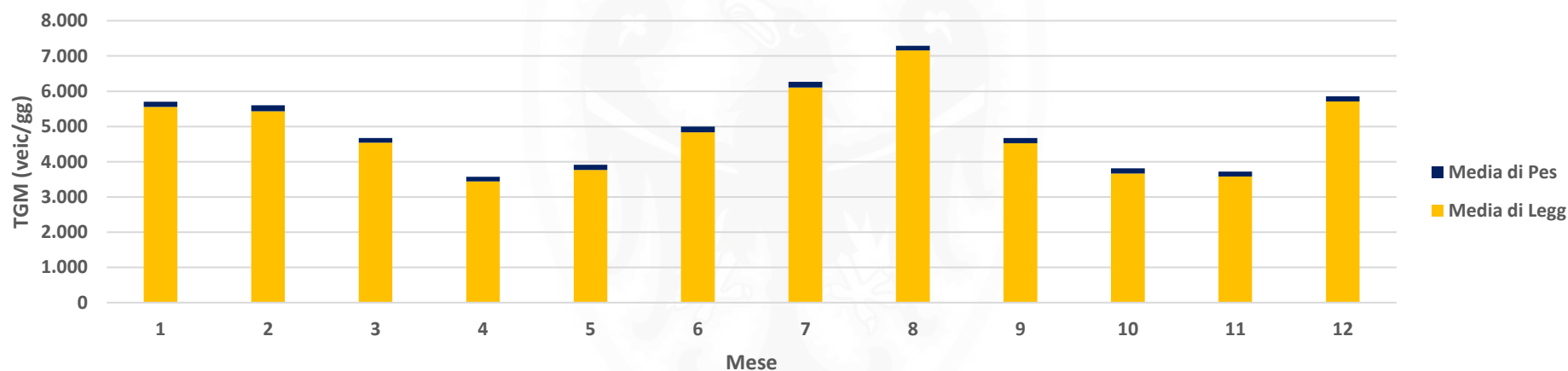
Post 141 Andamento Storico



Traffico Giornaliero Medio (TGM) Categoria veicolare

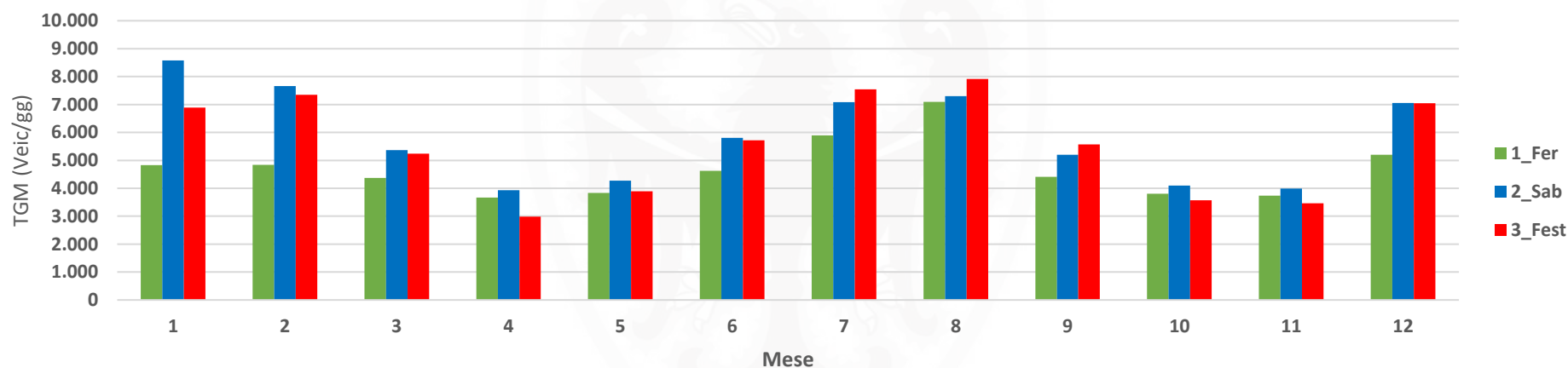
Leggeri TGM Anno2025	4.859
Pesanti TGM Anno2025	146 (2.9%)

Post 141: TGM 2025 per Mese e categoria Veicolare



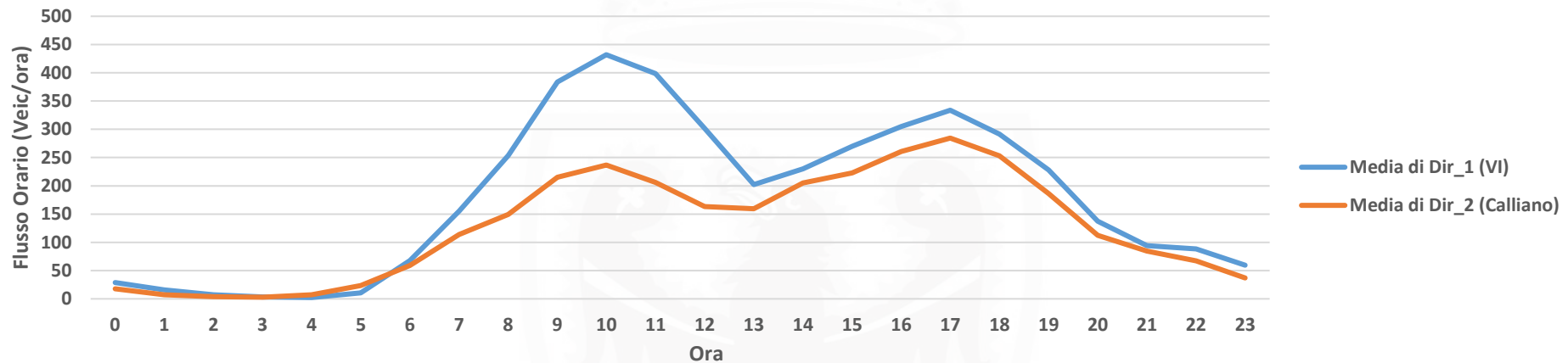
Traffico Giornaliero Medio (TGM) Giorni Feriali, Sabato, Festivi

Post 141: TGM 2025 per Mese e giorno tipo



Flusso Orario – mesi Agosto vs Ottobre

Post 141: Andamento Orario Mese agosto 2025



Post 141: Andamento Orario Mese ottobre 2025

