

www.dpcirconvallazionerovereto.it



Dibattito Pubblico Circonvallazione di Rovereto

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

OSSERVAZIONI

Generazione Trento

8 Maggio 2026

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

gruppo consiliare di Trento "Generazione Trento" Geat Claudio e Martina

Recapito personale (telefono o mail)

claudio.geat@gmail.com

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

Trento, via di Pietrastretta, 65

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

Generazione Trento

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

OSSERVAZIONI AL DOCUMENTO DI FATTIBILITÀ DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI (DOCFAP)

CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DI ROVERETO – LOTTO 3B

Quadruplicamento della linea Verona – Fortezza

Presentate da Generazione Trento

PREMESSA

Le presenti osservazioni vengono formulate nell'ambito del Dibattito Pubblico relativo al lotto 3B della circonvallazione ferroviaria di Rovereto, inserito nel più ampio progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Verona–Fortezza e nel corridoio europeo Scandinavo–Mediterraneo.

Generazione Trento ritiene che il tema del potenziamento del trasporto ferroviario e della riduzione del traffico merci su gomma rappresenti una questione strategica di interesse europeo e nazionale. Tuttavia, proprio per la rilevanza dell'opera e per gli effetti permanenti che essa può produrre sui territori attraversati, appare indispensabile che ogni scelta venga sviluppata:

- su basi progettuali solide;
- con valutazioni ambientali complete;
- attraverso un reale coinvolgimento delle comunità locali;
- nel rispetto del principio di precauzione;
- con una visione unitaria dell'intero corridoio ferroviario.

Nel corso del Dibattito Pubblico sono emerse criticità diffuse e trasversali, evidenziate non soltanto da singoli cittadini o comitati, ma anche:

- dalla Comunità della Vallagarina;
- da numerosi Comuni interessati;
- da Consorzi irrigui e soggetti agricoli;
- da associazioni ambientali e territoriali;
- da categorie economiche e professionali.

Le osservazioni presentate evidenziano preoccupazioni significative riguardo:

- la tutela delle risorse idriche;
- il rischio di interferenze con falde e sorgenti;

- gli impatti acustici e vibrazionali;
- il transito di merci pericolose;
- la sostenibilità della cantierizzazione;
- la gestione delle terre e rocce da scavo;
- gli effetti permanenti sui centri abitati;
- la tutela dell'agricoltura e del paesaggio;
- la mancanza di una reale visione strategica complessiva dell'opera.

Appare inoltre significativo che molte osservazioni convergano nel richiedere:

- un approfondimento delle alternative progettuali;
- la valutazione di soluzioni meno impattanti;
- una revisione del tracciato;
- un maggiore coordinamento con il lotto 3A della circonvallazione di Trento.

1. UN'OPERA ANCORA PRIVA DI UNA VISIONE COMPLESSIVA

Il lotto 3B viene presentato come intervento autonomo, ma costituisce in realtà parte integrante di una infrastruttura molto più ampia lungo l'asse Verona–Monaco.

Tuttavia, manca una reale progettazione coordinata dell'intero corridoio ferroviario:

- verso nord, in direzione del Brennero e di Monaco;
- verso sud, in direzione di Verona.

La stessa Comunità della Vallagarina evidenzia come il lotto 3A e il lotto 3B siano strettamente connessi in termini:

- ambientali;
- territoriali;
- logistici;
- urbanistici;
- paesaggistici.

La progettazione frammentata per singoli lotti rischia invece di produrre:

- valutazioni incomplete;
- sottostima degli impatti cumulativi;

- scelte infrastrutturali non coerenti;
- cantieri non coordinati;
- effetti permanenti non adeguatamente valutati.

A ciò si aggiunge l'incertezza relativa all'evoluzione dell'intero asse ferroviario del Brennero.

Il quadro europeo appare infatti ancora in evoluzione:

- persistono forti dubbi sui tempi di completamento del quadruplicamento lungo tutta la tratta Verona–Monaco;
- sul lato tedesco e bavarese sono emerse rilevanti criticità e rallentamenti;
- permangono incertezze sui reali volumi futuri di traffico merci.

In questo contesto appare difficile comprendere:

- la reale priorità strategica del lotto 3B;
- la sua sostenibilità economica;
- il reale rapporto costi-benefici dell'opera.

► Osservazione

L'intervento viene sviluppato per segmenti separati, senza una reale progettazione integrata dell'intero corridoio ferroviario Verona–Monaco.

► Richiesta

Si richiede:

- una valutazione strategica complessiva dell'intero asse ferroviario;
- il coordinamento progettuale tra lotto 3A e lotto 3B;
- una verifica aggiornata degli scenari europei di traffico;
- una valutazione cumulativa degli impatti territoriali e ambientali.

2. LIVELLO PROGETTUALE ANCORA INSUFFICIENTE

Il Dibattito Pubblico si svolge su un Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP), cioè su un livello progettuale ancora preliminare.

Molti elementi fondamentali risultano infatti:

- generici;
- non definiti;

- rinviati a successive fasi progettuali;
- ancora suscettibili di modifiche sostanziali.

La stessa documentazione predisposta dal Comune di Rovereto conferma che il percorso progettuale è ancora in evoluzione e che l'attuale fase riguarda il confronto tra alternative progettuali.

Questo comporta un evidente limite alla reale possibilità di valutazione da parte dei territori interessati.

Non risultano infatti chiariti in modo definitivo:

- gli impatti idrogeologici;
- il piano delle terre e rocce da scavo;
- la localizzazione dei depositi;
- l'organizzazione dettagliata dei cantieri;
- gli effetti cumulativi con il lotto 3A;
- gli impatti acustici e vibrazionali;
- le conseguenze sul sistema irriguo e agricolo;
- gli effetti permanenti sulla qualità della vita delle popolazioni residenti.

Paradossalmente, proprio l'elevata quantità di documentazione preliminare dimostra quanto il progetto sia ancora aperto e non consolidato.

► Osservazione

L'attuale livello progettuale non appare sufficiente per consentire una valutazione pienamente consapevole dell'intervento.

► Richiesta

Si richiede:

- un approfondimento progettuale preliminare;
- maggiori elementi di dettaglio prima delle successive approvazioni;
- il proseguimento del confronto pubblico su basi progettuali più definite.

3. PREVISIONI DI TRAFFICO E SOSTENIBILITÀ STRATEGICA

Le previsioni di traffico poste alla base del progetto appaiono ancora caratterizzate da forti elementi di incertezza.

Già le precedenti progettazioni sviluppate nei primi anni 2000 avevano formulato stime di crescita molto elevate, non sempre confermate dall'evoluzione reale dei traffici ferroviari.

Anche oggi permangono dubbi significativi:

- sull'effettiva crescita dei volumi merci;
- sui tempi di completamento dell'intero corridoio europeo;
- sulla sostenibilità economica dell'opera;
- sull'evoluzione futura del trasporto merci europeo.

Inoltre non risultano adeguatamente approfondite soluzioni alternative basate:

- sul miglioramento della linea storica;
- sull'ottimizzazione gestionale del traffico ferroviario;
- sul potenziamento tecnologico delle infrastrutture esistenti.

Anche la Comunità della Vallagarina richiama la necessità di valutazioni più ampie e integrate rispetto alla sola logica infrastrutturale.

► Osservazione

Il dimensionamento dell'opera non appare fondato su scenari sufficientemente consolidati e verificabili.

► Richiesta

Si richiede:

- la revisione delle previsioni di traffico;
- una verifica indipendente degli scenari trasportistici;
- la valutazione comparativa di alternative meno impattanti;
- una nuova analisi costi-benefici aggiornata.

4. RISCHIO IDROGEOLOGICO E TUTELA DELLE RISORSE IDRICHE

Uno degli aspetti più delicati riguarda le interferenze dell'opera con:

- falde acquifere;
- sorgenti;
- pozzi irrigui;
- sistemi di distribuzione dell'acqua;
- reti irrigue e agricole.

La documentazione progettuale prevede infatti tratti in galleria a profondità molto elevate, fino a circa 70 metri sotto il piano campagna.

Tale situazione comporta inevitabili rischi di interferenza con il sistema idrogeologico della Vallagarina.

La Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario evidenzia come l'opera interessi oltre 1000 ettari di superfici agricole servite da infrastrutture irrigue costruite attraverso investimenti pluriennali.

Il Consorzio Irriguo di Marco richiama inoltre:

- la presenza di pozzi irrigui;
- reti interrate;
- impianti automatizzati;
- centraline elettriche;
- infrastrutture agricole diffuse sull'intero territorio interessato dal tracciato.

Particolarmente rilevanti appaiono le preoccupazioni riguardanti:

- le sorgenti di Acquaviva;
- la Fonte di Spino;
- le falde della Vigolana;
- i pozzi irrigui e potabili della Vallagarina.

Le osservazioni territoriali richiamano correttamente il principio di precauzione, soprattutto considerando:

- la durata pluriennale dei cantieri;
- la complessità geologica dell'opera;
- l'irreversibilità di eventuali danni alle risorse idriche.

► Osservazione

Gli effetti dell'opera sul sistema idrogeologico e sulle risorse idriche non risultano ancora adeguatamente approfonditi.

► Richiesta

Si richiede:

- uno studio idrogeologico indipendente;
- monitoraggi preventivi di falde e sorgenti;
- la tutela assoluta dei pozzi irrigui e potabili;
- garanzie sul mantenimento della funzionalità delle reti irrigue;
- l'applicazione rigorosa del principio di precauzione;
- la revisione del tracciato in presenza di rischi significativi.

5. CANTIERI, TRAFFICO PESANTE E GESTIONE DELLE TERRE

La documentazione disponibile non consente di comprendere in modo sufficientemente chiaro:

- la reale organizzazione dei cantieri;
- i flussi di traffico indotti;
- la localizzazione definitiva delle aree di deposito;
- il piano delle terre e rocce da scavo;
- gli effetti cumulativi con il lotto 3A della circonvallazione di Trento.

Le osservazioni formulate dai territori evidenziano forti criticità relative:

- alla SS240;
- alla viabilità verso l'Alto Garda;
- alle aree produttive delle Casotte;
- ai collegamenti locali della Vallagarina.

Anche il Comune di Trento richiama la necessità di garantire la piena funzionalità della viabilità di Mattarello e dell'area di Acquaviva durante tutta la durata dei lavori.

Particolarmente preoccupante appare inoltre l'assenza di un piano dettagliato delle terre e rocce da scavo.

Generazione Trento ritiene inaccettabile che il territorio di Mattarello, già fortemente coinvolto dalla gestione dei materiali derivanti dal lotto 3A, possa subire ulteriori pressioni logistiche e ambientali derivanti dal lotto 3B.

Anche il tema dell'utilizzo di additivi chimici e materiali potenzialmente contaminanti durante gli scavi merita approfondimenti molto più rigorosi.

► Osservazione

La documentazione relativa alla cantierizzazione e alla gestione dei materiali di scavo risulta ancora troppo generica.

► Richiesta

Si richiede:

- un piano dettagliato delle terre e rocce da scavo;
- la tracciabilità completa dei materiali;
- l'esclusione di ulteriori conferimenti su Mattarello;
- l'individuazione preventiva delle aree di deposito;
- studi specifici sugli impatti viabilistici;
- la minimizzazione del traffico pesante sui centri abitati.

6. RUMORE, VIBRAZIONI E QUALITÀ DELLA VITA

Uno degli aspetti più sottovalutati riguarda gli effetti permanenti derivanti dall'aumento del traffico ferroviario merci.

L'opera non produce soltanto una fase temporanea di cantiere, ma modifica strutturalmente il sistema ferroviario della Vallagarina:

- aumentando il numero dei convogli merci;
- incrementando la lunghezza dei treni;
- aumentando i carichi trasportati;
- intensificando il traffico ferroviario nelle aree urbanizzate.

Le problematiche relative:

- al rumore;
- alle vibrazioni;
- alla qualità della vita;

- agli effetti sanitari;

erano già emerse con forza nel dibattito relativo al lotto 3A di Trento e risultano pienamente presenti anche nel lotto 3B.

Il Comune di Mori richiede esplicitamente uno studio specifico sugli effetti acustici e vibrazionali derivanti sia dal traffico ferroviario sia dalle opere di mitigazione previste.

Anche il caso di Marco evidenzia una limitata attenzione alla tutela degli abitati attraversati dalla linea ferroviaria.

Pur non rappresentando il principale tema di interesse di Generazione Trento, l'attraversamento di Marco dimostra una progettazione fortemente orientata alla funzionalità infrastrutturale dell'opera piuttosto che alla protezione della qualità della vita delle comunità locali.

Per quanto riguarda le vibrazioni, la normativa vigente tutela prevalentemente gli aspetti strutturali degli edifici, mentre risultano meno approfonditi:

- gli effetti sul benessere delle persone;
- il disturbo continuativo;
- gli effetti sanitari a lungo termine.

Pur in assenza di limiti cogenti pienamente definiti, esistono norme tecniche UNI e ISO relative:

- al comfort abitativo;
- agli effetti vibrazionali;
- agli ambienti di vita.

RFI dovrebbe assumere formalmente l'impegno al rispetto di tali standard tecnici.

► Osservazione

Gli impatti acustici e vibrazionali risultano sottovalutati e insufficientemente approfonditi.

► Richiesta

Si richiede:

- uno studio indipendente su rumore e vibrazioni;
- monitoraggi preventivi e successivi;
- l'impegno formale di RFI al rispetto delle normative UNI e ISO;
- valutazioni sanitarie sugli effetti a lungo termine;
- maggiori tutele per gli abitati interessati.

7. MERCI PERICOLOSE E SICUREZZA

Il progetto comporta un incremento strutturale del traffico merci ferroviario lungo territori urbanizzati e densamente abitati.

Questo tema non può essere ridotto a una semplice valutazione trasportistica.

Il passaggio di convogli merci pesanti e potenzialmente contenenti sostanze pericolose pone infatti questioni rilevanti:

- di sicurezza;
- di gestione del rischio;
- di protezione civile;
- di pianificazione dell'emergenza;
- di compatibilità territoriale.

La documentazione disponibile tratta tali aspetti in modo ancora troppo generico.

Non risultano infatti adeguatamente approfonditi:

- gli scenari incidentali;
- i rischi cumulativi;
- le procedure di emergenza;
- gli effetti sui centri abitati attraversati dalla linea.

► Osservazione

Il tema del trasporto di merci pericolose risulta insufficiente approfondito.

► Richiesta

Si richiede:

- una specifica valutazione dei rischi;
- approfondimenti sugli scenari incidentali;
- la definizione delle procedure di emergenza;
- maggiori garanzie di sicurezza per i territori interessati.

8. AGRICOLTURA, PAESAGGIO E MICROCLIMA

Il progetto interessa territori agricoli di elevato valore paesaggistico, produttivo e ambientale.

Le osservazioni formulate dai Consorzi irrigui e dai soggetti agricoli evidenziano:

- il rischio di frammentazione dei fondi;
- le interferenze con la viabilità agricola;
- la compromissione di impianti irrigui;
- il possibile deterioramento del microclima agricolo.

Particolarmente interessante appare il richiamo agli effetti che rilevati ferroviari e barriere antirumore possono produrre sulla circolazione dell'aria fredda e sul rischio di gelate tardive.

Pur richiedendo ulteriori approfondimenti specialistici, tali osservazioni dimostrano ancora una volta la necessità di valutazioni territoriali più integrate.

Anche la SAT di Rovereto richiama la necessità di:

- una progettazione paesaggisticamente integrata;
- la tutela del territorio montano;
- la minimizzazione degli impatti visivi;
- il superamento di una visione puramente infrastrutturale.

► Osservazione

Gli impatti agricoli, paesaggistici e microclimatici risultano sottovalutati.

► Richiesta

Si richiede:

- uno studio specifico sugli effetti agricoli e microclimatici;
- la tutela delle attività agricole esistenti;
- la minimizzazione degli impatti paesaggistici;
- opere compensative ambientali realmente efficaci.

9. CONCLUSIONI

Le osservazioni emerse nel corso del Dibattito Pubblico evidenziano come il lotto 3B della circonvallazione ferroviaria di Rovereto presenti ancora profonde criticità:

- progettuali;
- ambientali;
- territoriali;
- economiche;

- strategiche.

L'impressione complessiva è quella di un'infrastruttura ancora largamente indefinita nei suoi aspetti essenziali, ma già potenzialmente in grado di produrre trasformazioni permanenti molto rilevanti sul territorio vallagarino e sull'intera area trentina.

Molte criticità non riguardano soltanto il singolo tracciato ferroviario, ma il rapporto complessivo tra:

- infrastruttura;
- paesaggio;
- agricoltura;
- risorse idriche;
- centri abitati;
- mobilità locale;
- qualità della vita delle comunità interessate.

Per questo motivo appare necessario superare una logica puramente infrastrutturale, sviluppando invece una valutazione realmente integrata dell'intero corridoio ferroviario del Brennero.

Il principio di precauzione richiede che opere di tale impatto vengano sviluppate soltanto in presenza di:

- studi completi;
- scenari realistici;
- valutazioni ambientali approfondite;
- adeguate garanzie territoriali;
- reale coinvolgimento delle comunità locali.

Allo stato attuale tali condizioni non appaiono ancora soddisfatte.

RICHIESTA FINALE

Generazione Trento chiede pertanto:

- una revisione sostanziale del progetto;
- l'approfondimento delle alternative progettuali;
- una valutazione unitaria dell'intero corridoio ferroviario Verona–Monaco;
- maggiori garanzie ambientali e territoriali;

- approfondimenti indipendenti sui rischi idrogeologici;
- studi specifici su rumore, vibrazioni e merci pericolose;
- la tutela delle risorse idriche e agricole;
- la minimizzazione degli impatti sui centri abitati;
- una progettazione maggiormente condivisa con i territori;
- il proseguimento del confronto pubblico su basi progettuali più mature, definite e trasparenti.

Gruppo comunale: Generazione Trento

i consiglieri: Geat Claudio

Martina Margoni

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

Cartine, immagini, schemi, ecc.

Data 8 maggio 2026