

www.dpcirconvallazionerovereto.it



Dibattito Pubblico Circonvallazione di Rovereto

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

OSSERVAZIONI

INU sezione Trentino

8 Maggio 2026



MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

Maurizio Tomazzoni

Recapito personale (telefono o mail)

+39 335 5650970

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

Via Bellavista I, n. 24, Rovereto (TN)

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

(in qualità di vicepresidente e dunque in rappresentanza di) INU Sezione Trentino

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

In premessa va evidenziato che la necessità di potenziare la linea ferroviaria allo scopo principale di alleggerire il traffico merci sull'autostrada A22 del Brennero, è un obiettivo prioritario. E' parte stessa di una scelta condivisa oramai da tempo, che disegna grandi corridoi ferroviari che attraversano l'Europa collegando in un sistema a rete punti strategici di interscambio merci, porti e interporti nei nodi delle interconnessioni tra i mezzi di trasporto. Il disegno della rete ferroviaria europea ha anzitutto lo scopo di affiancare la rete stradale per alleggerire in particolare l'impatto ecologico dovuto all'inquinamento del trasporto con motori termici, un miglior consumo di suolo rispetto a quanto producono strade ed autostrade, ed infine garantire collegamenti più capillari coi territori attraversati.

L'intera tratta del Corridoio 1, ovvero il collegamento nord-sud Europa passante per la valle dell'Adige, ha un forte impatto sul territorio per evidenti motivi. In termini paesaggistici, sociali, economici la trasformazione ad opere concluse, sarà in alcuni casi radicale. Si è osservato già nel dettaglio quel che sta avvenendo attorno a Bolzano e nella valle dell'Isarco con l'uscita del tunnel di base del Brennero e quanto sta avvenendo a Trento in particolare nei nodi di ingresso delle gallerie che bypassano la città. E se si apre una grande opportunità per la città di Trento, una volta completato il tunnel per un diverso utilizzo della ferrovia storica, nelle aree di ingresso e uscita del tunnel non può dirsi altrettanto in termini di opportunità, poiché l'impatto visivo



cambia completamente la percezione dei luoghi, per le aree occupate, per la necessità di depositare materiale, per la lunghezza temporale dei cantieri.

Il tratto ferroviario che completa il Corridoio 1 collegando da nord a sud l'Europa, contrariamente a quanto avvenuto nelle realtà sopraccitate, è arrivato all'attenzione dei comuni della Vallagarina direttamente nella fase delle osservazioni al progetto denominato Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP, propedeutico al PFTE e poi al Progetto esecutivo) presentato da RFI (Rete Ferroviaria Italiana). La fase della pianificazione urbanistica, ovvero la variazione del PUP (Piano Urbanistico Provinciale) ed i Piani subordinati di Comunità di Valle e dei Comuni interessati al tracciato, non sono ancora stati adattati o modificati. Si osserva anzitutto come appaia inadeguato inserire un'opera di grandissimo impatto come una nuova tratta ferroviaria, senza prima aver quantomeno interagito con la pianificazione del territorio. Le proposte delle tratte ferroviarie presentate stridono su tutti gli attuali strumenti della pianificazione: sul Piano Urbanistico Provinciale, sul Piano della Comunità di Valle e sui Piani Regolatori Generali dei comuni che attraversa. Manca ogni tipo di controllo sui rischi dal punto di vista ambientale, sociale ed economico limitando l'analisi territoriale, al dato tecnico di progetto volto a risolvere situazioni contingenti.

Si evidenzia inoltre come tale processo di dibattito a livello pianificatorio sia finora stato adottato in provincia di Trento, sia per quel che riguarda un possibile tracciato autostradale proveniente da est (in questo caso il dibattito è iniziato e finito al livello provinciale) sia per quel che riguarda le tangenziali stradali di Rovereto poi recepite dal PRG e dal PUP. Si ricorda inoltre che nel 2010 in fase di seconda adozione del PRG di Rovereto, fu introdotta la previsione di passaggio ad est della città della linea ferroviaria, quella che oggi è presentata come Soluzione 1, nonostante un parere completamente negativo degli studi idrogeologici e dei servizi culturali per la tratta ai Lavini.

I punti considerati prioritari dal progetto presentato sono la necessità di attraversare la valle il più velocemente possibile ed il risparmio sulla futura gestione del traffico merci, con l'esclusione degli scali merci attualmente esistenti. Sono interpretazioni di indicazioni date oltre 30 anni fa in fase di elaborazione di schemi a scala continentale dei tracciati ferroviari. In base a tali interpretazioni, gli attuali punti di contatto tra la ferrovia Corridoio 1 e la città di Rovereto non esistono più. Altrettanto accade per quel che riguarda gli altri centri abitati della Vallagarina. La stazione centrale di Rovereto non è sul tracciato della nuova linea e sembra improbabile una stazione ipogea alla profondità prevista. Pertanto è da ipotizzare che anche i treni ad alta velocità che oggi fermano a Rovereto, non faranno più fermata, se passeranno sulla nuova linea interrata del Bypass. Lo scalo merci di Mori Stazione, attualmente poco utilizzato e, forse, in previsione di dismissione, non rientra in alcun modo nella connessione con la linea del Corridoio 1.+

Sostanzialmente (la Vallagarina e la città di Rovereto verrà completamente bypassata dalla nuova ferrovia, sia essa per i passeggeri ad alta velocità, sia per il traffico merci, che non prevede scali in tutta la tratta da Verona a Bolzano. La Vallagarina supporterà o gallerie chilometriche o passaggi a raso che paiono mortificazioni del territorio più che opportunità. Alcune riflessioni è poi esposta attorno al consumo di suolo, alle possibili opere di mitigazione, al possibile dislocamento delle tratte di scambio o raccordo, in luoghi non di interesse agricolo e paesaggistico.



Ad opera compiuta, (stimabile con ogni probabilità attorno ai 30 anni vista l'esperienza delle altre tratte) per le persone aumenteranno i tempi di spostamento a discapito dei vantaggi di chi vive nelle grandi città, ma soprattutto le merci del basso Trentino, siano esse in uscita come in entrata, sono e resteranno su gomma. Ovvero trasportate dai camion esattamente come accade oggi, poiché raggiungere gli Hub dei grandi interporti non sarà conveniente. Non vi sono in Vallagarina industrie che producono quantità tali da rendere economicamente conveniente un passaggio da gomma a ferro e poi ancora gomma per arrivare a destinazione. Salvo forse pochissime eccezioni destinate a traslocare a causa dei costi che saranno troppo elevati in rapporto a chi è prossimo agli scali merci.

La previsione di sconnessione del traffico merci su rotaia in provincia, ed in particolare nella città con la più grande zona industriale e che fa capo anche all'Alto Garda e la sua vasta zona artigianale ed industriale, significa che le merci in entrata ed in uscita dalla Vallagarina e dall'Alto Garda, continueranno a viaggiare su gomma non destinate a raggiungere i grandi Hub previsti.

Resteranno le piccole imprese e gli artigiani, che però difficilmente si affideranno direttamente al trasporto merci su rotaia. O lo faranno attraverso i grandi corrieri (che comunque distribuiscono nell'ultimo tratto con gomma), ma se il viaggio è entro un raggio di 6-700 km., converrà sempre il camion esattamente come oggi. Camion che probabilmente non sarà più quello attuale, ma avrà motori elettrici o altro (idrogeno?), come già accade in nord Europa.

Sulla base delle considerazioni sopra esposte si formulano le seguenti osservazioni.

1 – Un progetto tecnico deve essere preceduto dalla pianificazione urbanistica che comprende anche la fase di partecipazione della collettività alle scelte da attuare.

La mancanza di una pianificazione riduce ogni trasformazione ad atto tecnico. Così le analisi idrogeologiche del sottosuolo non tengono in alcun conto dell'equilibrio delle acque della valle attraversata, e si limitano a proporre le soluzioni tecniche necessarie a risolvere il problema della tenuta dei tunnel. La scelta dell'opportunità o meno di passare nel sottosuolo deve essere invece un tema da affrontare su tutti i livelli interessati dalla trasformazione. Le sorgenti, l'agricoltura, i costi di gestione futuri, la capacità o meno di un tunnel ferroviario di rimanere in efficienza in caso di calamità naturali, ruolo che oggi la ferrovia ricopre.

L'altro motivo che si osserva in tema di attraversamento sotterraneo della città, consiste nell'esclusione completa della connessione e interscambio con la stazione passeggeri attualmente in essere a Rovereto, che interessa anche il bacino dell'Alto Garda.

La mancanza di un coordinamento, proprio di un'integrazione sui tavoli della pianificazione territoriale e urbanistica di diversa scala, non consente inoltre di prevedere, dominare, indirizzare quei cambiamenti socio-economici che avranno un diretto effetto sulle scelte insediative in particolare dei sistemi produttivi presenti non solo nell'ambito roveretano ma più in generale sul suolo trentino.

2 – Non vi è alcun progetto di paesaggio. Quanto indicato nelle illustrazioni e nelle relazioni del progetto di RFI, elenca una serie di opere di mitigazione di tipo naturalistico, ma non vi è alcun riferimento a quanto prevede il PUP a proposito della pianificazione del paesaggio, oltre che non essere in linea con la definizione di paesaggio assunta dalla Convenzione Europea del Paesaggio.



3 – I progetti proposti evidenziano un elevato consumo di suolo privo di compensazione alcuna. Questo è un ulteriore elemento che stride con l'attuale pianificazione in vigore. Si rileva come in particolare a sud della città di Rovereto, nella zona della frazione di Marco, siano situati interscambi tra linee ferroviarie che insistono su zone agricole di pregio storicamente conservate come tali ed in fregio all'abitato, senza alcuna compensazione in tal senso.

Si osserva altresì come vi siano altre aree che potrebbero essere idonee a tale funzione tecnica, poste a nord dell'abitato di Besenello all'altezza del nuovo depuratore, ove molto minore è l'impatto sul suolo pregiato oltre che visivo. (non si è reperita, salvo errore, documentata motivazione sulla necessità di ubicazione dei Posto di Comunicazione lungo la nuova ferrovia ed a quale distanza debbano essere collocati tra loro).

4 – La cancellazione definitiva dello scalo merci oggi situato a Mori Stazione, rappresenterà una ricaduta negativa sia dal punto di vista economico che ambientale per il basso Trentino. La necessità di rettificare i raggi di curvatura del tracciato per consentire alte velocità anche ai treni merci, non trova giustificazione evidente se non per il fatto di favorire centri di interscambio di grandi dimensioni a discapito di quelli locali. Le merci in entrata ed in uscita dal basso Trentino resteranno infine su gomma, in base a quanto sopra esposto, e non si ravvisa alcuna necessità di avere attraversamenti così veloci e senza possibilità di fermata, nel tratto lagarino. La convenienza economica di un risparmio di pochi minuti tra un treno merci in transito nel tratto da rettificare, è ampiamente vanificato dai costi che l'economia del territorio dovrà pagare in termini di utilizzo della ferrovia. Oltre che al danno ambientale sia esso di superficie o di tratta sotterranea.

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

-

Data

08 maggio 2026