

www.dpcirconvallazionerovereto.it



Dibattito Pubblico Circonvallazione di Rovereto

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

OSSERVAZIONI

S.A.T. Sezione di Besenello APS

8 Maggio 2026

MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

Nome Cognome

ENZO POSTINGHEL PRESIDENTE DI S.A.T. SEZIONE DI BESENELLO APS

Recapito personale (telefono o mail)

Postinghel.enzo@gmail.com

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

BESENELLO (TN)

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

ASSOCIAZIONE DI PROMOZIONE SOCIALE S.A.T. SEZIONE DI BESENELLO

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

All'ingegner Giuseppe Romeo
Responsabile del Dibattito Pubblico per il progetto della Circonvallazione ferroviaria di Rovereto
info@dpcirconvallazionerovereto.it

All'ingegner 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
reteferroviariaitaliana@pec.rfi.it

DOCFAP (documento di fattibilità delle alternative progettuali) DEL QUADRUPPLICAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA FORTEZZA-VERONA, ASSE FERROVIARIO MONACO-VERONA, ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO – LOTTO 3B: CIRCONVALLAZIONE DI ROVERETO – Osservazioni di S.A.T. Sezione di Besenello APS.

PREMESSA E INQUADRAMENTO PROCEDURALE

Il presente documento rende conto delle osservazioni che la Sezione di Besenello della Società degli Alpinisti Tridentini (più oltre S.A.T.) Associazione di Promozione Sociale ha formulato nell'ambito del dibattito pubblico previsto dal legislatore per il progetto di realizzazione del quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona, asse ferroviario Monaco-Verona, accesso sud alla galleria di base del Brennero – Lotto 3B: Circonvallazione ferroviaria di Rovereto.

S.A.T. Sezione di Besenello Aps ha deciso di prendere parte al dibattito pubblico consapevole dell'importanza del momento storico, della necessità di tutela dei luoghi interessati dall'opera e dell'impatto che la proposta in analisi avrà sulle generazioni future che abiteranno i nostri territori. La delega ad agire in questo senso trova piena conferma nel contenuto dello Statuto di S.A.T. che prevede all'articolo 1 tra le proprie finalità quella di favorire e incentivare "la conoscenza e lo studio delle montagne, soprattutto trentine, la tutela del loro ambiente naturale e il sostegno alle popolazioni di montagna".

Il dibattito pubblico al quale intendiamo partecipare, anche attraverso la presentazione di questa nota, è regolamentato dal Codice dei contratti pubblici, D.Lgs. 36/2023, che all'art. 40 disciplina il procedimento e lo svolgimento del dibattito pubblico previsto per le opere di particolare rilevanza. L'art. 1, comma 1 dell'Allegato I.6 al D.Lgs. 36/2023 stabilisce che: *"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"*.

Il progetto proposto della "Circonvallazione di Rovereto" 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 decreto legislativo.

Le amministrazioni statali, le regioni, le province e gli altri enti territoriali coinvolti, nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati, hanno facoltà di presentare osservazioni e proposte entro un termine di sessanta giorni dalla pubblicazione dell'avvio del dibattito pubblico.

Lo scorso 5 marzo 2026, Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.), il committente del progetto, attraverso la propria Direzione Investimenti Area Nord Est, ha notificato alla Provincia Autonoma di Trento - UMST Patrimonio e Trasporti e ai Comuni di Rovereto, di Ala, di Mori, di Volano, di Calliano, di Nomi, di Besenello, di Trento l'indizione del procedimento di dibattito pubblico relativamente all'intervento in oggetto e, in conformità a quanto stabilito dall'art. 5, comma 1, lett. b) del citato D. Lgs. 36/2023, 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.

In seguito, R.F.I. ha dato avvio al dibattito pubblico con una conferenza stampa che si è tenuta in data 9 marzo 2026 e in pari data con la pubblicazione sul sito istituzionale www.dpcirconvallazionerovereto.it della documentazione contenente una relazione di progetto dell'opera e l'analisi di fattibilità di tre alternative progettuali rese disponibili per la consultazione.

Il referente del progetto per R.F.I. è l'ingegner Damiano Beschin e il responsabile del dibattito pubblico è l'ingegner Giuseppe Romeo, dipendente di R.F.I. e responsabile a sua volta del progetto in fase di realizzazione del lotto 3a Circonvallazione ferroviaria di Trento.

Il dibattito pubblico si è aperto, dunque, il 9 marzo scorso e le istituzioni, associazioni ed enti interessati hanno dovuto richiedere l'accreditamento per essere ammessi a partecipare e a offrire il proprio contributo critico nella cornice procedimentale. Il termine per la presentazione delle osservazioni è fissato nel limite di sessanta giorni, il prossimo 8 maggio 2026. Sessanta giorni per conoscere e reagire a un progetto di enorme portata per il futuro dei luoghi e delle popolazioni toccati da quest'opera, di cui si parla dall'inizio degli anni Novanta, che per il tratto in Vallagarina non ha ancora trovato finanziamento, che vedrà tempi di cantiere dichiarati di sette anni e mezzo e che cambierà in modo radicale la natura dei territori implicati, per le modalità in cui in questa sede si propone di realizzarla.

S.A.T. si è accreditata al dibattito pubblico e, attraverso i delegati dal rappresentante legale, ha partecipato agli incontri previsti nella modalità webinar: martedì 24 marzo all'incontro "Presentazione dell'opera", mercoledì 25 marzo all'incontro di approfondimento "Le ragioni dell'opera e gli aspetti trasportistici", giovedì 26 marzo all'incontro di approfondimento "Gli aspetti ambientali e gli aspetti realizzativi", martedì 31 marzo all'incontro con il territorio di Rovereto "Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio", mercoledì 1 aprile all'incontro con il territorio dei Comuni dell'ambito Nord "Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio", giovedì 2 aprile all'incontro con il territorio dei Comuni dell'ambito Sud "Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio". A questi appuntamenti, tutti svoltisi in modalità da remoto, si sono aggiunti due incontri aperti alla popolazione il 30 marzo a Rovereto e il 20 aprile a Besenello. Entrambi questi appuntamenti sono stati richiesti da Comuni e associazioni per fare in modo che i cittadini potessero intervenire.

Il progetto del Lotto 3b "Circonvallazione di Rovereto", inserito nell'ambito del più ampio intervento di Quadruplicamento della Linea Fortezza-Verona, secondo R.F.I. presenta la finalità dichiarata di incentivare un progressivo passaggio dal trasporto merci su gomma a quello su rotaia, contribuendo al decongestionamento della rete autostradale, considerata prossima alla saturazione, e al potenziamento dell'asse Verona-Innsbruck-Monaco, lungo il Corridoio TEN-T (Trans European Network-Transport) Scandinavo-Mediterraneo.

Il progetto ricade interamente nella Provincia di Trento, interessando i Comuni di Ala, Mori, Rovereto, Volano, Nomi, Calliano, Besenello e Trento e prevede la realizzazione di una nuova linea ferroviaria a doppio binario prevalentemente in galleria con due tratti allo scoperto in corrispondenza degli imbocchi della stessa. L'opera avrebbe origine in corrispondenza della linea storica Verona – Brennero, circa 700 metri a nord della fermata di Serravalle all'Adige (Comune di Ala), per poi svilupparsi in galleria naturale a partire dalla frazione di 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.

A seguito della revisione di progetto avviata nel 2021, nell'ambito della quale R.F.I. asserisce di aver considerato e valutato 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), reso pubblico quale oggetto di analisi nel presente dibattito. 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.

Il progetto appare particolarmente impattante per tutti i Comuni dell'Alta Vallagarina e per la comunità del sobborgo roveretano di Marco.

La linea permetterebbe ai treni di raggiungere una velocità massima di tracciato pari a 200 km/h e soddisferebbe asseriti requisiti prestazionali compatibili con il transito dei treni merci.

OSSERVAZIONI PRELIMINARI

Prima di entrare nel merito dell'analisi delle criticità legate al materiale messo a disposizione da R.F.I. in riferimento al dibattito pubblico, è doveroso per S.A.T. porre la questione della normativa che regola il medesimo dibattito. Le sensibili restrizioni apportate dal legislatore con il decreto legislativo del 2023 appaiono adottate appositamente per escludere ogni tipo di intralcio al decisore ultimo in materia di grandi opere infrastrutturali.

Qui il dibattito ha molto poco del "pubblico", infatti, a causa della esclusione dei singoli cittadini che non sono titolati a presentare autonomamente le proprie osservazioni, a causa della posizione del proponente l'opera che, lungi dall'essere considerato una delle parti del procedimento, diventa al contempo parte proponente e arbitro nella procedura, avendo la possibilità e il dovere di designare la figura del responsabile del dibattito pubblico, cui è demandato il compito di valutare quali soggetti abbiano titolo di partecipare al dibattito stesso, a causa del fatto che i partecipanti ammessi, nel caso di associazioni e comitati, debbono avere nel proprio statuto degli scopi attinenti con l'opera sottoposta a dibattito.

Ai sensi dell'articolo 40 comma 4 del D.Lgs. 36/2023, infatti, possono presentare osservazioni e proposte: le amministrazioni statali competenti, le Regioni e gli altri enti territoriali interessati all'opera e, infine, i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni e comitati che in ragione degli scopi statuari siano interessati all'intervento.

E ancora, il dibattito non appare affatto pubblico ai nostri occhi a causa dei tempi strettissimi riservati ai partecipanti per studiare il materiale proposto e formulare oculate osservazioni su un tema che avrà tali e tante ripercussioni sulla vita dei territori da meritare ben altro tipo di approfondimento.

Se a ciò si aggiunge che tutti gli appuntamenti di approfondimento erano stati originariamente programmati nell'arco di due settimane, tutti alle ore 15.00 e in modalità da remoto, si avrà contezza di quanto questa procedura disattenda le finalità di momento di reale partecipazione nelle fasi di progettazione di infrastrutture di importanza nazionale, per garantirne trasparenza, condivisione e tutela dell'interesse pubblico nelle scelte progettuali.

Per onestà intellettuale diremo anche che l'ingegner Romeo e lo staff di R.F.I. non hanno applicato in maniera restrittiva la previsione relativa alla necessità di essere titolati in modo specifico per ammettere al dibattito associazioni e comitati, così come sono stati disponibili a prevedere due momenti di incontro in presenza a Rovereto e a Besenello, su spinta soprattutto delle amministrazioni locali, affinché i cittadini potessero avere un momento di reale partecipazione.

La legislazione vigente presenta enormi limiti anche per quanto attiene al merito e al contenuto della progettazione da sottoporre a dibattito pubblico.

La documentazione fornita dai proponenti e su cui si dovrebbe svolgere il dibattito, presente sul sito www.dpcirconvallazionerovereto.it, è costituita da un documento di 68 pagine, intitolato "Relazione di Progetto", da alcune slide e da un secondo documento di 224 pagine, intitolato "Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali" (DocFap), a cui si aggiungono una serie di mappe riportanti solo linee colorate tracciate sul territorio.

Si tratta di una documentazione scarna in cui le informazioni sono esposte in maniera sintetica, perché il livello progettuale in questa sede è assai embrionale e pertanto scarsamente suffragata da analisi tecniche e da approfondimenti sugli aspetti critici dell'opera.

L'assenza di un progetto, seppure a un livello superficiale come è il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica che invece era stato presentato, vigente una diversa normativa, per il lotto 3a Circonvallazione di Trento, impedisce un approfondimento reale delle scelte e dei tracciati proposti, risulta assolutamente incomprensibile, svincola la discussione e il confronto.

Il legislatore ha infatti stabilito che un'opera del tracciato complessivo di 23,4 Km, con un tratto in galleria definita "naturale" di 16,4 km, del costo previsto ("inteso al netto dei costi ed oneri a vita intera") di 1,777 miliardi di euro e dai tempi di realizzazione di 7,5 anni (ma i tempi di realizzazione del lotto 3a non lasciano spazio a illusioni né a prese in giro), sia sottoposta alla popolazione nella sua fase più superficiale, tanto superficiale da rendere di fatto impossibile formulare delle considerazioni mirate e comprendere appieno l'impatto dell'opera sui territori. Ripetutamente i partecipanti al dibattito si sono sentiti dire che rispondere a talune domande in questa fase era impossibile, stante il livello non ancora approfondito delle indagini preliminari in corso di svolgimento da parte dei progettisti. Ma se lo stato di progettazione risulta ancora superficiale, quando sarà possibile per chi vive in questi luoghi formulare puntuali analisi critiche sul progetto?

Un altro aspetto intollerabile per chi scrive è che non sia necessario in questa fase per i proponenti esplicitare e spiegare perché l'opera in parola sia ritenuta indifferibile e opportuna.

Manca, infatti, un quadro informativo esaustivo che giustifichi l'opzione della costruzione di questa nuova infrastruttura.

Se escludiamo poche righe nel materiale presentato, attraverso le quali si afferma la necessità a fini di tutela ambientale della realizzazione del corridoio del Brennero, si ripete lo slogan della necessità di spostamento da gomma a rotaia del traffico che soffoca da molti anni la nostra valle e si riportano dati di traffico parziali. Ancora peggio: non si è nemmeno valutata l'opzione di non realizzare l'opera, cioè non si è portata tecnicamente in discussione la cosiddetta "opzione zero": una soluzione che implichi il mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria esistente, integrato da interventi di efficientamento, potenziamento e adeguamento della linea attuale.

In questo contesto è impossibile non fare riferimento al tema del traffico deviato lungo l'asse del Brennero, alla luce di numerosi studi scientifici che evidenziano come una quota significativa del traffico merci su gomma si discosti dal percorso più breve tra origine e destinazione dei prodotti e dei beni per ragioni prevalentemente economiche, cioè il costo dei pedaggi autostradali su A22 nettamente inferiori a quelli delle autostrade che portano ai valichi del nord, senza considerare la differenza con i pedaggi applicati da Austria e Svizzera. Parallelamente, assume carattere centrale la valutazione della capacità residua della linea ferroviaria esistente, sulla base anche dei dati

ufficiali già disponibili e analizzati dall'ente ferroviario. L'insieme di tali elementi costituisce la cornice imprescindibile per ogni considerazione preliminare relativa all'opera in analisi. Elementi necessari per verificare in modo realistico le effettive potenzialità di trasferimento modale e le condizioni di sostenibilità del sistema infrastrutturale nel suo complesso.

In merito all'analisi di aspetti trasportistici e del tema del traffico deviato il Comune di Besenello ha approvato la deliberazione del Consiglio comunale n. 12 del 29 maggio 2017 con oggetto *“Adozione di misure di risanamento della qualità dell'aria, di riduzione delle emissioni gas clima-alteranti e di riduzione del rumore nella Valle dell'Adige”*. Il dispositivo sottolineava l'eccesso dei transiti di autocarri sull'asse del Brennero, in gran parte rappresentato dal traffico deviato, poiché le ditte di trasporto internazionali sceglievano e scelgono ancora oggi il percorso più economico invece di quello più breve attraverso altri valichi trasportistici alpini per via dell'applicazione della tassa sul trasporto pesante in tali contesti applicata, e affermava che se fosse possibile l'attuazione del principio del percorso più breve si potrebbe ridurre considerevolmente il traffico merci sulla strada del Brennero, con effetti positivi sulla qualità dell'aria, sulla riduzione delle emissioni gas clima-alteranti e sulla riduzione del rumore nel territorio comunale e in senso più ampio nell'intera Valle dell'Adige. Secondo tale visione la linea ferrovia esistente avrebbe potuto trasportare grande percentuale di tutto il traffico merci su gomma lungo l'asse del Brennero. Tali considerazioni portavano a ritenere che, grazie alle infrastrutture esistenti, il valico del Brennero avrebbe posseduto capacità di trasporto sufficienti per sopportare il traffico merci. Il Consiglio comunale di Besenello suggeriva pertanto di *“porre quale principio cardine del ragionamento sulla mobilità il passaggio dalla gomma alla rotaia nel trasporto di merci e persone attraverso l'adeguamento ed il potenziamento del tracciato attuale della ferrovia del Brennero”*. Poiché nulla di tutto ciò è stato fatto a riguardo nell'ultimo decennio, le politiche per disincentivare il traffico su gomma e il congestionamento dell'asse del Brennero dovrebbero essere adottate da subito e da subito dar luogo a operazioni di efficientamento e a un generale ripensamento dell'organizzazione della linea ferroviaria esistente, unitamente all'adozione di scelte politiche che vadano verso divieti settoriali e adeguamento dei pedaggi dell'A22. Non possiamo, quindi, che sottoscrivere i contenuti della deliberazione del Comune di Besenello e, nel contempo, osservare tristemente che in quasi dieci anni nulla è cambiato e continuamente viene riproposto alla popolazione il vuoto slogan dello *“spostamento del traffico merci da gomma a rotaia”* che, senza una reale presa in carico del problema da parte della politica, rischia di tramutarsi nell'ennesima operazione di green washing a danno della popolazione e dell'ambiente. Non rassicurano in questo senso le notizie di stampa riguardo i progetti per l'autostrada A22 con previsione di terza corsia dinamica e numerosi altri interventi previsti in sede di bando di gara per il rinnovo della concessione.

Siamo dunque chiamati a non occuparci del *“se”*, ma solo del *“come”* verrà realizzata l'opera in analisi e a tal fine il recinto entro il quale i partecipanti al dibattito sono autorizzati a muoversi è quello di valutare le tre *“soluzioni”* proposteci, poiché gli esperti progettisti hanno già scelto per noi e stabilito che altre non fossero percorribili e nemmeno i medesimi progettisti sono obbligati dal legislatore a motivare compiutamente perché, o a presentare opzioni di passaggio diverse, o a valutare l'opzione zero.

Tutto ciò sarebbe inaccettabile per chiunque avesse un minimo di senso critico, figuriamoci per istituzioni locali e associazioni che hanno come proprio compito precipuo la tutela del territorio trentino.

Inoltre, molti altri aspetti non sono chiari nel momento in cui ci corre l'obbligo di presentare le presenti note: la nuova ferrovia sarà destinata sia a merci che a passeggeri? Nel verbale numero 2 del 15 settembre 2023 dell'Osservatorio provinciale per lo sviluppo del corridoio del Brennero è stato affermato di sì a una domanda del vicesindaco di Rovereto Andrea Miniucchi, ma nella relazione di progetto non troviamo alcun riferimento. Ciò è dirimente per numerosi aspetti, primo fra i quali la velocità di percorrenza che renderebbe indispensabile un raggio di curvatura che imponga il passaggio sotto il centro di Besenello e impossibile, o controindicato, l'affiancamento alla linea storica. Un altro aspetto essenziale rimasto da chiarire riguarda l'asserito vantaggio per la città di Rovereto, che avrebbe l'occasione con la realizzazione di questo progetto di ottenere da R.F.I. l'interramento della linea storica, così come promesso alla città di Trento. Nel citato verbale dell'Osservatorio ve ne si trova conferma, così come, nel corso della seduta del Consiglio comunale di Rovereto di marzo 2024, questo è stato l'aspetto cardine della presentazione della Provincia autonoma di Trento, ma oggi non si fa menzione alcuna di questo aspetto.

Nella Relazione di Progetto si parla esplicitamente di un'opera che crea "nuove opportunità di sviluppo urbano e materiale", di "possibilità di interventi di rigenerazione urbana che risulterebbero compatibili con le possibili analisi relative all'interramento della stazione di Rovereto", si parla della circonvallazione di Rovereto come "passaggio dalla gomma alla rotaia" e si cita il congestionamento della A22 (l'autostrada del Brennero).

Non si parla e non si discute, invece, della trasformazione in corso nella Valle dell' Adige, che con la realizzazione del quadruplicamento della linea del Brennero, ma anche con i progetti dello sbocco ad Acquaviva della A31 Valdastico nord - PIRUBI, con il rinnovo della concessione della Autostrada del Brennero che porterà con sé da nuovo bando di gara la realizzazione della terza corsia dinamica e altri potenziamenti autostradali, si sta trasformando in un corridoio di transito verso il centro Europa, sacrificando la salute, l'ambiente, l'economia dei nostri territori attraverso un'ulteriore invasione di traffico merci e automobilistico.

Per quel che riguarda l'autostrada del Brennero A22 è in corso il rinnovo della concessione. Alla base dello stesso vi è un project financing promosso dal Consiglio di amministrazione della A22 che è indirizzato in direzione assolutamente opposta al passaggio da gomma a rotaia e prevede la realizzazione della terza corsia "dinamica" fino a Verona e reale da Verona a Modena al fine di richiamare su questa direttrice di traffico un maggiore passaggio di merci per favorire il quale, sempre la nuova concessione, prevede il collegamento con apposite bretelle con tutte le autostrade che provengono dal centro e dal sud Italia.

La contraddizione tra le politiche per la gestione del traffico non potrebbe essere più evidente.

La mancanza di compiuta trasparenza in merito agli obiettivi della progettualità e agli aspetti di contesto trasportistico, determinanti per il futuro delle popolazioni locali, rende impossibile esprimere un compiuto giudizio su quest'opera e, considerati gli enormi impatti prospettati, impone di fermarsi e di richiedere ai nostri rappresentanti politici provinciali una presa di posizione chiara e altrettanta trasparenza sugli obiettivi di medio e lungo termine pensati per il nostro territorio.

Interrogandoci sul senso e sulla necessità, presentata come inderogabile, di realizzazione di una nuova infrastruttura abbiamo potuto leggere i dati relativi alla capacità residua di trasporto della ferrovia storica esistente presentati dai comitati che propongono soluzioni diverse per il passaggio

da gomma a rotaia. Facciamo nostro e riportiamo di seguito il contributo a riguardo e osserviamo come non si giustifichi da questi dati la scelta di una nuova infrastruttura.

Secondo dati consolidati di iMonitraf! (Annual Report 2022-2025) la ferrovia del Brennero ha trasportato circa 14,7 milioni di tonnellate nette di merci nel 2021 e nel 2022, circa 12,9 nel 2023 e circa 13,9 nel 2024 in un quadro complessivo di riferimento in cui dal 2018 il traffico merci su ferro diminuisce nella UE (dati EUROSTAT) e conosce un andamento non univoco nell'intero arco alpino (dati iMonitraf!).

Fin dal 2014 la Provincia di Trento ha indicato che in un orizzonte 2020 la ferrovia del Brennero aveva una capacità di trasporto merci di 29 milioni di tonnellate nette per anno [Provincia Autonoma di Trento, Dipartimento Infrastrutture e Mobilità, Potenziamento asse ferroviario Monaco-Verona, linea di accesso Sud, Lotto 3, Circonvallazione di Trento e Rovereto, Progetto preliminare, presentazione diapositive a Lavis (TN), 11.6.2014].

Considerato che il quadro di riferimento non è per nulla mutato, la ferrovia del Brennero possiede oggi una capacità residua di trasporto merci di circa 15 milioni di milioni di tonnellate nette per anno ed è dunque lontanissima dalla saturazione.

Questo dato cruciale è confermato direttamente e indirettamente da innumerevoli studi, documenti ufficiali, articoli di esperti, rilevamenti e report di stampa recenti e meno recenti che nel tempo si sono occupati della capacità potenziale della nostra ferrovia storica sotto i profili del numero e della composizione dei treni merci, del carico utile di ciascun convoglio, del numero di giorni operativi equivalenti di esercizio per anno.

Si vedano in proposito, tra gli altri:

- U. Arrigo, "Come togliere il trasporto merci dal binario morto", 12.3.2024, <https://lavoce.info/archives/104062/come-togliere-il-trasporto-merci-dal-binario-morto/>
- R.F.I., "Prefazione generale all'orario di servizio in uso sulla infrastruttura ferroviaria nazionale per i convogli di R.F.I.", aggiornata il 20.10.2022 (cfr. in particolare articoli 60 e 77);
- R.F.I., Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della Circonvallazione Ferroviaria di Trento, approvato il 18.7.2022, Relazione Tecnica Generale (cfr. in particolare pagina 43 e seguenti);
- Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, Allegato A, 29.4.2022 (cfr. in particolare pag. 69);
- R.F.I., Circonvallazione Ferroviaria di Trento, Dibattito pubblico, 3.2.2022, Allegato 4, Quaderni degli attori, Comitato Mobilità Sostenibile Trentino (cfr. in particolare pag. 100 e pag. 287);
- Brenner Corridor Platform, Studio di trasporto merci, Executive Summary, ottobre 2021 (cfr. in particolare fig. 4 e pag. 18);
- M. Ponti, "Perché è illusoria la strategia del Ministro dei Trasporti", 10.9.2021, <https://lavoce.info/archives/89492/perche-e-illusoria-la-strategia-del-ministro-dei-trasporti/>
- R.F.I., "Circonvallazione di Trento - Studio di traffico finalizzato allo sviluppo dell'analisi di redditività", settembre 2021 (cfr. in particolare pag. 7);
- RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO, "Settima relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario a norma dell'articolo 15, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio", 13.1.2021;
- SMARTLOGI, EURAC Research, "Studio di fattibilità per migliorare il trasporto multimodale lungo l'asse del Brennero", Interreg, Italia-Austria, novembre 2019 (cfr. in particolare pag. 25);
- Corte dei Conti UE, "Il trasporto delle merci su rotaia nell'UE non è ancora sul giusto binario", agosto 2016;
- Ing. F. Polce (MIT, Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi informativi e statistici, DG per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali Divisione IV - Reti e corridoi trans europei) nel convegno "Oltre l'infrastruttura, per una nuova cultura della mobilità", Trento



6.3.2014, *Provincia Autonoma di Trento e Comunità di Azione della Ferrovia del Brennero: intervento "Il coinvolgimento e l'impegno degli Stati nella realizzazione del Corridoio Scan-Med in particolare del Brennero"* (cfr. in particolare pagina pag. 21);

- R.F.I., "Scenario tecnico e sviluppo ferroviario nella Regione Trentino Alto Adige", dicembre 2013;
- R.F.I., "Metodi di calcolo della capacità delle linee ferroviarie", presentazione a Pisa il 25.5.2011;
- Eurac Research, "Sostenibilità della Galleria di Base del Brennero in rapporto alle emissioni di CO₂, 15.12.2010" (cfr. in particolare, pag. 213 e paragrafo 9.3);
- Amt der Tiroler Landesregierung - Abteilung Verkehrsplanung, "Verkehrsbericht 2007" (cfr. in particolare pagg. 8 e seguenti);
- Ernst & Young, "Potenziamento asse ferroviario Monaco - Verona, Galleria di base del Brennero, Fase II, Analisi Costi-Benefici" 29.10.2004, approvato da BBT-Se (cfr. in particolare pag. 12);
- "Questo Trentino", n. 14 del 10.7.2004, E. Paris, "Brennero, il tunnel delle polemiche";
- R.F.I., "Linea del Brennero, Quadruplicamento Verona-Fortezza, Progetto preliminare, Studio di impatto ambientale, Quadro di riferimento progettuale, Relazione", 22.5.2003 (cfr. in particolare pag. 19);
- BBT-GEIE, "Simulazione di esercizio, C.5, Caso di esercizio 2010", giugno 2002.

Da tutta questa cospicua e affidabile mole di dati si deduce che l'esistente ferrovia del Brennero può - oggi e negli anni a venire - trasportare prudenzialmente 30 milioni di tonnellate nette di merci per anno basandosi su un modello di esercizio di buona efficienza (impennato su 180 treni merci al giorno, un carico utile per treno di 550 tonnellate nette, e 300 giorni operativi equivalenti) mentre potrebbe arrivare a trasportarne 35 milioni basandosi su un modello di esercizio ottimale affiancato dai pochi ammodernamenti di cui necessiterebbe una infrastruttura già di per sé alquanto avanzata.

È impossibile comprendere perché questo genere di informazioni non viene preso in considerazione dai progettisti del quadruplicamento ferroviario Verona-Brennero, tenuto conto del fatto che, se correttamente considerate all'interno delle varie tipologie di analisi costi-benefici, esse sarebbero presumibilmente in grado di far emergere la prevalenza dell'alternativa zero.

Aggiungiamo come sia notizia di pochi giorni fa che lo stato della Baviera in Germania ha deciso di fermare il progetto della Deutsche Bahn della tratta di 50 chilometri del corridoio verso Kufstein, rinviando l'iter i cui tempi si allungano sino oltre il 2050. Mentre la Galleria di base del Brennero non entrerà in funzione prima del 2034.

Nel documento sulle alternative progettuali a pagina 21 leggiamo: "Il modello di esercizio di progetto, solamente quando sarà attivo il completo quadruplicamento della Linea, prevede un incremento del numero di circolazioni sull'intera dorsale Verona - Brennero". Se risulta indispensabile che tutti i lotti tra Verona e il Brennero siano ultimati prima della messa in funzione della linea, ci chiediamo quando si avranno i benefici promessi in termini di cambiamento modale, se non si attiveranno politiche in materia fin da subito.

OSSERVAZIONI NEL MERITO DEI CONTENUTI DEL DOCFAP

SOLUZIONI UN DUE TRE E ANALISI MULTICRITERIA

CURVATURA CON PASSAGGIO SOTTO IL CENTRO ABITATO DI BESENELLO

Entriamo ora nel merito dei contenuti del DocFap, la prima domanda da porre è quali siano le motivazioni scientifiche che hanno indotto i proponenti a sottoporre a dibattito pubblico le tre alternative, molto simili tra loro, indicate come soluzione 1, 2 e 3. Abbiamo chiesto nel corso del dibattito e senza ottenere risposta perché non ne sono state individuate altre diverse.

La Relazione di Progetto spiega che il tracciato della circonvallazione di Rovereto si sviluppa da “circa 700 metri a nord della stazione di Serravalle ad Acquaviva di Mattarello” nel comune di Trento, e i tracciati su cui ha lavorato R.F.I. sono tre (contrassegnati dai colori verde, blu e rosso). Il tracciato scelto è quello rosso (soluzione 3), individuato attraverso un’analisi multicriteria costituita da tre indicatori principali: la sostenibilità ambientale (40% del punteggio), la sostenibilità sociale (25%) e la sostenibilità tecnico economica (35%). Il tracciato rosso avrebbe totalizzato un punteggio di 63,52/100 distanziando significativamente il tracciato verde (48,38/100) e ancora maggiormente quello blu (40,10/100). Al di là della connotazione generica, i parametri di riferimento per la misura delle sostenibilità che hanno dato vita alla classifica finale non sono noti.

Non hanno trovato risposta nemmeno le domande riguardanti alcune delle opzioni che sono alla base delle alternative di tracciato proposte a cominciare dalla scelta di realizzare la galleria sotterranea a due canne (che costituisce il cuore della proposta progettuale), a meno “60/70 metri” dal piano di campagna, dando vita a pendenze estreme (12x1000) senza reale motivazione su un tracciato che oggettivamente non pare richiederle, né motivarle.

Tutti e tre i tracciati (che sostanzialmente hanno lunghezze dello stesso ordine, ovvero fra i 23 e i 25 km) scorrono in galleria sotterranea a “meno 60/70 metri” nella zona di Rovereto, ma per arrivarci si insinueranno a nord nel conoide di Besenello percorrendo un’ampia curva fino a passare esattamente nel centro dell’abitato spaccandolo in due e lo scavo avverrà a quote non ben precisate in questa fase non ancora compiutamente progettuale.

Tentativi di rassicurazione sono stati forniti dagli ingegneri incaricati dal proponente al Dibattito pubblico, ma rimane da chiarire appieno perché si sia scelto di compiere una così ampia curvatura all’interno di un conoide di origine alluvionale costituito da terreni ghiaiosi che necessiteranno di consistenti iniezioni di cemento misto a una quantità indefinita di schiume e additivi per rendere possibile la costruzione delle gallerie. Si ipotizza che la scelta sia imputabile alla necessità di raggiungere una “velocità di progetto” per i treni di 200 km orari, velocità assolutamente irrealistica. Forse si doveva giustificare la necessità di una nuova opera. O forse ciò serve solo per guadagnare profondità con pendenza accettabile in modo da passare ai promessi meno 60 o meno 70 metri all’altezza del centro di Rovereto.

Sulla base di quali criteri sono state scelte le tre soluzioni proposte? Perché non si è ritenuto di dare evidenza pubblica al processo decisionale che ha portato a questo tipo di scelta?

A riguardo a pagina 192 del documento sulle alternative di progetto leggiamo solo quanto segue:

“20 SOLUZIONE 3 (ALTERNATIVA RISULTATA GIUSTIFICATA DA AMC)

La soluzione progettuale vede una linea a doppio binario di sviluppo complessivo pari a 23,720 Km, velocità di progetto di 200 km/h, pendenza massima pari a 12 ‰ e raggio minimo planimetrico 700 m.

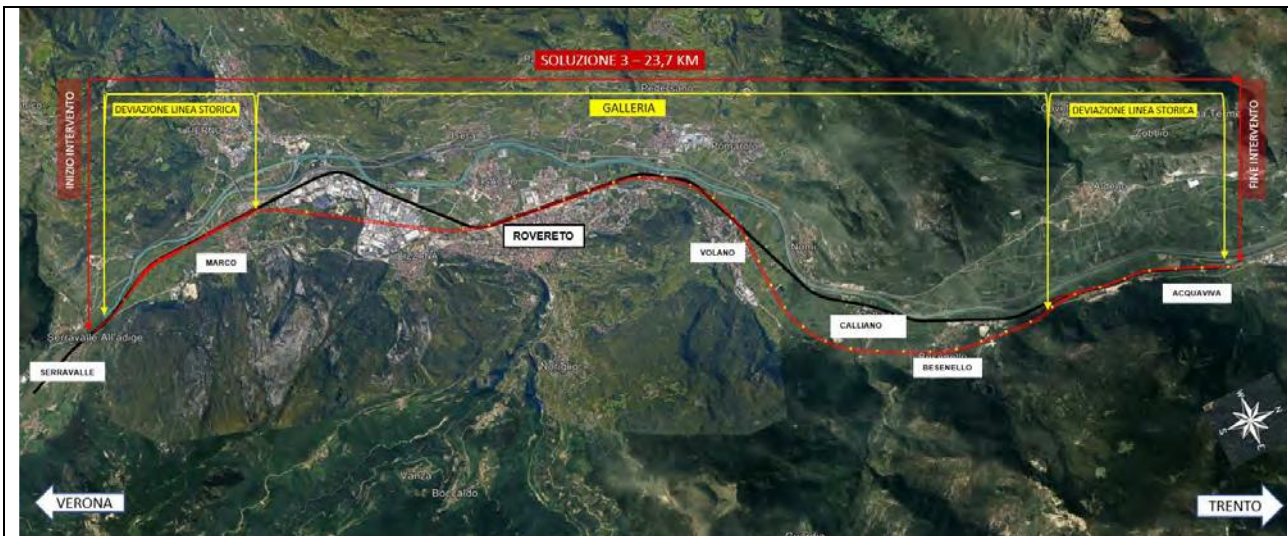


Figura 20-1 - Inquadramento su ortofoto

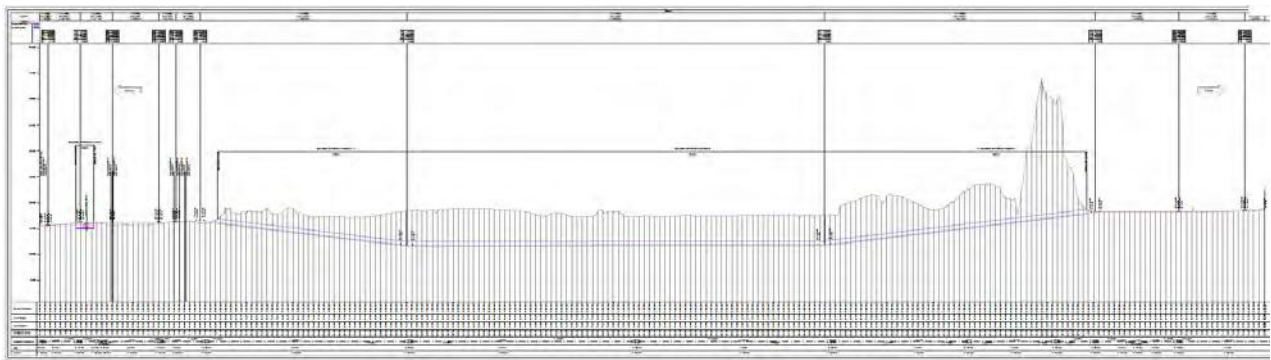


Figura 20-2 - Profilo

La velocità di progetto di 200 km/h è garantita per circa 18,3 km nel tratto centrale del tracciato. Gli iniziali 3,5 km dall'innesto della Linea storica presentano una velocità variabile tra i 100km/h e 120km/h, dove il tracciato è condizionato dalla presenza di posto di movimento (PM Marco). Nella parte terminale, dal Km 21+800 circa, il nuovo tracciato ha una velocità che varia tra i 180 km/h e 150 km/h, in corrispondenza del collegamento al Lotto 3A della Circonvallazione di Trento, che costituisce lo scenario inerziale del tratto di quadruplicamento della linea.

Tale configurazione risulta la più idonea a garantire le funzionalità e le prestazioni che la nuova linea ferroviaria deve tragguardare, e al contempo recepisce le richieste inoltrate alla Committenza dal Comune di Rovereto e dalla Provincia Autonoma di Trento”.

Sembra dunque che Provincia autonoma e Comune di Rovereto abbiano potuto richiedere e ottenere modifiche preliminari alla presentazione del dibattito pubblico. Non così per gli altri Comuni interessati dal progetto.

E ancora, osserviamo che lo scavo delle gallerie ad una profondità così come prospettata desta forti preoccupazioni per quanto riguarda la sicurezza degli abitati coinvolti: a Besenello e nella zona di Marco di Rovereto, infatti, vi sono reali possibilità di danneggiamento degli edifici, rischi tecnici tali da determinare cedimenti del terreno in superficie, che se rilevanti potrebbero danneggiare edifici, strade e sottoservizi, insorgenza di problemi futuri legati alla costante

necessità di manutenzione delle gallerie anche dopo la fase di cantiere. Inoltre, le macchine che effettueranno le attività di scavo, o altre tecniche che verranno impiegate per tale scopo, potrebbero generare vibrazioni tali da incidere sulla qualità di vita e lo stato di salute delle persone residenti e arrecare fastidio o impatto indesiderato su edifici sensibili (come quelli di edificazione storica presenti sui territori comunali).

La relazione di progetto non ha chiarito dunque in alcun modo perché i progettisti abbiano scelto di collocare la galleria interamente sotto l'abitato di Besenello, anziché optare per un tracciato più lineare, seguendo o collocando l'opera in prossimità della linea storica o del tracciato della SS12.

Abbiamo sentito affermare che la soluzione tre permette di risparmiare gli acquiferi. Riconosciamo che essa sia migliorativa rispetto alle altre due, ma prospettare una sciagura più grande non convince ad accettare meglio una sciagura tout court.

STRAVOLGIMENTO NELLA BORGATA DI MARCO DI ROVERETO

Nella zona di Marco i possibili esiti nefasti sono ancora più evidenti con il passaggio della ferrovia a ridosso di una popolosa zona residenziale.

A Marco, riporta la Relazione di Progetto, sarà necessario realizzare un "impianto polmone" per lo stazionamento e le precedenze dei treni merci. A tale proposito sarebbero previsti sei binari, oltre ai due del quadruplicamento, scelta che significherebbe un grande utilizzo di terreno e la mutazione delle caratteristiche di quel sobborgo dove dovrebbe essere realizzato anche un manufatto a scavalco che connette la viabilità di progetto con quella esistente (il più volte citato con grande trasporto ingegneristico "salto del montone"). A completare l'intervento, il tratto di trincea aperta che precede la galleria sarà dotato di barriere antirumore alte 6,5 metri, realizzate per contenere il rumore dei treni in entrata e in uscita, operazioni che avverranno a 100km/h di velocità e quindi saranno particolarmente fastidiose generando un forte rombo che contraddistinguerà il passaggio dei treni. Inoltre, barriere di questa dimensione interromperanno ogni collegamento visivo tra una parte e l'altra del sobborgo mutandone radicalmente il paesaggio e la qualità del microclima.

Per la realizzazione dell'"impianto polmone" sono previsti, anche se non ancora quantificati, espropri di terreni e abbattimenti di fabbricati. Su quest'ultimo aspetto, nella Relazione di Progetto, si fa notare che eventuali ulteriori espropri e abbattimenti di fabbricati saranno possibili in aree con copertura inferiore a 20-30 metri dal piano di campagna (cfr. pag. 114 del documento sulle alternative progettuali).

Le opere di mitigazione promesse costituiscono in verità più una penalizzazione che una mitigazione (peraltro sono solo accennate) e cozzano contro l'ampiezza del territorio che verrà occupato e con l'impatto ambientale delle nuove realizzazioni che muteranno significativamente un abitato come quello di Marco, caratterizzato da una importante impronta agricola, di cui finirà per prevalere l'immagine di un sobborgo trasformato in svincolo ferroviario e a esso sacrificato.

Anche se non è stato scritto, pare evidente che "l'impianto polmone" è conseguente alla scelta di realizzare la galleria a meno 60/70 metri dal piano di campagna, costringendo, per motivi di sicurezza, a una sorta di sistema di precedenze per l'ingresso in galleria e, quindi, alla necessità di far stazionare sull'imbocco i treni mentre altri percorrono il tratto sotterraneo.

L'impiego di barriere antirumore è previsto in circa il 24% dell'intero tracciato della circonvallazione, ovvero in presenza delle trincee aperte e dei rilevati posti a nord e a sud del percorso previsto.

Si tratta di una scelta paesaggisticamente pesantissima che dividerà in due l'asta dell'Adige impedendo il collegamento visivo fra est e ovest per lunghi tratti e mutandone il paesaggio. Avremo a che fare con un corridoio, largo almeno 40 metri (la distanza fra le due canne della galleria), alto più di 6,5 metri che interesserà alcuni chilometri da Acquaviva verso Rovereto e da Serravalle e Marco sempre verso Rovereto. Un tratto distintivo del lotto 3a e 3b che proseguirà anche dallo scalo Filzi fino a Roncafort nel Comune di Trento.

VIOLENTO SCONVOLGIMENTO NELLE VITE DEGLI ABITANTI DELLA VALLE

Tra i profili maggiormente rilevanti che gli effetti del progetto fanno presagire, il più drammatico è quello dello sconvolgimento nelle abitudini e nella qualità di vita, nel benessere e nella salute fisica e psicologica delle popolazioni residenti nei territori interessati.

I lavori imponenti per la realizzazione di grandi opere infrastrutturali comportano una compromissione della salute fisica e psicologica e anche del benessere abitativo. L'esempio delle condizioni in cui la popolazione di Mattarello subisce la presenza delle aree di cantiere per la realizzazione del lotto 3a non ci permette di stare tranquilli. Intere aree intercluse, militarizzazione, illuminazione a giorno promettono anni di pena a territori che hanno fatto della vocazione residenziale il proprio punto di attrazione.

I territori della Vallagarina interessati al progetto rischiano di subire uno sconvolgimento imposto che li destineranno a sede di cantiere per molti decenni e a mero corridoio ospitante traffico di merci. Il progetto di infrastrutturazione che si sta proponendo si pone in antitesi rispetto alla visione politica e amministrativa che da molti anni le comunità locali stanno portando avanti quotidianamente, attraverso l'impegno nel 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 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 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. Il progetto, così come prospettato, vanificherebbe gli sforzi che le nostre comunità stanno portando avanti.

Esiste, invece, il rischio che le modalità di progettazione e realizzazione dell'opera in analisi 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 rischia di modificare non solo il paesaggio fisico, ma anche il tessuto comunitario determinando ansia, incertezza e paura nella popolazione considerando 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.

FRANE INCOMBENTI sulla valle del Rio Secco e sul Monte Mosna e faglia sismica Schio

Vicenza

Una progettualità di tracciato che interessa l'attraversamento della Vigolana potrebbe determinare possibili crolli della parete rocciosa 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 originare anche questa fonte di rischio.

Nella stessa zona è presente una fascia cataclastica lungo la linea del Rio Secco dello spessore di almeno 5 metri e corre la linea Schio–Vicenza, una Master Fault, cioè una faglia importante che rende la zona particolarmente delicata dal punto di vista sismico. Si tratta, infatti, di un sistema sicuramente attivo rispetto al quale il sistema sismico provinciale ha registrato anche in anni recenti numerosi eventi, alcuni dei quali con magnitudo significativa percepiti anche dalla popolazione.

Nel territorio comunale di Besenello, inoltre, è attivo un dissesto franoso del versante destro dell'alto bacino del Rio Secco. Si tratta di circa mezzo milione di metri cubi che incombono e il cui monitoraggio è in atto da almeno quindici anni da parte del Servizio Geologico della P.A.T.

Oltre alla frana in parola, tutto il versante del Monte Mosna è soggetto a ricorrenti fenomeni di movimenti di terre, tanto da spingere la PAT alla realizzazione di un imponente vallo tomo che non ha potuto però interessare l'intero versante del monte che incombe sull'abitato.

Quale sarebbe l'impatto delle vibrazioni e quali le possibili conseguenze sull'avanzamento o meno del fenomeno franoso?

ASPETTI IDROGEOLOGICI: impossibile il rischio zero, inaccettabile qualsiasi rischio.

SORGENTI DI ACQUAVIVA E ACQUIFERO NEL MASSICCIO DELLA VIGOLANA

La preconditione alla base di qualsiasi proposta di attraversamento dei nostri territori è che si garantisca tutela integrale alla disponibilità e alla qualità dell'acqua che permette la vita nella Valle dell'Adige. Nessun rischio a riguardo sarà mai accettabile per la popolazione residente.

I progettisti hanno offerto rassicurazioni nel corso del dibattito pubblico parlandoci di 35 sondaggi geognostici in tutta la valle e in "molti di essi anche il posizionamento di piezometri". Ci sembra davvero un dato risibile, quasi offensivo. Abbiamo imparato in questi anni che i sondaggi per la più ampia conoscenza dell'assetto idrogeologico dovrebbero essere fatti ogni dieci metri per fornire un quadro scientificamente inoppugnabile della circolazione idrica nei massicci calcarei come la Vigolana. Allo stesso tempo abbiamo constatato, senza possibilità di smentita, gli effetti nefasti che l'alta velocità ha provocato nelle zone del Mugello e in altre parti d'Italia, letteralmente prosciugando le falde in zone calcaree simili alla nostra.

E oggi appuriamo che le tre alternative progettuali presentate nel DocFap prevedono per l'imbocco nord dei due tunnel l'attraversamento dell'ammasso roccioso della Vigolana attraverso la "Galleria Murazzi".

La montagna interessata è appunto la Vigolana, carsica e ricchissima d'acqua.

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 dalla realizzazione del progetto. Il massiccio della Vigolana si è dimostrato essere percorso, infatti, 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 l'acquedotto comunale di Besenello e quello di Trento, poiché a seguito di accordo con il Comune di Trento e conseguente iter avviato nel 1998, il Comune di Besenello ha acquisito nel 2017 titolo concessorio per l'utilizzo della sorgente di Acquaviva per le necessità del fabbisogno idrico della comunità.

Il territorio della parte nord del Comune di Besenello è stato negli ultimi venti anni letteralmente bersagliato da progetti infrastrutturali che hanno interessato il massiccio della Vigolana e la sua idrogeologia, alcuni importanti per popolazione e ambiente, altri forieri di disastri ambientali per ora scongiurati. Citiamo qui a titolo esemplificativo e tralasciando i minori, i progetti della Valdastico nord A31 – PIRUBI, 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 presentati insieme da Comune di Trento e di Besenello nel 1998 e oggetto di due procedure di valutazione di impatto ambientale da parte della Provincia nel corso dei venti anni che ci sono voluti per ottenere la concessione a derivare per l'acquedotto comunale di Besenello.

Questo lungo elenco di procedure amministrative sottende a un enorme lavoro di approfondimento sulla natura idrogeologica della montagna di cui parliamo. Analisi approfondite, prove con traccianti, prove di portata, verifiche delle falde. Una montagna anche di dati e indagini da parte di esperti che la PAT ha a disposizione. La stessa PAT ha partecipato 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 redatto dai propri Servizi, e adottato successivamente, nel quale evidenziava, tra l'altro, l'enorme rischio di interferenza con il bacino acquifero all'interno del massiccio della Vigolana (allegato alla deliberazione della Giunta provinciale di Trento n. 1004 del 18 maggio 2012).

Una parte di tali dati sono diventati patrimonio collettivo e conoscenze condivise da parte della popolazione. Quello che abbiamo imparato è che le opere infrastrutturali non devono interferire con quella montagna, pena la compromissione dell'acqua, intesa come perdita, ma anche come inquinamento che minaccia la salute della popolazione.

Gli stessi tecnici che hanno preso parte al dibattito pubblico hanno evidenziato come, per il tratto di galleria previsto all'interno del massiccio della Vigolana nella parte nord del lotto 3b il rischio di interferenza con l'acqua esiste.

Già in occasione del dibattito pubblico nel 2021 per il lotto 3a della Circonvallazione di Trento erano emersi per i territori confinanti, come il Comune di Besenello, profili di rischio ambientali enormi legati alla possibile compromissione delle sorgenti di Acquaviva, la cui area di salvaguardia è stata seriamente minacciata. La prima condizione messa in evidenza dal Comune di Besenello era stata quella di non sfiorare in alcun modo l'area delle sorgenti di Acquaviva e, in generale, l'enorme acquifero che rappresenta un'assicurazione per il futuro delle nostre comunità.

Il progetto del lotto 3 dell'opera in analisi era già stato oggetto di profonda revisione, poiché su sollecitazione del Comitato Tecnico Scientifico dell'Osservatorio provinciale per lo sviluppo del

Corridoio del Brennero erano emerse criticità idrogeologiche rispetto al passaggio in galleria. La relazione tecnica commissionata da R.F.I. aveva in seguito evidenziato la fondatezza delle preoccupazioni dei tecnici del Comitato e si era optato per una revisione di progetto.

R.F.I., in sede di dibattito pubblico sul lotto 3a aveva ampiamente rassicurato rispetto alla intenzione di preservare l'acqua. E ciò che R.F.I. aveva preservato è stato successivamente messo in pericolo da un effetto collaterale dell'infrastruttura da realizzare: cioè dal Protocollo di intesa tra PAT, Comune di Trento e Acquaviva srl che garantiva a quest'ultima società la possibilità di realizzare una bonifica agricola in zona Acquaviva a seguito del possibile stoccaggio in loco delle terre da scavo. Rimandiamo a riguardo alla deliberazione della Giunta provinciale n. 1083 del 24 giugno 2022 che approvava i contenuti del protocollo. Nel citato atto provinciale si ricorda che "la società Acquaviva ha in corso un importante progetto di valorizzazione del compendio agricolo e immobiliare e ha presentato il proprio progetto di sviluppo presso la Circostrizione di Mattarello, alla Presidenza della Provincia Autonoma di Trento e al Comune di Trento" e "la Provincia Autonoma di Trento si impegna ad avviare e concludere in tempi compatibili con l'opera la procedura autorizzativa della trasformazione agraria di una serie di aree boschive di proprietà di Acquaviva Società Agricola S.r.l...".

Tutto ciò senza comunicazione alcuna al Comune di Besenello, titolare di concessione a derivare per l'acquedotto pubblico, che ne ha avuto notizia dagli attivisti per l'ambiente del Comitato Mattarello Attiva e, per questo, ha chiesto alla PAT di essere coinvolto.

La bonifica fu interessata da procedura di screening al fine di verificare la necessità di sottoporre l'intervento a valutazione di impatto ambientale.

In sede di screening l'opposizione del Comune di Besenello fu tenace e determinata. Grazie all'apporto delle conoscenze acquisite in anni di infrastrutturazioni realizzate (il Depuratore Trento Tre) e minacciate (il tratto trentino della Valdastico nord) e delle conoscenze sul campo dei comitati attivi per il territorio, fu messo in luce il pericolo di inquinamento che avrebbe corso l'acqua di Acquaviva a causa della composizione delle rocce che la ospitano.

Nel gennaio 2023, a conclusione della procedura di screening, erano stati acquisiti dalla Provincia i pareri dei geologi del proponente e una dichiarazione perentoria da parte dell'ingegnere responsabile per Novareti spa della gestione delle sorgenti. I primi dichiaravano di non poter escludere infiltrazioni nell'acquifero, il secondo evidenziava la pericolosità dell'intervento proposto.

Ancora una volta, forse per disattenzione delle istituzioni preposte, si sono corsi rischi enormi per la salute della popolazione.

Riportiamo tali eventi recenti, perché paradigmatici di un certo modo di trattare le questioni ambientali che speravamo fosse ormai storia antica della Repubblica. Ma non è così, purtroppo.

Tutelare le sorgenti di Acquaviva è interesse primario delle comunità trentine: una tutela sia quantitativa che qualitativa del citato corpo idrico; Acquaviva è destinata a servire tutta la val d'Adige e la Vallagarina ed è 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.

Nel 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.

I Comuni e la Provincia stanno lavorando proprio a 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.

Per quanto riguarda gli aspetti specifici relativi all'influenza dello scavo dei due tunnel nell'ammasso roccioso della Vigolana, rimandiamo alle osservazioni che saranno presentate al dibattito pubblico dal Comune di Besenello, coadiuvato allo scopo da geologi esperti del territorio, limitandoci qui a riportarne le importanti conclusioni che analizzano solo il contesto per il tratto interessato dalla galleria "Murazzi" dimostrando l'esistenza di estese venute d'acqua ulteriori rispetto a quelle soggette a captazione per gli acquedotti.

"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.

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 Tre (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.

Con riferimento a studi della PAT e ad approfondimenti accademici, 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 apporto di acqua simile 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 esso 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”.

Perché allora si è deciso per il lotto 3b di discostarsi da quanto scelto per il lotto 3a per il quale si era mantenuto il tracciato di progetto completamente all’esterno del massiccio della Vigolana?

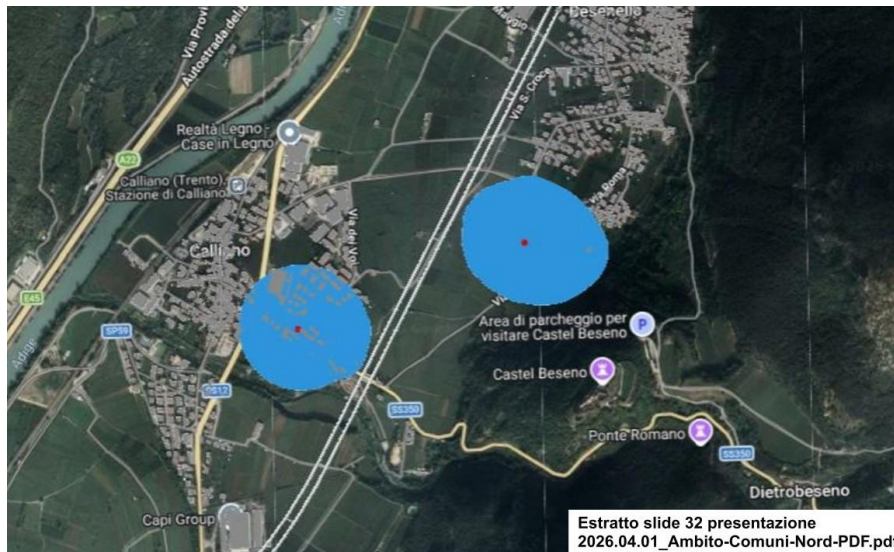
POZZI PER L’ACQUA POTABILE DEI COMUNI DI BESENELLO E DI CALLIANO – errore nella rappresentazione cartografica.

Nella zona a nord, nelle campagne tra Besenello e Calliano si trovano anche i pozzi che alimentano gli acquedotti e quelli ad uso agricolo. La soluzione 3, risultata nettamente preferibile secondo l’analisi multicriteria contenuta nel Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP), ipotizza un passaggio delle gallerie esattamente nell’area di rispetto idrogeologico dei pozzi di approvvigionamento idrico degli acquedotti di Calliano e di Besenello e si rassicura che non vi sia interferenza con tali fasce di rispetto idrico dei pozzi di presa. Ma la natura delle aree di salvaguardia è dinamica, esse non vanno interpretate come aree geometriche fisse e immutabili, devono invece intendersi come aree dai confini fluidi per estensione e forma. Abbiamo visto immagini con perfetti cerchi e il tracciato delle gallerie che vi passava esattamente nel mezzo senza lambirli. Abbiamo sentito l’ingegnere incaricato affermare che non vi saranno problemi per la tenuta stagna delle gallerie. Tutto ciò non ci solleva dalla preoccupazione per la permanenza e la potabilità dell’acqua dei pozzi. L’unico modo per evitare la compromissione dei pozzi è evitare la prossimità dell’opera a tali aree.

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.

A rinforzo delle argomentazioni esposte, segnaliamo ancora una volta quanto emerso dallo studio dei tecnici che hanno lavorato per il Comune di Besenello. Essi segnalano la mancanza di precisione dei dati cartografici forniti dai progettisti per quanto riguarda l’ubicazione dei pozzi. È evidente come qualsiasi difformità tra la documentazione divulgativa e i vincoli territoriali georeferenziati infici la validità del processo decisionale. A tal proposito, è stata rilevata una grave e inaccettabile divergenza tra il materiale iconografico presentato e la realtà dei vincoli idrogeologici: la slide 32 contenuta nel documento allegato all’incontro di dibattito pubblico svolto in data 1 aprile 2026 fornisce una rappresentazione semplificata e rassicurante, suggerendo che il tracciato in galleria si limiti a “lambire” esternamente le zone di rispetto dei pozzi potabili di Besenello e di Calliano, tuttavia la sovrapposizione tecnica del tracciato di progetto con la cartografia georeferenziata SIAT (Sistema Informativo Ambiente e Territorio della Provincia di Trento) denuncia invece una intrusione diretta e sistematica: le gallerie penetrano profondamente nella area di tutela assoluta del pozzo di Besenello.

Questa superficialità nella definizione del tracciato non è un mero refuso grafico, ma una violazione sostanziale dei criteri di tutela idrogeologica. La disomogeneità delle informazioni rende il progetto tecnicamente indifendibile e difficilmente valutabile dai soggetti coinvolti nel procedimento di dibattito pubblico. Tale approccio suggerisce che l'acquifero sia stato considerato un "ostacolo burocratico" da gestire tramite correzioni formali a posteriori, piuttosto che un vincolo fisico primario e invalicabile.



Confronto la slide 32 contenuta nel documento allegato all'incontro di Dibattito Pubblico svolto in data 1 aprile 2026 con la reale proiezione del progetto

Sulla scorta dei dati forniti dagli esperti geologi richiamiamo l'attenzione sul fatto che gli acquiferi di conoide del Rio Secco rappresentano le riserve idriche primarie e strategiche del territorio, essenziali per la sicurezza potabile in un contesto di crisi climatica.

L'interferenza del lotto 3b con il conoide del Rio Secco (Comune di Besenello) configura un rischio di vulnerabilità intrinseca elevatissimo, già ipotizzabile dai dati storici, ma oggi inequivocabilmente confermato dai recenti dati geotecnici di progetto. L'analisi incrociata del Sondaggio 654 (allegato "Sondaggio_654") e della domanda di concessione C/6496 (allegato "Domanda_c6496") fornisce un quadro stratigrafico e idraulico allarmante. Il sottosuolo risulta totalmente dominato da spessi strati incoerenti: si rileva "ghiaia con sabbia media e limo" nel primo orizzonte (da 1 a 30 m) e "ghiaia grossa/media con sabbia" spinta alle quote più profonde (fino a 41/53 m). La natura grossolana di questi materiali garantisce una circolazione idrica sotterranea estremamente rapida e massiccia.

In corrispondenza dei pozzi tutelati, la quota del piano dei binari della galleria è prevista a 142.0 m s.l.m.. Considerando che la quota del piano campagna si attesta tra 191.0 e 194.0 m s.l.m. e incrociando i dati altimetrici con le isofreatiche storiche provinciali, l'infrastruttura si troverà in una condizione di immersione totale nell'acquifero, con un impressionante battente idraulico di circa 32 metri al di sotto del livello di falda.

I dati delle isofreatiche confermano un apporto freatico costante dal Monte Mosna verso la valle. La configurazione del progetto, definita "a corda molle", posiziona il punto più depresso della linea esattamente in corrispondenza di questo delicatissimo acquifero. Il pozzo potabile di Besenello si trova a monte rispetto all'infrastruttura, mentre il pozzo di Calliano è situato a valle. Questa configurazione altimetrica, unita ai battenti idraulici compresi tra i 17 e i 32 metri e all'assoluta permeabilità delle ghiaie, fa sì che la galleria si configuri come un imponente sbarramento fisico e una gravissima minaccia sul naturale percorso della falda.

Il bilanciamento tra sviluppo infrastrutturale e tutela dell'acqua potabile non ammette compromessi al ribasso. La Soluzione 3 non garantisce la sicurezza delle risorse idriche.

Data la totale immersione dell'opera nel mezzo altamente permeabile appena descritto, qualsiasi sversamento accidentale di sostanze inquinanti, siano essi fluidi di scavo della TBM e lubrificanti in fase di cantiere, o carichi pericolosi in fase di esercizio, si propagherebbe istantaneamente verso i pozzi di attingimento.

Tale evento comprometterebbe in modo irreversibile le riserve idriche, costringendo il Comune di Besenello e la vicina municipalità di Calliano a individuare e implementare urgentemente nuove fonti di approvvigionamento. La somma dei costi per la complessa bonifica, la sostituzione delle captazioni e le inevitabili sanzioni ambientali si configurerebbe come un onere economico incalcolabile ed estremamente gravoso.

Di nuovo, perché si è scelto di optare per una infrastruttura nuova con un impatto devastante del tracciato che penetra nel conoide del Rio Secco e nelle aree a massima permeabilità e concentrazione di pozzi tutelati?

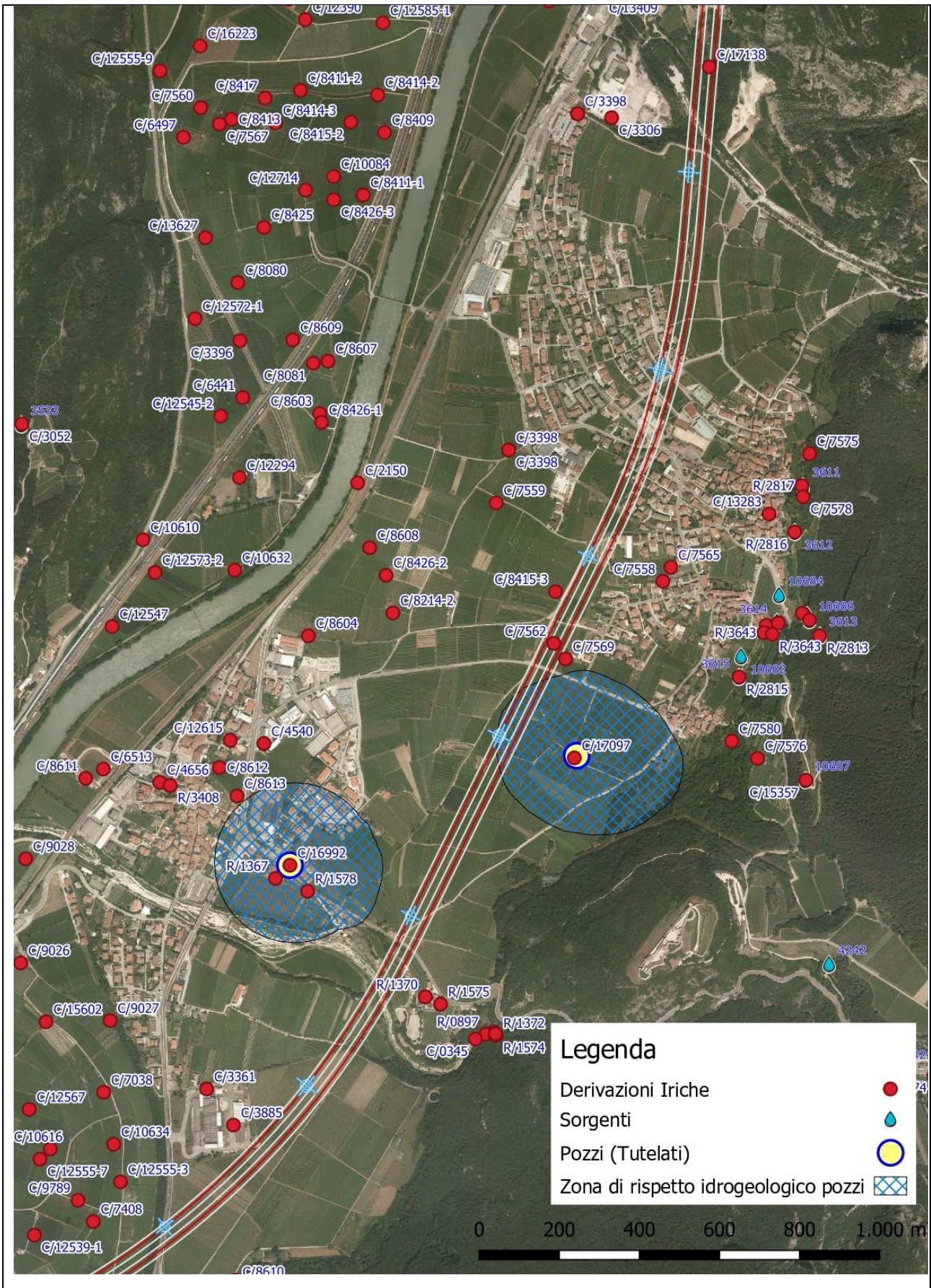
POZZI AD USO AGRICOLO: minaccia alla vocazione agricola dell'intera valle.

Come già evidenziato, le falde acquifere presenti nel conoide di Besenello, al pari di quelle presenti nel territorio di Calliano, di Nomi e di Volano, costituiscono preziose e fragili riserve

d'acqua sotterranee, essenziali per il sistema irriguo che permette l'attività agricola nel territorio. Ma lo stesso discorso può valere per i territori toccati dal progetto nei Comuni di Rovereto e di Mori, di Ala e di Avio.

Il Consorzio irriguo Alle Giere di Besenello ha presentato al dibattito pubblico uno studio nel quale si evidenzia come, nella stessa area tra Besenello e Calliano oggetto di passaggio delle gallerie, si trovino i pozzi dai quali l'agricoltura locale trae la propria prima fonte di sostentamento. Senza quell'acqua l'agricoltura in zona non sarà più praticabile.

Considerando la vocazione e l'economia fortemente agricola del territorio della Vallagarina e gli investimenti che la Provincia Autonoma di Trento ha compiuto per favorirne lo sviluppo, unitamente al ritorno per l'economia del turismo in termini di paesaggio e di offerta enogastronomica, ci chiediamo che ne sarà di tale investimento se la valle sarà trasformata in un enorme cantiere da nord di Trento fino ad Ala.



Modulo indicativo per la raccolta di contributi da inviare a: info@dpcirconvallazionerovereto.it

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

FONTANE

La vivibilità dei luoghi che abitiamo acquisisce qualità anche grazie a elementi importanti come le numerose fontane che si trovano nell'abitato di Besenello, recentemente ristrutturare e quotidianamente curate, testimonianza di un patrimonio storico e culturale di inestimabile valore, caratterizzanti l'abitato e la vita della popolazione. Tali fontane sono alimentate dalle venute d'acqua in concessione a privati o pubbliche, tutte collocantesi sul versante del monte Mosna e tutte a rischio di essere prosciugate.

INQUINAMENTO DA SCHIUME E ADDITIVI – rischio PFAS e altro

Uno degli aspetti più preoccupanti emersi dal dibattito pubblico riguarda l'inquinamento dei terreni, del sottosuolo e delle falde acquifere.

Abbiamo appreso dalle relazioni tecniche che il proponente non può in questa fase fornire la lista dei componenti chimici contenuti nelle schiume e negli additivi necessari per il funzionamento delle frese che scaveranno le gallerie, dal momento che la prerogativa della scelta è in capo al realizzatore, non ancora individuato. Naturalmente tali componenti saranno oggetto di autorizzazione da parte ministeriale e degli istituti nazionali preposti, ci rassicurano i proponenti. Noi ci limitiamo in questa sede a far notare che tutto ciò non ha preservato altri territori da un inquinamento non reversibile che ha compromesso e comprometterà la salute della popolazione senza possibilità di bonifica, come nei casi in cui sono stati utilizzati PFAS, i cosiddetti inquinanti eterni cancerogeni che si accumulano negli organi interni e che attualmente sono individuabili e quantificabili solo con le tecniche di analisi chimica più avanzate. Ammesso e non concesso che li si voglia cercare.

Il rischio da contaminazione è molto serio e non siamo ottimisti, guardando a come si sta trattando la questione delle bonifiche di siti già contaminati, come quelli occupati a Trento nord da Sloi e Carbochimica (SIN – Sito di interesse nazionale) con l'attuale fermo lavori per la Circonvallazione di Trento da più di un anno e l'interessamento della procura per trovare soluzioni che permettano al progetto di continuare.

Naturalmente, è da sostenere la posizione del Comune di Besenello che in questa sede chiede a gran voce precise garanzie e che, prima della realizzazione dell'opera e in fase di definizione del PFTE, chiede che sia definito un protocollo che stabilisca il divieto assoluto di impiego di PFAS e altri agenti chimici tossici, con un controllo analitico preventivo per conoscere l'esatta composizione chimica delle miscele di additivi introdotte in cantiere e un rigoroso piano di monitoraggio degli inquinanti, pretendendo che le nostre comunità vengano tutelate su questi aspetti e che non debbano subire eventuali conseguenze negative determinate dalla realizzazione dell'opera nel nostro territorio, caratterizzato da un ecosistema fragile per natura e conformazione.

Per quanto ci riguarda, l'unico modo di avere garanzie di integrità ambientale dei territori è la previsione di progetti che ripensino l'esistente.

GALLERIE: rischio di inquinamento, problemi in fase di realizzazione e manutenzione nel futuro

Un accenno specifico, strettamente collegato al discorso sugli inquinanti, va dedicato alla previsione di progetto che gran parte della nuova infrastruttura sia realizzata in galleria. Sul tema diversi fattori deporrebbero a favore della supposta “innocuità” della galleria rispetto al consumo di suolo e alle interferenze originate dal percorso di superficie. E questa è l’opinione di alcuni rappresentanti delle istituzioni. Quel che si omette di mettere in luce a riguardo sono gli effetti nefasti che le tecniche di realizzazione delle gallerie stanno sortendo nei territori in cui sono stati realizzati progetti recenti sia stradali che ferroviari. Ne citiamo uno per tutti, perché di grande attualità, paradigmatico rispetto al tema e molto vicino all’opera di cui discutiamo. È notizia di pochi giorni fa che i rappresentanti del Coordinamento Veneto Pedemontana Alternativa abbiano depositato presso la Procura del Tribunale di Trento un esposto volto a sollecitare indagini sul “presunto” inquinamento causato da PFBA (una sostanza che fa parte della categoria dei temutissimi derivanti del fluoro noti come PFAS), utilizzati come additivi acceleranti di presa nel calcestruzzo per la costruzione della Superstrada Pedemontana Veneta. In Veneto, gli acceleranti di presa usati nei calcestruzzi si sarebbero disciolti e dai cantieri sarebbero così finiti nelle acque di ruscellamento spesso usate ai fini agricoli o per l’allevamento. E anche l’acqua potabile sarebbe costantemente monitorata con alcuni pozzi di acqua potabile chiusi per rischio di contaminazione.

Tali inquinanti eterni non solo sarebbero percolati dai cantieri, ma sarebbero stati diffusi anche per la contaminazione generata dalle rocce da scavo: circa tre milioni di metri cubi di terre da scavo della Spv, contaminate da Pfb, sarebbero stati depositati presso venti siti nella provincia di Vicenza. Le analisi di Arpav (l’Agenzia regionale per la protezione dell’ambiente del Veneto) su questi siti avrebbero rilevato concentrazioni di Pfb nelle acque di ruscellamento con picchi fino a duemila nanogrammi su litro, mentre il limite di legge consentito sarebbe di cento nanogrammi su litro per l’acqua ad utilizzo umano. Lo dichiarano alla stampa il Consigliere regionale del Veneto Andrea Zanoni e l’europarlamentare Cristina Guarda e lo riporta nelle sue documentatissime inchieste sul tema il giornalista Marco Milioni che scrive su diverse testate online, tra cui Vicenza Today. Nel rimandare all’approfondimento del caso, evidenziamo come gli scavi in presenza di grandi quantità d’acqua sotterranea, la particolare conformazione permeabile sia dell’ammasso roccioso (della Vigolana) che dei sedimenti granulari (come quelle del conoide di Besenello, per esempio), la necessità di intervenire in zone molto umide, renderebbero necessario l’utilizzo di un quantitativo spropositato di additivi, forse dunque anche di Pfb? Non lo sappiamo, come non lo possono sapere i progettisti della circonvallazione, poiché – dichiarano - per legge è il realizzatore il soggetto deputato a scegliere come operare, naturalmente previa autorizzazione e certificazione delle sostanze dichiarate da parte di Ispra e del Ministero dell’ambiente. Va ricordato che le due gallerie saranno costruite con le TBM mentre i bypass, previsti ogni 500 metri e lunghi 40 metri, saranno realizzati in tradizionale, con maggiori problemi legati a carichi idraulici importanti. Se le previsioni normative funzionassero così bene e i controlli fossero così puntuali e scientificamente al passo con l’evoluzione della chimica, allora molti territori del Veneto, per esempio, non si troverebbero ora a fare i conti con l’emersione di inquinamento irreversibile. Riteniamo che solo un’azione preventiva di ripensamento del progetto della circonvallazione possa tutelarci a riguardo. Così come riteniamo necessaria la piena presa in carico da parte degli enti di controllo preposti della Provincia Autonoma per evitare al Trentino di trovarsi con una grave situazione di inquinamento come quella del Veneto in fase di accertamento da Arpav e Ispra.



A ulteriore approfondimento riportiamo come il PFBA (acido perfluorobutanoico) è un composto appartenente alla vasta famiglia delle sostanze perfluoroalchiliche, conosciute come PFAS (sostanze perfluoroalchiliche e polifluoroalchiliche). I PFAS sono composti di sintesi chimica con proprietà tensioattive, che li rendono idonei a numerose applicazioni industriali, tra cui rivestimenti resistenti all'acqua e al grasso, schiume antincendio, prodotti per la cura della persona e rivestimenti impermeabili per tessuti. Grazie alla loro stabilità chimica e resistenza alla degradazione, i PFAS sono considerati inquinanti organici persistenti (POP), in grado di perdurare nell'ambiente per decenni. Questi composti sono noti non solo per la loro elevata persistenza, ma anche per la loro capacità di diffondersi nelle falde acquifere, contaminando sia acque superficiali che sotterranee. Sono inoltre bioaccumulabili, ossia tendono a concentrarsi nei tessuti e negli organi degli organismi viventi, inclusi quelli umani, con possibili effetti tossici a lungo termine. Studi scientifici hanno associato alcuni PFAS a effetti sulla salute, come alterazioni del sistema endocrino, immunitario e riproduttivo, e a un aumentato rischio di alcune forme tumorali, benché la ricerca sia ancora in corso per chiarire i meccanismi di azione e l'entità dei rischi associati a specifici composti della famiglia PFAS, come il PFBA.

Da ultimo sulle gallerie rimane da evidenziare come esse rappresentino un problema eterno una volta realizzate, a causa degli spropositati costi di manutenzione di cui necessitano. Non solo costa moltissimo realizzarle, ma ancora di più mantenerle. Certamente rappresentano una sfida allettante per gli ingegneri impegnati a realizzarle e per le imprese incaricate che vedono i loro profitti moltiplicarsi.

PAESAGGIO

L'occupazione di estese porzioni di territorio destinate per molti anni a sede di cantieri, i terreni agricoli utilizzati quali depositi "temporanei" di terre, le imponenti opere necessarie quali le stazioni di pompaggio (una delle quali prevista nell'area antistante Castel Pietra in Comune di Calliano) e la trasformazione della zona tra Mattarello e Besenello ad area permanentemente infrastrutturata avranno un impatto paesaggistico tale da cambiare per sempre l'immagine della valle. Vivremo in un territorio diverso da quello che conoscevamo da generazioni e ciò avrà un impatto importante sulla qualità della vita e sull'economia del turismo locale. Sarà colpito *"un territorio agricolo di qualità che costituisce una delle valenze fondamentali dell'immagine turistica di questa parte del Trentino, rispetto alla quale le politiche turistiche della Provincia sono impegnate nel far nascere e sviluppare un vero e proprio "distretto culturale", quello di Trento e Rovereto, immaginato come integrazione tra due poli di forte valenza culturale fisicamente legati da un continuum paesaggistico caratterizzato anche dalla "cultura" della vite"*. Così scriveva la Provincia autonoma di Trento nel documento sottoscritto da Lorenzo Dellai e allegato alla citata deliberazione del 2012. Crediamo che tali esigenze di tutela non siano venute meno.

QUALITÀ DELL'ARIA in fase di cantiere e MATERIALE DI RISULTA, DEPOSITI TERRE E AREE DI CANTIERE: consumo di suolo agricolo di pregio e occupazione per un tempo imprecisato.

Dai lavori per la realizzazione dell'opera in analisi sono attesi enormi quantitativi di materiale di risulta per la realizzazione dello scavo delle gallerie, precisamente 2,5 milioni di metri cubi con conseguente aumento volumetrico dall'estrazione, di cui si stima circa la metà scavato all'imbocco nord delle gallerie, sul territorio del Comune di Besenello. Tale aspetto insieme a quello della movimentazione dei carichi e della individuazione di aree temporanee di deposito dello smarino

in attesa di compiere le operazioni di caratterizzazione previste dalla normativa vigente, renderanno le vaste zone interessate inadatte per anni alla coltivazione. A ciò si aggiunga che l'occupazione di aree agricole, talune di pregio, è già stata imposta dalla approvazione del PFTE per il lotto 3a nella martoriata zona tra Besenello e Mattarello, sia per essere destinate ad area di cantiere che per essere utilizzate come aree di deposito "temporaneo" delle terre.

Si rassicura che i proprietari saranno debitamente ristorati e che i terreni non necessari per il funzionamento dell'opera a regime saranno restituiti con una perfetta riduzione in pristino. Ammesso che sia possibile sistemare le aree agricole in modo da non subire cambiamenti di qualità del suolo, cosa che gli esperti in materia contestano, non è questo il problema per chi scrive. La prospettiva di una occupazione di terreni per la realizzazione del lotto 3a e la contestuale occupazione di altri terreni per il lotto 3b è inaccettabile.

Si prospetta uno scenario in cui vi sia un unico gigantesco cantiere da Trento nord a Rovereto sud per un numero imprecisato di anni.

Tutto ciò non rispetta certamente i principi ai quali si è ispirato il legislatore provinciale nel momento in cui ha adottato la legge provinciale n. 15 del 2015, la legge urbanistica che impone come principio guida quello del risparmio di suolo in un territorio, come quello del Trentino, in cui il suolo è bene limitato e tanto più prezioso. Che tali principi, che valgono per la popolazione residente, possano essere agevolmente trascurati in ossequio ad un supposto prevalente interesse nazionale è vissuto come una forma di violenta prevaricazione, quando non accompagnato da un quadro di senso e da un reale processo partecipativo rispetto all'intervento in analisi.

Inoltre, per quanto riguarda il traffico dei mezzi pesanti, considerate le prospettive di difficile risoluzione del rebus "passaggio in aree inquinate del SIN di Trento nord", si prevede che le frese per il lotto 3a scaveranno solo partendo da Mattarello verso nord. E contemporaneamente potremmo avere altre frese che scaveranno da Besenello in direzione sud con relativi mezzi pesanti per lo spostamento dei materiali. Lo scenario metterebbe a dura prova la tenuta della rete della viabilità della Vallagarina, ma anche la qualità dell'aria già compromessa su tutta l'asta dell'Adige per il traffico sull'autostrada A22.

Anche l'aspetto dell'inquinamento acustico e luminoso, nonché quello causato dalle polveri dei cantieri è oggetto di preoccupazione. Sappiamo, per averlo visto a Mattarello, come le aree di cantiere siano costantemente illuminate a giorno e necessitino di una superficie notevole di territorio sottratto alla vita civile per molti anni.

Una nota a parte merita la questione del rispetto delle tempistiche preventivate per la realizzazione dei lavori. Non si tratta di mancanza di fiducia, ma di realismo il fatto di essere scettici sui tempi previsti dai proponenti l'opera. Anche qui basta osservare a pochi chilometri da noi: a Trento i lavori dovrebbero essere in fase di ultimazione, eppure sono ben lungi dall'iniziare con lo scavo.

CONDIZIONI DI VITA DEI LAVORATORI

Un ragionamento a parte meriterebbe il trattamento degli operai che lavoreranno alla costruzione della nuova infrastruttura. Non pensiamo solo agli aspetti legati alla sicurezza sul lavoro, ma anche alla condizione di vita in cui si troveranno questi operai. Ne abbiamo avuto un assaggio nell'appurare come la civilissima città di Trento, con l'aiuto della Provincia, abbia permesso che i lavoratori operanti nel cantiere del lotto 3a potessero abitare in container per una durata prevista

in anni, con ogni condizione climatica e in una zona, quella a nord di Besenello, ricavata da una cava inattiva e ritenuta pericolosa per la possibile caduta di massi sia per la realizzazione di un'area eventi che per la realizzazione del Depuratore Trento Tre, proprio per questo scostato dalla zona in aderenza al fronte roccioso.

CONCLUSIONI

S.A.T. Sezione di Besenello Aps rigetta in toto la proposta progettuale oggetto del presente dibattito pubblico nel metodo e nel merito, la reputa irricevibile e pericolosa oltre ogni accettabile dubbio per il territorio della Vallagarina e per la popolazione che vi abita.

S.A.T. del Trentino si era espressa in modo deciso nel passato contro la cementificazione nelle valli, la realizzazione di grandi infrastrutture stradali, per esempio in sede di proposta di variante al Piano Urbanistico provinciale, con una lettera del 10 febbraio 2023 a firma della allora Presidente Anna Facchini, che evidenziava l'incoerenza sottesa alla volontà politica di inserire il completamento della A31 nord nel medesimo Piano Urbanistico Provinciale che prevedeva la realizzazione del corridoio ferroviario del Brennero.

In generale, S.A.T. ha denunciato negli ultimi decenni le gravi minacce per il nostro Trentino costituite dalla totale mancanza del senso del limite nello sfruttamento dell'ambiente e nella corsa alla cementificazione, in nome di un presunto progresso interpretato come lineare e infinito nelle sue potenzialità e orientato al denaro come valore primario.

I cambiamenti climatici sono ormai patrimonio incontestato delle nostre conoscenze scientifiche, ma il tema fatica a rientrare nell'agenda politica e a tradursi in scelte, anche faticose, ma necessarie e ineludibili nel medio e lungo periodo.

Venendo al ragionamento sul metodo voluto dal legislatore per il dibattito pubblico sul lotto 3b, non possiamo che rappresentare il nostro sconcerto nei confronti di norme che tendono in modo del tutto evidente a limitare il "disturbo" costituito dai cittadini che desiderano farsi carico con responsabilità e impegno di temi importanti per il futuro dei luoghi in cui vivono e delle future generazioni. Le tempistiche, le modalità, il grado di incertezza di una fase embrionale di progetto, il tentativo di dividere in settori del territorio le comunità locali, progettando per lotti in tempi diversi, la logica emergenziale, il rischio di arroccarsi su posizioni localistiche da parte degli stessi cittadini hanno comportato un ulteriore enorme ostacolo alla reale partecipazione. Siamo però felici di constatare, che, nonostante la tempistica pressante del dibattito pubblico, molte collaborazioni e convergenze di vedute stanno nascendo tra la popolazione dei territori interessati.

S.A.T. ha sempre rifiutato la logica degli interessi localistici e anche nel proporre le presenti osservazioni speriamo di essere riusciti a rappresentare una istanza di tutela generale dell'ambiente e delle comunità trentine e di visione d'insieme della macroregione alpina tutta. Tale è stata e rimane una delle nostre aspirazioni fondative.

Nel merito del dibattito sul lotto 3b, riteniamo che nessuna delle alternative progettuali relative alle tre soluzioni di corridoio infrastrutturale, messe a confronto nel Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP), offra le garanzie minime indispensabili per gli abitanti della Vallagarina, affinché si possa sottoporle alla valutazione richiesta.

Come abbiamo esposto, con la realizzazione del progetto sarebbero minacciati gli acquedotti comunali, i pozzi ad uso umano e agricolo, il territorio nella sua conformazione soggetta a frane, il suolo agricolo di pregio, il paesaggio lagarino, la dimensione residenziale dei borghi, compromettendo la salute e il benessere psichico e fisico delle persone con la conseguenza di sconvolgere completamente l'identità della valle e della popolazione che la abita.

A riguardo è stato completamente disatteso il principio di massima precauzione per la salute dei cittadini e dell'ambiente, valori costituzionalmente tutelati; peraltro, i progettisti non hanno mentito in alcun modo su questo, rassicurandoci su singoli e specifici aspetti tecnici, ma non spingendosi mai a offrire garanzie e un'assunzione di una piena responsabilità per le possibili disgrazie ambientali e sociali che potrebbero derivare dall'intervento, quando i partecipanti al dibattito lo hanno chiesto.

L'esempio negativo lo abbiamo ogni giorno sotto gli occhi: era solo l'autunno del 2021 quando iniziò il dibattito pubblico sulla circonvallazione di Trento. Mille promesse risultano ad oggi disattese, mentre si sommano ogni giorno i problemi insormontabili, imputabili anche alla fretta dettata da procedure che oggi non valgono più, alla mancata sottoposizione del progetto alla valutazione pubblica in senso pieno, alla proposizione di scenari futuri di vantaggio per la città di Trento che forse non troveranno realizzazione. Ora i lavori a nord languono nelle pastoie del dilemma sulle soluzioni da adottare per la bonifica della zona Sloi e Carbochimica, problema noto da decenni. La situazione complicata dell'avanzamento del lotto 3a della circonvallazione di Trento sembra difficile da superare senza ignorare l'inquinamento che minaccia gran parte della città. Inoltre, a sud abbiamo corso il serio rischio dell'inquinamento dell'acqua di Acquaviva. Come si può chiedere ora alla popolazione di accettare supinamente un altro progetto, se possibile ancora più indefinito negli esiti, senza una approfondita analisi e un compiuto dibattito sul piano politico provinciale che coinvolga istituzioni e cittadini?

Il momento di confronto politico all'interno del Consiglio provinciale e nell'incontro dei rappresentanti con la popolazione è ciò che più di tutto difetta in questa fase. Qual è il significato profondo dell'autonomia trentina, quale la nostra specificità, se la tutela del prezioso territorio che abitiamo non viene resa oggetto di discussione politica e viene interpretata non dai nostri rappresentanti, ma da funzionari che siedono a tavoli tecnici insieme a R.F.I. nel chiuso delle loro stanze?

La presenza della Provincia autonoma nelle persone dei nostri rappresentanti istituzionali è mancata quasi completamente nel corso di questo dibattito pubblico. Fatta eccezione per la partecipazione generosa del Vicepresidente della Giunta provinciale Achille Spinelli all'incontro pubblico del 20 aprile scorso a Besenello, abbiamo solo sentito il Presidente della Giunta provinciale dire a Rovereto nel corso dell'incontro pubblico svoltosi al Mart che saranno i territori a decidere se l'opera verrà o meno realizzata e che, se non la vorranno, i denari saranno investiti altrove. Riteniamo che le opportunità derivanti dalla disponibilità di denaro e la logica del "poiché ci sono i soldi è meglio realizzare" siano davvero portatrici di disgrazia, se non accompagnate da una visione chiara e coerente e da una previdente programmazione degli interventi per il futuro dei territori. Una mentalità, quest'ultima, caratteristica degli anni Sessanta del Novecento, di un mondo che non è più e che dimenticava la finitezza delle risorse del pianeta e l'importanza della sostenibilità ambientale delle scelte politiche.

Un esempio di contraddittorietà nelle scelte è proprio legato agli interventi infrastrutturali prospettatici per il prossimo futuro. Se fosse vero che si punta sul trasporto delle merci su rotaia, non si lavorerebbe nello stesso tempo per il potenziamento dell'autostrada A22, al fine di ulteriore aumento dei transiti veicolari. Si sarebbe potuto da anni effettuare migliorie e adeguamenti sulla ferrovia storica, non si penserebbe alla realizzazione di nuove autostrade o superstrade come la A31 nord in territorio trentino.

La cornice di politiche dei trasporti coerente e attuabile da subito, qualora vi fosse una reale volontà politica, che da anni istituzioni, associazioni e comitati di cittadini e cittadine richiedono per migliorare sin d'ora la qualità dell'aria nelle nostre valli, non sembra essere in agenda. Non riusciamo a comprendere quale sia la visione del territorio che guida gli indirizzi attuali in materia di trasporti e di ambiente: la vocazione agricola e residenziale della valle confligge pesantemente con la prospettiva concreta di diventare un ampio corridoio di traffico merci piegato alle esigenze di un presunto interesse sovranazionale. Chiediamo alla Provincia autonoma, nella sua funzione di regia politica del Trentino, di dar vita a un trasparente dibattito condiviso con l'opinione pubblica, mettendolo al centro di un'agenda politica programmatica nel pieno rispetto dell'Autonomia.

In esso le comunità locali devono essere rappresentate come soggetti legittimati, 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 è un diritto che va riconosciuto nel pieno rispetto del dettato costituzionale e della tradizione di autodeterminazione e di autonomia del Trentino.

Certamente le presenti considerazioni non andrebbero sottoposte ai proponenti di un progetto per la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria e ai loro ingegneri.

Non possiamo, tuttavia, esimerci dal proporle anche in questa sede, poiché innumerevoli e gravi si preannunciano gli impatti sul territorio, sull'ambiente e sulla popolazione residente e in totale assenza nella relazione di progetto di approfondimenti e spiegazioni sulle motivazioni che hanno indotto i progettisti di R.F.I. a individuare solo tre alternative assai simili, escludendo di analizzare l'opzione zero e dando per scontato che le indicazioni dell'Unione europea nella realizzazione del tratto italiano del corridoio Ten-T nel nord Italia prevedessero la realizzazione di una nuova imponente opera infrastrutturale, anziché l'utilizzo più razionale e con investimenti mirati sulla ferrovia storica.

Abbiamo avuto molti esempi in Italia, anche in tempi recenti, di opere presentate come "indispensabili" e "indifferibili", rivelatesi in seguito una ghiotta occasione per speculatori e lobby affaristiche che mirano al profitto a danno irreversibile delle popolazioni e dell'ambiente. Pretendiamo chiare garanzie che in questo caso specifico le cose stiano diversamente, perché la posta in gioco qui è la possibilità per le comunità locali di continuare a vivere in un contesto accettabile, pur con già molti problemi ambientali da risolvere.

Temiamo che la proposta di realizzare una nuova enorme infrastruttura, come quella prospettata dal DocFAp in analisi, rientri in questa logica e proponga una operazione presentata come "rispettosa dell'ambiente" e rispondente a una nuova visione del sistema dei trasporti, ma che essa sia invece l'ennesimo tentativo di aprire cantieri dai costi indefinibili e dalle tempistiche assai più estese del preventivato, a vantaggio di una certa visione dell'economia.

Chiediamo, pertanto, che l'opera in analisi sia fatta oggetto di discussione pubblica prima di tutto sul piano politico. Dal momento che essa non è ancora finanziata e che esistono numerose diverse modalità per soddisfare la richiesta dell'Unione europea di realizzazione del corridoio Ten-T e per dar vita al cambio di paradigma nel campo dei trasporti con il passaggio del trasporto merci da gomma a rotaia. Se lo fa la Germania, non comprendiamo perché non possa valere per noi.

E se la prospettiva futura sarà di chiedere un sacrificio enorme alla popolazione a causa del completo sconvolgimento di quella che chiama casa, vogliamo che da subito si attuino politiche coerenti nell'ottica del superamento del trasporto su gomma.

I tempi per riflettere compiutamente ci sono. A seguito di questo ripensamento, chiediamo nuove previsioni che abbiano al centro l'attuale ferrovia storica e i modi in cui la si può modernizzare per renderla essa stessa il corridoio infrastrutturale richiesto dall'Europa senza i costi ambientali e sociali che diversamente subiremmo.

Enzo Postinghel – Presidente di S.A.T. Sezione di Besenello Aps

Besenello, 7 maggio 2026

Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo

NESSUNO

Data, 7 MAGGIO 2026