

*[www.dpcirconvallazionerovereto.it](http://www.dpcirconvallazionerovereto.it)*



# Dibattito Pubblico Circonvallazione di Rovereto

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

## **OSSERVAZIONI**

**Società degli Alpinisti Tridentini – Sezione di Rovereto – APS**

7 Maggio 2026

## DOCUMENTO DI POSIZIONE

### Società degli Alpinisti Tridentini – Sezione di Rovereto - APS

#### Osservazioni al Bypass ferroviario della Vallagarina (Lotto 3B)

#### Premessa

La Società degli Alpinisti Tridentini (SAT) Sezione di Rovereto APS, in coerenza con le proprie finalità statutarie di “interventi e servizi finalizzati alla salvaguardia ed al miglioramento delle condizioni dell’ambiente e all’utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali e alla tutela degli animali”, nonché “tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio”, esprime la propria posizione sul progetto di “bypass ferroviario della Vallagarina”.

L’opera si inserisce in una strategia di potenziamento del trasporto ferroviario con l’obiettivo di ridurre il traffico pesante su gomma e le emissioni di CO<sub>2</sub>. Tale finalità è condivisibile. Tuttavia, il progetto comporta impatti significativi su un territorio di elevato valore paesaggistico e fortemente antropizzato, che richiede un approccio più integrato e aggiornato rispetto alle sfide attuali e future. La pianificazione della viabilità che interessa il fondovalle, infatti, ha ripercussioni dirette anche sul territorio montano e sulle comunità limitrofe.

Inoltre, è necessario superare una visione puramente infrastrutturale e interrogarsi sul modello di sviluppo sotteso all’opera, *quanto a trasporto merci e collegamenti internazionali*.

#### Principi di riferimento

SAT Sezione di Rovereto APS fonda la propria posizione sui seguenti presupposti:

- tutela del paesaggio come bene identitario e collettivo
- integrazione tra infrastrutture e territorio
- sostenibilità ambientale e climatica
- promozione della mobilità dolce e intermodale
- centralità della qualità della vita delle comunità locali

La Vallagarina non può essere considerata un semplice corridoio di transito, ma un territorio vivo, da valorizzare e rigenerare.

#### Valutazione dell’opera

Il potenziamento della ferrovia può contribuire alla riduzione del traffico su gomma e delle emissioni, ma permangono criticità rilevanti:

- impostazione strategica basata su modelli che appaiono superati (*manca un esplicito collegamento con il complesso dei sistemi di gestione della mobilità pubblica e privata nel presente e nel futuro*)
- rischio di rafforzare la logica dell’aumento dei flussi
- impatti paesaggistici significativi, soprattutto nei tratti allo scoperto e *incerta tutela delle acque sotterranee, anche in fase esecutiva*
- carente integrazione con la mobilità locale e lenta

Per questo, l'opera deve essere ripensata come occasione di riqualificazione complessiva del sistema territoriale.

## **Richieste prioritarie**

### **1. Qualità paesaggistica e ambientale**

Si richiede:

- progettazione delle opere fuori terra con elevata qualità architettonica e *ambientale*
- minimizzazione degli impatti visivi e ambientali
- continuità ecologica e tutela delle risorse naturali
- piena integrazione dell'infrastruttura nel paesaggio

### **2. Opere compensative per la mobilità dolce**

Si propone l'attivazione di un programma concreto di compensazioni, coerente con gli obiettivi ambientali dell'opera, finalizzato a valorizzare la rete di mobilità alternativa locale:

- potenziamento e riqualificazione della **rete sentieristica** di collegamento verticale tra il fondovalle e le montagne circostanti, con ripristino della loro continuità (dove interrotta da infrastrutture o abbandono), accessibilità e fruibilità
- realizzazione, potenziamento e razionalizzazione di **percorsi ciclopedonali continui** che consentano di spostarsi da un luogo all'altro della valle (sia centri abitati che luoghi di interesse storico, ambientale e identitario) senza usare l'auto, sia a scopi cicloturistici ma anche per gli spostamenti in genere.

Tali interventi devono essere **finanziati con il contributo del soggetto attuatore** e realizzati **contestualmente** o meglio preventivamente all'opera principale.

Questo sistema integrato deve consentire una fruizione sostenibile del territorio, favorendo l'accessibilità ai beni ambientali e culturali senza ricorso al mezzo privato e contribuendo alla costruzione di un modello di mobilità coerente con gli obiettivi di riduzione delle emissioni ma anche di miglioramento della qualità della vita.

### **3. Piano integrato della mobilità di Vallata**

Si ritiene necessario promuovere un aggiornamento e rafforzamento della pianificazione della mobilità a scala di Vallagarina, superando l'attuale frammentazione tra strumenti comunali e piani ormai datati, con:

- un **PUMS di scala valliva** e territori circostanti
- analisi e monitoraggio dei flussi di mobilità
- integrazione tra ferrovia, trasporto pubblico locale e mobilità dolce

Obiettivo: ridurre la dipendenza dall'auto privata e costruire un sistema sostenibile, evitando che il "bypass" sia un'opera isolata, senza effetti su traffico locale e qualità della vita, migliorandone invece la rete dei trasporti locale e la riduzione significativa delle emissioni inquinanti lungo la valle, con opportuni monitoraggi e verifiche sul campo.

#### 4. Aggiornamento della visione strategica

Si richiede una verifica dell'opera alla luce:

- dei cambiamenti climatici
- dell'evoluzione dei sistemi produttivi e logistici
- della necessità di privilegiare qualità della vita e sostenibilità

#### Conclusioni

Il bypass ferroviario può rappresentare un'opportunità solo se inserito in una visione più ampia di trasformazione sostenibile della Vallagarina.

SAT Sezione di Rovereto APS ritiene necessario che l'opera:

- non comprometta il paesaggio
- generi benefici concreti per le comunità locali
- contribuisca realmente alla transizione ecologica

In questa prospettiva, l'infrastruttura deve diventare occasione per **ricucire il territorio, migliorare la mobilità e rafforzare il rapporto tra comunità e ambiente.**

SAT Sezione di Rovereto APS conferma la propria disponibilità a collaborare con associazioni, enti locali, Provincia e soggetti attuatori per contribuire, per quanto di competenza, a soluzioni condivise e sostenibili.

#### Sintesi

*La Società degli Alpinisti Tridentini (SAT) Sezione di Rovereto APS, in merito al progetto del «Lotto 3B – Circonvallazione di Rovereto», intende contribuire al dibattito pubblico con alcune riflessioni sul rapporto tra grandi infrastrutture, identità del territorio e vivibilità per le comunità locali.*

*Riteniamo che l'impostazione attuale del progetto del bypass ferroviario risenta di una visione ormai superata, centrata sull'incremento di flussi e velocità, con il rischio di ignorare le reali necessità del contesto locale.*

*Dal nostro punto di vista la mobilità deve cessare di essere un elemento di sfruttamento del suolo per farsi strumento di tutela e promozione dei luoghi. La Vallagarina non è un semplice corridoio di attraversamento, bensì un sistema territoriale complesso che richiede una programmazione unitaria. Il bypass potrebbe diventare un'opportunità solo se integrato in un disegno strategico più ampio. Diventa quindi fondamentale rafforzare la connessione tra la rete ferroviaria, la viabilità esistente e le forme di mobilità sostenibile, ripensando il ruolo delle stazioni principali e periferiche come nodi di servizio e di aggregazione per il territorio.*

*Riguardo alle soluzioni proposte dal progetto, esprimiamo particolare preoccupazione per gli interventi in superficie, destinati a incidere direttamente sul paesaggio della Vallagarina. Crediamo infatti che le infrastrutture devono essere pensate come parte integrante del paesaggio stesso, e*

*diventare occasioni per riqualificare i luoghi. Ciò implica mettere in atto una progettazione attenta al contesto, per garantire la continuità degli ecosistemi, la tutela delle risorse idriche e la salvaguardia delle aree agricole e naturali.*

*È inoltre indispensabile che l'opera sia accompagnata da una strategia complessiva per la mobilità di valle e per il collegamento con le aree montane limitrofe, definita attraverso un confronto con gli enti locali e le comunità. In questo quadro, particolare importanza assume lo sviluppo di una rete di percorsi ciclopedonali e la riqualificazione dei sentieri di collegamento tra fondovalle e montagna, per favorire una fruizione sostenibile del territorio. Le scelte progettuali dovrebbero quindi considerare in modo unitario le connessioni locali, l'accessibilità, la mobilità lenta e la qualità degli spazi attraversati.*

*La SAT di Rovereto propone quindi una revisione critica del progetto, affinché sia coerente con gli obiettivi ambientali contemporanei e orientata a rafforzare i progetti di comunità attraverso opere compensative, e conferma la propria disponibilità a collaborare, con enti e istituzioni, costruttivamente in questa direzione: migliorare non solo il sistema dei trasporti, ma la qualità complessiva del territorio, attraverso un approccio integrato, partecipato e orientato alla sostenibilità.*