

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



# Dibattito Pubblico Circonvallazione di Rovereto

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

**OSSERVAZIONI**

**Associazione Trentino No TAV**

8 Maggio 2026

## MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

### Nome Cognome

Federica Mattarei

### Recapito personale (telefono o mail)

3404667453

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

Località Bosco di Noriglio 18, 38068, Rovereto (TN)

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

Associazione Trentino No TAV

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

Le osservazioni presenti riassumono per caratteri generali e salienti le posizioni espresse dal comitato durante le sessioni tenutesi on-line e presenza e racchiudono in 6 grandi aree tematiche la posizione dei comitati locali che afferiscono all'associazione ovvero l'irricevibilità di questo progetto.

Le ragioni della nostra contrarietà riguardano:

1. Le ragioni alla base della proposta del presente DocFAB.
2. Il consumo energetico complessivo dell'opera.
3. Impatti ambientali su tutte le aree territoriali interessate.
4. Violenza epistemica cui sono sottoposti gli abitanti dei territori interessati dall'opera.
5. L'esclusione puntuale dei cittadini da questo dibattito pubblico.
6. Esclusione sostanziale degli abitanti del territorio trentino dalla comprensione e programmazione sia economica che sociale che sostanzia la presunta necessità della presente proposta progettuale.

#### 1. Le ragioni alla base della proposta del presente DocFAB:

- a. sono fondate su studi previsionali di traffico merci dimostratamente inaccurati e dichiarazioni sulla presunta saturazione della linea ferroviaria storica che contraddicono dichiarazioni ufficiali della Provincia di Trento (v.allegato a).
- b. sono sostenute da un'analisi costi benefici che omette il fattore del traffico deviato e non accenna a nessuna misura presente o futura che garantisca lo spostamento dell'attuale traffico da gomma a rotaia, stante la non sufficienza della presenza di una nuova infrastruttura per generare automaticamente questo cambiamento. Si rende necessaria una valutazione costi benefici che tenga presente questo fattore e redatta da un soggetto terzo (v.allegati a).
- c. sono completamente prive di un'analisi delle interferenze con le altre infrastrutture di trasporto merci in previsione per il territorio Trentino, e così facendo omettono di considerare il complessivo peso di aumento di traffico merci sia su strada che su

ferrovia se tutte queste opere fossero realizzate e funzionassero per come i proponenti prevedono, di fatto contribuendo a uno scenario che peggiora sensibilmente il carico di traffico e la conseguente qualità della vita e della salute del territorio (v.allegato a).

## **2. Il consumo energetico complessivo dell'opera:**

Nella fase storica che attraversiamo la questione dei cambiamenti climatici è tra quelle che preoccupano di più tutti i popoli della terra. E i consumi di energia costituiscono uno dei fattori che più contribuiscono ai cambiamenti climatici. È noto che l'anidride carbonica costituisce a livello planetario circa il 75% delle emissioni di gas ad effetto serra e che buona parte di queste provengono dal settore dei trasporti (in Europa più del 25%). Quindi le tonnellate equivalenti di anidride carbonica prodotta sono uno strumento efficace per verificare la sostenibilità di singoli progetti di opere.

Ma le analisi costi-benefici elaborate per la galleria di base del Brennero e per alcuni dei relativi lotti di accesso (vedi ad esempio *Analisi costi benefici dei lotti 2, 3a e 5, Rete Ferroviaria Italiana, 29.9.2021*) non includono una vera e propria completa valutazione degli impatti energetici totali (che dovrebbero contemplare almeno i costi di costruzione, di esercizio e di manutenzione dell'opera e del materiale rotabile che la utilizza). Vale inoltre ricordare che se le analisi costi benefici generali di parte proponente sono sistematicamente positive - anche perché omettono clamorosamente di conteggiare il traffico merci stradale deviato al Brennero - quelle indipendenti propongono ben altre valutazioni (vedi ad esempio *Valutazione indipendente dell'Analisi Costi Benefici ufficiale della nuova galleria di base del Brennero, P. Beria e R. Grimaldi, POLIMI, 28.10.2014*).

Eppure non sono pochi gli studi e i dati secondo cui per il trasporto di merci in ferrovia non è necessaria e non conviene una velocità elevata, di certo non la velocità di progetto indicata dai documenti ufficiali disponibili per la galleria di base del Brennero e i lotti del quadruplicamento Verona-Fortezza. Vale ricordare tra l'altro: che un treno impiega energia fortemente crescente al crescere della velocità e che il fenomeno si aggrava quando la linea ferroviaria presenta numerose gallerie; che, allo scopo di ottenere una buona velocità commerciale media, la velocità ottimale di un treno merci si colloca tra 80 e 90 km/ora; che secondo uno studio del 2023 sull'impatto energetico del traffico sull'asse del Brennero commissionato dal Land Tirolo (*Andamento dell'efficienza energetica del trasporto merci in transito lungo il corridoio del Brennero in Tirolo, Herry Consult, febbraio 2023*) la nuova ferrovia del Brennero consentirebbe pochissimo risparmio di energia di esercizio al confronto con la ferrovia storica.

## **3. Impatti ambientali inaccettabili sul territorio Trentino:**

Le risorse naturali come acqua e aria pulita e terreno coltivabile sono premessa indispensabile alla sussistenza di qualunque territorio abitato da esseri umani, flora e fauna. I danni causati dall'opera realizzata secondo questo DocFAB non sono quantificabili né risarcibili in alcun modo riguardando risorse non rigenerabili, come acqua e suolo coltivabile. Danni che si ripercuoterebbero sulle generazioni a venire.

Non crediamo che il sacrificio di risorse vitali di questo territorio aiuti in alcun modo un progresso del territorio europeo nel suo complesso, e che nessun progresso in generale possa fondarsi sulla compromissione di risorse non rinnovabili e in esaurimento a livello planetario.

Facciamo particolare riferimento a:

- a. Il certo impatto sulla sorgente di Acqua Viva.
- b. Il certo impatto sui pozzi di approvvigionamento idrico dei Comuni di Besenello, Volano e Calliano.
- c. Il certo impatto sulla falda dell'Adige nel Comune di Rovereto.
- d. Il rischio di crolli sulla parete della Vigolana.
- e. Il consumo di terreno agricolo pregiato per le aree di stoccaggio, le aree di cantiere, i piazzali di servizio, le aree di interscambio, i binari all'aperto, le stazioni di pompaggio delle acque, le centraline di alimentazione e le aree di viabilità nuove.
- f. L'inquinamento derivato dai cantieri e dagli additivi utilizzati dalle frese per lo scavo e per la posa delle opere cementizie.
- g. L'inquinamento dell'aria del fondovalle dato dall'aumento di polveri sottili e Ossidi di Azoto generato dall'esponentiale aumento di traffico per tutta la durata dei lavori.
- h. Il certo impatto sull'abitato della frazione di Marco di Rovereto.

Consideriamo la filosofia alla base di questo progetto inattuale e fondata su un'idea di progresso infinito in un mondo con risorse infinite: rigettiamo questa cecità progettuale e questo anacronismo culturale antepoendo la salvaguardia della salute e dell'ambiente alla realizzazione dell'Opera.

#### 4. **Violenza epistemica**

Riteniamo - con solidi dati di supporto - quest'opera sovradimensionata, peggiorante i problemi per cui è proposta, e generatrice di danni incalcolabili, non mitigabili, non risarcibili.

Stravolge il paesaggio economico, sociale e ambientale in cui viviamo senza alcun beneficio per i suoi abitanti presenti e futuri.

Sono vent'anni che comitati territoriali e amministrazioni pubbliche chiedono lo studio documentato dell'alternativa di potenziamento dell'attuale linea ferroviaria associata all'adeguamento dei pedaggi autostradali e politiche di divieto settoriale per il transito delle merci sull'A22.

Nessuna di queste considerazioni è stata presa in considerazione dai proponenti per 20 anni, dimostrando di fatto un'indisponibilità al confronto. Questo DocFAB sta venendo proposto con modalità inaccettabili da un punto di vista di pratiche partecipative, considerato anche un percorso che parte dal 2003, e che, a vedere dalle proposte in discussione, sembra essere pressoché impermeabile alle istanze di questo territorio. Dal nostro punto di vista questo atteggiamento si configura a pieno titolo come violenza epistemica, intesa come forma di abuso invisibile e strutturale, in cui viene imposta (utilizzando il potere conferito dalla delega tecnico-progettuale) una propria visione del mondo, screditando o ignorando le forme di conoscenza e le esperienze di altri gruppi. La violenza epistemica agisce silenziando e ignorando le voci altrui, squalificandole, marginalizzandole o criminalizzandole e impedendo così di costruire o condividere la propria visione delle cose. Questo stiamo subendo da vent'anni (vedi all. b)

5. L'esclusione puntuale da questo dibattito pubblico che ha utilizzato criteri discriminatori e arbitrari sia nella selezione dei soggetti abilitati a prendere parola che nei tempi, luoghi e modalità della sua attuazione.

Ci riferiamo in particolare a:

- a. Impedire a singoli cittadini di intervenire tramite osservazioni puntuali senza dover passare attraverso il filtro di enti, comitati o istituzioni ha costituito una grave limitazione della possibilità di partecipazione, solo in parte appianata dalla disponibilità di alcuni comuni a raccogliere le osservazioni, ma che di fatto disincentivava la libera partecipazione.
- b. Impedire a singoli cittadini o a qualsivoglia aggregato sociale di produrre autonomamente osservazioni ha suggerito una titolazione e una gerarchia di privilegio rispetto a chi poteva esprimersi e chi no in merito all'opportunità del progetto.
- c. Le giornate a disposizione del dibattito on line, tre di fila in due settimane susseguenti, dopo solo un mese dal deposito del docFAB, in orari primo-pomeridiani, ha di fatto limitato la possibilità di partecipazione a tutti i lavoratori ordinari.
- d. La modalità on line e i due unici momenti dal vivo concessi hanno compresso la possibilità d'espressione delle osservazioni in una carrellata unidirezionale che impediva ai soggetti intervenuti un'effettiva arena di discussione collettiva
- e. La gestione del dibattito affidata all'ente proponente non garantiva la terzietà delle posizioni e non permetteva l'esposizione completa e approfondita delle tesi contrarie e/o alternative al progetto presentato.

**6. Esclusione sostanziale degli abitanti del territorio trentino dalla comprensione e programmazione sia economica che sociale che sostanzia la presunta necessità della presente proposta progettuale.**

Il territorio è chiamato a esprimersi su un DocFAB che presenta obiettivi in palese contraddizione con le scelte recenti dei governi italiani, specie quanto a piani di investimento. Alcuni di questi infatti richiamerebbero altro importante traffico merci verso la A22. All'oscuro di queste scelte complessive fatte per il territorio dal Governo, le intenzioni di contenimento dichiarate per giustificare il progetto di quadruplicamento ferroviario di cui si tratta, risultano ingannevoli e fuorvianti. Sono infatti in via di progettazione/realizzazione: il raccordo tra l'autostrada A15 Parma-La Spezia (località Fontevivo) e l'autostrada A22 Brennero-Modena (località Nogarole Rocca); e in Trentino Alto-Adige il potenziamento a 4 corsie della SS 47 Valsugana, la realizzazione della A 31 Nord da Piovene Rocchette all'interconnessione con la A22 e infine i grandi interventi per il potenziamento della stessa A22 (tra gli altri terza corsia tra Verona e intersezione A1, terza corsia dinamica nel tratto Bolzano - Verona, parcheggi e autoparchi).

**Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo**

**Allegato A (Infondatezza dati a sostegno dell'Opera):**

**Le politiche del traffico merci sull'asse del Brennero e l'utilità del quadruplicamento ferroviario Verona-Brennero**

Premessa

Il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (cfr. cap.22 e in particolare il paragrafo 22.3) e la Relazione di progetto (cfr. cap. 4 e in particolare il paragrafo 4.4.) - che sono alla base del Dibattito Pubblico in corso - affermano, in sintesi, che uno dei maggiori vantaggi della completa realizzazione ed entrata in esercizio di tutte le nuove tratte ferroviarie di accesso alla galleria di base del Brennero (tra il 2035 e il 2040) sta: a) nella crescita significativa del numero di treni merci disponibili; b) nella diminuzione significativa del numero di autocarri pesanti.

Tali effetti positivi si verificherebbero lungo quel corridoio del Brennero che, secondo i documenti di appoggio della Brenner Corridor Platform, va da Monaco di Baviera a Verona. Tuttavia la consistenza esatta degli stessi effetti non viene presentata e non risulta valutabile poiché non vengono dichiarate le distanze chilometriche dei percorsi totali cui essi si dovrebbero riferire.

La contrazione del traffico merci pesante sulla A22 e l'aumento della capacità di trasporto merci sulla ferrovia nell'orizzonte temporale dato appaiono pertanto dichiarazioni non dimostrate, fermo restando che non viene offerta alla valutazione dei partecipanti al Dibattito Pubblico nessuna proposta di misura concreta per accompagnare l'eventuale futuro trasferimento modale.

Questo comitato prende atto che tra gli obiettivi dichiarati del quadruplicamento ferroviario in questione - per gli aspetti relativi ai trasporti - sono compresi anche l'abbattimento dell'inquinamento acustico da convogli merci nelle aree urbane, la maggiore regolarità dell'esercizio generale e il miglioramento nell'esercizio dei treni passeggeri.

Tuttavia non c'è dubbio che il risultato più importante atteso dalla realizzazione dell'intero progetto è un consistente trasferimento modale di traffico merci da gomma a rotaia se non altro sull'asse del Brennero, con i correlativi risultati in termini di tutela della salute pubblica dagli inquinamenti dell'aria.

E' del tutto evidente però che il Dibattito Pubblico e i documenti ufficiali posti alla sua base omettono di prendere in considerazione intere problematiche, vasti insiemi di dati e posizioni scientifiche di rilievo secondo cui l'obiettivo dell'annunciato trasferimento modale potrebbe essere raggiunto in tempi molto più brevi, con impatti ambientali e costi enormemente inferiori rispetto a quelli richiesti dalla realizzazione del programmato quadruplicamento ferroviario.

Si tralasciano volutamente le complesse tematiche collegate alle molteplici previsioni sulle evoluzioni dei traffici merci su strada e ferrovia lungo l'asse del Brennero, sulle relative metodologie e sulle forti polemiche connesse. Non si può tuttavia non accennare brevemente al fatto che queste previsioni, iniziate con gli studi preliminari sulla fattibilità della galleria del Brennero, si sono rivelate alla prova dei fatti sistematicamente sovradimensionate.

Si osserva poi, senza entrare nel merito in questa sede, che per contenere l'inquinamento acustico da esercizio ferroviario esistono misure, tecnologie e interventi infrastrutturali efficaci molto meno costosi e impattanti della costruzione dell'opera in progetto. E che l'offerta di treni passeggeri sulla linea del Brennero appare abbondante e sufficiente anche nel lungo periodo.

## Il traffico deviato sull'asse del Brennero

Sono molto numerosi gli studi scientifici anche recenti secondo cui al valico del Brennero transita su strada un traffico merci c.d. deviato, che si discosta dal proprio percorso più breve tra origine e destinazione soprattutto per ragioni di convenienza economica.

Cfr. tra gli altri:

- Consiglio Federale della Svizzera, “Rapporto sul trasferimento del traffico luglio 2021 - giugno 2023”, 29.11.2023, versione italiana;
- Abschätzungen der Auswirkungen von Mautanpassungen auf das alpenquerende Straßengüterverkehrsaufkommen im Brennerkorridor (it.: Valutazione dell'impatto delle modifiche tariffarie sul traffico merci transalpino nel corridoio del Brennero), PLANUM Fallast & Partner GmbH, 2023, [https://www.bmimi.gv.at/dam/jcr:a79500a0-b9f5-4d77-b6df-49581b0dc936/Endbericht\\_Auswirkungen-Mautanpassungen-Brennerkorridor.pdf](https://www.bmimi.gv.at/dam/jcr:a79500a0-b9f5-4d77-b6df-49581b0dc936/Endbericht_Auswirkungen-Mautanpassungen-Brennerkorridor.pdf), commissionato dal Ministero Federale Austriaco per la protezione del clima, dell'ambiente, dell'energia, mobilità, innovazione e tecnologie;
- PLANOPTIMO, Büro Dr. Köll ZT-GmbH, “UNTERSUCHUNG DER ROUTENWAHL IM ALPENQUERENDEN STRASSEN GÜTERVERKEHR IN WESTÖSTERREICH UND DER SCHWEIZ 2019”, (it.: Studio sulla scelta del percorso nel traffico merci transalpino in Austria occidentale e Svizzera 2014 - Relazione finale), per conto dell'Ufficio del Governo Provinciale del Tirolo SG Pianificazione del traffico, Reith bei Seefeld, ottobre 2019;
- Verkehr in Tirol - Bericht 2011, Amt der Tiroler Landesregierung Abteilung Verkehrsplanung, Innsbruck, Juni 2012;
- Alpenquerender Güterverkehr Entwicklungen und Herausforderungen unter besonderer Berücksichtigung des Umwegverkehrs (it.: Trasporto merci transalpino: sviluppi e sfide con particolare attenzione al traffico deviato), Sandra LANGE & Flavio V. RUFFINI, reviewed paper, REAL CORP 007 Proceedings / Tagungsband Vienna, May 20-23 2007.

Il traffico deviato in questione consiste:

- 1) in circa un 30% che devia con un percorso allungato di oltre 60 km e che sarebbe facilmente eliminabile se si ponesse fine allo squilibrio dei costi di pedaggio tra le rampe Sud e Nord delle autostrade di valico (autocarri pesanti equivalenti della categoria superiore per prestazioni e capacità nel gennaio del 2026 pagavano sulla A13 in Austria 118,14 ct/km e sulla A22 in Italia 18,05 ct/km);
- 2) in circa un altro 30% che devia con un percorso allungato fino a 60 km e che sarebbe in gran parte eliminabile affiancando al riequilibrio dei pedaggi altre misure di politica di traffico (soprattutto divieti di transito notturno, divieti settoriali ed eliminazione dei sussidi ambientalmente dannosi, cessando di trincerarsi dietro le regole che tutelano la libertà dei commerci).

Se lo spostamento del traffico deviato fosse realizzato verrebbe meno la principale motivazione fondante del progetto di quadruplicamento ferroviario che il Dibattito Pubblico sta discutendo.

È anche il caso di sottolineare che scelte recenti dei Governi italiani, specie quanto a piani di investimento, rischiano di richiamare altro importante traffico merci verso la A22 in aperta contraddizione con le intenzioni di contenimento dichiarate per giustificare il progetto di quadruplicamento ferroviario di cui si tratta. Sono infatti molto controversi: il raccordo tra l'autostrada A15 Parma-La Spezia (località Fontevivo) e l'autostrada A22 Brennero-Modena (località Nogarole Rocca); e in Trentino Alto-Adige il potenziamento a 4 corsie della SS 47 Valsugana, la realizzazione della A 31 Nord da Piovene Rocchette all'interconnessione con la A22 e infine i grandi interventi per il potenziamento della stessa A22 (tra gli altri terza corsia tra Verona e intersezione A1, terza corsia dinamica nel tratto Bolzano - Verona, parcheggi e autoparchi).

Resta ora da affrontare il problema immediatamente connesso al precedente, e cioè quello della destinazione modale del traffico merci così sottratto alla strada e che non sarebbe difficile spingere verso altre direttrici transalpine (principalmente le ferrovie svizzere) o verso la ferrovia storica del Brennero.

#### La capacità residua di trasporto della ferrovia esistente

Secondo dati consolidati di iMonitraf! (Annual Report dal 2022 al 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 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/>
- RFI, "Prefazione generale all'orario di servizio in uso sulla infrastruttura ferroviaria nazionale per i convogli di RFI", aggiornata il 20.10.2022 (cfr. in particolare articoli 60 e 77);

- RFI, 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);
- RFI, 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/>
- RFI, “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);
- RFI, “Scenario tecnico e sviluppo ferroviario nella Regione Trentino Alto Adige”, dicembre 2013;
- RFI, “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 (it.: Governo regionale del Tirolo, Dipartimento di pianificazione dei trasporti), “Verkehrsbericht 2007” (it.: Trasporti in Tirolo - Rapporto 2011) (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”;
- RFI, “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 ed 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 - sarebbero presumibilmente in grado di far emergere la prevalenza dell'alternativa zero.

20.4.2026 Gianfranco Poliandri

**Allegato B, violenza epistemica (intervento di Mario Ferone, cittadino di Ala, all'assemblea dibattito pubblico tenutasi a Besenello il 20 aprile 2026):**

Dal PROGETTO PRELIMINARE 2008 Pat e RFI: POTENZIAMENTO ASSE FERROVIARIO MONACO VERONA LOTTO 3 CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO E ROVERETO

*“La documentazione di base è costituita dallo Studio di fattibilità 1993 (linea di accesso sud Fortezza Verona) e 2002 (Progetto Preliminare della Galleria di base del Brennero), dal nuovo tracciato (fattibilità 2002), dal progetto preliminare sviluppato da RFI all'inizio del 2003 e dalla proposta di alternativa “parietale” sviluppata dalla PAT in sede V.I.A. sempre nel 2003.”*

Infatti nel 2003 iniziarono in trentino le proteste, in primis quelle dei contadini della piana rotaliana, a seguire quelle di tutti i territori coinvolti.

17 luglio 2003: parere dei comuni della Vallagarina dove si segnalano le problematiche ambientali dei viadotti sull'Adige e i rischi di natura idrologica ai comuni di destra Adige: “Si richiede pertanto di studiare una soluzione diversa, che non presenti gli inaccettabili inconvenienti sopra citati”.

Il 17 settembre 2003 la giunta provinciale deliberava la valutazione negativa del progetto in destra Adige e esprimeva valutazione positiva del tracciato “alternativa 2 parietale in sx Adige con tutte le precauzioni del caso. Si richiedevano anche delle misure di accompagnamento atte a favorire l'utilizzo dell'attuale ferrovia che non furono mai attuate.

Il 29 novembre 2007 esce sul quotidiano Trentino la notizia del nuovo progetto.

Nel 2008 viene richiesto alla commissione ambiente del comprensorio della Vallagarina, di cui facevo parte, un parere sul nuovo progetto di circonvallazione di Trento e Rovereto a firma dell'ing. De Col per la Provincia Autonoma di Trento e dell'ing. Ciaravolo per RFI.

Vista tutta la documentazione, la commissione bocchia il progetto perché “...gli elaborati non escludono con certezza impatti irreversibili sull'ambiente, in particolare sulle falde acquifere, risorsa irrinunciabile e preziosa del territorio lagarino”

La commissione, oltre alle molte criticità, era stata colpita dalla relazione dell'ing. Barla del politecnico di Torino che evidenziava le evidenti carenze di progettazione nella proposta a fronte delle pesanti criticità.

Il 18 agosto la comunità della Vallagarina invia il parere alla Provincia Autonoma di Trento e ai primi di settembre anche Rovereto da parere negativo.

Da allora, dopo una serie di incontri pubblici per illustrare il progetto alla popolazione, fu un susseguirsi di manifestazioni di protesta su tutto il territorio trentino.

Nel 2011 RFI ritira il progetto per aggiornarlo e ripresentarlo nel 2015 modificato. Nasce l'Osservatorio sulla ferrovia del Brennero, meglio non coinvolgere i territori, così si riduce la protesta popolare. L'unica certezza, dice De Col è che non ci sono i soldi.

Infatti:

il 17 febbraio 2015 nella riunione dell'osservatorio sono presenti i sindaci, l'assessore Gilmozzi, il commissario governativo Fabbris e l'ing. Bocchimuzzo di RFI, che ha presentato il nuovo progetto dove mancava totalmente il tratto sud (gallerie delle fittanze). Fabbris sottolineava che le circonvallazioni di Trento e Rovereto non erano indispensabili al progetto di completamento delle tratte sud del Tunnel di Base del Brennero.

Nel progetto del 2015, presentato dall'allora ministro Delrio, del progetto Monaco-Verona rimane solo il tunnel del Brennero, fra Verona e Fortezza sono previsti solo degli adeguamenti prestazionali. Nel 2018 nuovo progetto per la circonvallazione di Rovereto.

Conclusioni:

Dopo anni di battaglie, di tempo tolto alla famiglia, ai figli, dove spesso mi sentivo dire dai cittadini indifferenti "tanto no i la fa" oppure "tanto se i vol farla i la fa", devo ringraziare i tecnici di RFI che hanno dimostrato che la lotta dei no TAV era giustificata, che i progetti davvero erano pericolosi per il nostro territorio. Grazie alla tenacia dei no TAV, i progetti sono stati modificati e migliorati. Grazie.

Nel 2021 con il pnrr i soldi pubblici sono tornati e qualcuno ci ha raccontato che nel 2026 avremmo avuto la circonvallazione di Trento...

20/04/2026 Mauro Ferone

### **Allegato C (critica Ragionata complessiva lotto 3b Rovereto)**

Critica ragionata alla Relazione di Progetto ed al DocFAB del lotto 3 B, Circonvallazione ferroviaria di Rovereto

... a proposito di "dibattito pubblico"

In data 9 marzo 2026 Rete Ferroviaria Italiana ha comunicato l'avvio del Dibattito Pubblico circa la realizzazione del lotto 3B, Circonvallazione di Rovereto, delle tratte di accesso al quadruplicamento della linea ferroviaria del Brennero.

Diciamo subito che quello che verrà realizzato e che si concluderà a settembre 2026 con la Relazione Finale del Responsabile è un finto Dibattito Pubblico.

Le modalità previste per la partecipazione limitano la stessa ai soggetti istituzionali e prevedono procedure che contrastano con la informalità delle strutture e degli organismi di partecipazione della società civile, che spesso hanno una struttura a rete e nella generalità dei casi si costituiscono per scopo specifico e non attorno a progetti e programmi più generali. L'obbligo di avere statuti, di registrazione presso la Agenzia delle Entrate, il possesso di "partita IVA", di strutturazioni interne con modalità organizzative piramidali, generalmente riguarda Associazioni ed organismi che nella stragrande maggioranza dei casi sono strutture e filiazioni locali di Associazioni Nazionali e non certo comitati di cittadini portatori di interessi e preoccupazioni territoriali di carattere ambientale. La certezza è quella di un dibattito dal quale sono esclusi i soggetti che con l'opera avranno da confrontarsi "per forza", perché crea problemi e disagi sui territori, perché rischia di peggiorare la qualità della vita, del lavoro e/o delle relazioni dentro e fra le comunità.

La stessa scelta di fare il dibattito prevalentemente "on line", attraverso videoconferenze dove per partecipare bisogna essere accreditati e prenotare l'intervento, e di limitare a due i confronti

Assembleari Pubblici mentre i Comuni direttamente interessati all'opera sono almeno 7 (Ala, Rovereto, Volano, Calliano, Besenello, Trento (due dei quali costituiscono le due città più importanti della Provincia e sono strutturate territorialmente in circoscrizioni) testimonia una modalità di concepire il Dibattito Pubblico se va bene come pura formalità, obbligatoria per legge ma in realtà inutile alla formazione della volontà: una cosa che bisogna fare ma che è poco di più di un formale atto burocratico.

E'partendo da queste considerazioni che prende corpo un percorso di dibattito pubblico radicalmente diverso, dove sono le Assemblee dei cittadini e dei territori i luoghi di confronto sull'opera e le sua utilità.

Gli estensori di queste note si impegnano insomma a realizzare, in tutti i comuni interessati alla circonvallazione ferroviaria di Rovereto, Pubbliche Assemblee Aperte dove saranno invitati sia i rappresentanti istituzionali dei territori interessati che i Proponenti dell'opera (RFI) e dove i cittadini avranno la possibilità di esprimere il loro parere, le loro perplessità e di entrare nel merito del progetto presentato.

... alcune premesse necessarie

La documentazione fornita dai proponenti e su cui si dovrebbe svolgere il dibattito pubblico, presente sul sito [www.dpcirconvallazioneRovereto.it](http://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

L'assenza di un progetto, seppure di grana grossa come è il PFTE, impedisce un approfondimento reale delle scelte e dei tracciati proposti. In particolare non appare condivisibile che la discussione avvenga sul "come" e non anche sul "se" realizzare l'opera.

L'alternativa proposta dalla Relazione di Progetto (sia quello più breve che quello più lungo) si limita infatti ad illustrare tre ipotesi di tracciato ma non giustifica ne dimostra la necessità dell'opera,

La scelta di fare il dibattito pubblico sulla base di un documento ed in assenza del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) pur essendo quest'ultimo l'unica parte dell'opera per ora coperta da finanziamento, risulta assolutamente incomprensibile e svilisce la discussione ed il

confronto. Mentre rende incomprensibili alcune delle scelte 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 di un tracciato che oggettivamente non pare richiederle, ne motivarle.

Non solo.

Siamo in presenza di un'opera che, lo dice chiaramente la documentazione presentata, è oggi priva di finanziamento e che rischia di decadere se "dopo 6 mesi dalla approvazione della pubblica utilità (che avviene attraverso la adozione del PFTE e dopo l'esame dello stesso da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici) la Commissaria Straordinaria non dichiarerà l'avvenuto finanziamento" (cfr pag. del Documento di Progetto).

Rischiamo insomma di fare un dibattito pubblico accelerato rispetto alla realizzazione dell'opera (che allo stato attuale non è neppure lontanamente finanziata) ed inutile se il finanziamento non verrà effettuato.

Siamo, insomma, in una situazione per alcuni versi paradossale. Ci viene chiesto di approvare un tracciato allo stato privo di motivazioni trasportistiche (e di giustificazioni in ordine alla sua necessità per il traffico merci), di cui non c'è neppure uno straccio di progetto (nemmeno a livello

di PFTE, che è da considerarsi il minimo della progettualità necessaria per opere di questo tipo), di un'opera per la quale non esiste alcun finanziamento, e che se realizzata vedrà la luce almeno fra 10 anni da adesso (la documentazione del dibattito pubblico parla di 7,5 anni per la sola realizzazione dei lavori). Un'opera che se approvata vincolerà per almeno 15 anni le destinazioni urbanistiche e le scelte territoriali dell'asta dell'Adige mentre rischia di mutare profondamente le caratteristiche della sua economia.

Sull'utilità dell'opera torneremo più avanti illustrando "la opzione zero". In sede di premessa non può invece sfuggire il pressapochismo e la scarsa fondatezza di talune affermazioni contenute nel Documento di Progetto. A più riprese gli estensori di quel testo scrivono che sul progetto di fattibilità si esprimerà la Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, che darà il suo parere anche sulla VIA (valutazione di impatto ambientale). Questo è scritto, probabilmente per rintuzzare eventuali critiche sui tempi delle eventuali autorizzazioni all'opera posto che per le opere di PNRR il D.L. 77/2021 ha costruito un percorso accelerato che riduceva significativamente i tempi di approvazione delle opere stesse.

La riduzione dei tempi nelle autorizzazioni era giustificata dall'aver fissato il 31 giugno 2026 come data inderogabile per la fine di quei lavori e la fruibilità pubblica degli stessi.

Ora, invece, la Circonvallazione di Rovereto non è ma stata inserita, ne può esserlo, dentro le opere del PNRR dal quale nell'inverno 2024 è stata esclusa anche la circonvallazione di Trento (originariamente una delle 10 opere più importanti del PNRR). Mentre la circonvallazione di Trento beneficerà egualmente delle accelerazioni per le opere del PNRR come previsto da un apposito decreto, ben diverso sarà l'iter della circonvallazione di Rovereto che dovrà percorrere le strade ordinarie per le autorizzazioni, strade che sono significativamente più lunghe e tortuose a cominciare dalla VIA Nazionale che mediamente richiede anni per la sua approvazione.

Che in un documento di RFI si prenda una cantonata di questo tipo ci parla della funzione politica di questa proposta, le cui finalità elettorali (in funzione delle elezioni provinciali del 2028) sembrano prevalenti ed all'origine della accelerazione in corso.

... eterogenesi dei fini

Le uniche motivazioni a sostegno della Circonvallazione di Rovereto contenute nella Relazione di Progetto hanno tratti fortemente speculativi e prospettano finalità che con il passaggio da gomma a rotaia o di natura trasportistica hanno ben poco a che fare. 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".

Della mutazione in corso della Valle dell'Adige, che con la realizzazione del quadruplicamento della linea del Brennero ma soprattutto con lo sbocco ad Acquaviva della PIRUBI, il rinnovo della

concessione della Autostrada del Brennero e la realizzazione della terza corsia dinamica, si sta trasformando in un nastro trasportatore di merci verso il centro Europa, disarticolando l'economia di quei territori attraverso una ulteriore invasione di traffico (merci ed automobilistico) la perdita di consistenti porzioni di terreno agricolo e di importanti sorgenti acquifere invece neanche una parola. E' il progresso, bellezza.

... opzione zero

Descrivendo l'attuale traffico ferroviario sulla linea del Brennero, gli estensori delle 224 pagine del Documento circa le Fattibilità Alternative e Progettuali, parlano di 166 treni misti (merci e passeggeri) che quotidianamente percorrono la linea del Brennero. Di questi 62 sono treni unicamente merci, 13 dei quali viaggiano in fascia notturna.

Siano insomma di fronte ad un'opera, pensata per separare il traffico merci da quello passeggeri, che fino alla realizzazione finale di quello che i documenti presentati chiamano "Global Project" (la realizzazione di tutti e sette i lotti che costituirebbero il collegamento ferroviario dal Brennero a Verona e le tratte europee in Austria ed in Germania) interesserà poco più di due treni l'ora. Va preliminarmente ricordato che ad oggi (basta andare sul sito del tunnel del Brennero per verificarlo) dal Brennero passa il 66% del trasporto merci italiano, l'84 % viaggia su strada il 26% su rotaia. Detto in altre parole i 62 treni merci giornalieri portano il 26% delle merci che transitano dal Brennero.

L'obiettivo (per il 2050) contenuto nel Libro Bianco dei Trasporti Europeo è raggiungere il 50% del trasporto merci su rotaia, mentre l'obiettivo per il 2030 è del 30%, che tradotto in treni sulla linea del Brennero significa 10 treni merci in più al giorno (da 62 a 72): un obiettivo raggiungibile con una semplice riprogrammazione delle linee e senza alcun costo.

E' noto inoltre che l'attuale utilizzo della capacità della linea del Brennero dal punto di vista del traffico merci permette un incremento del 50% della sua attuale portata senza alcun significativo intervento sulla linea.

Non solo, nella documentazione presentata si ammette che la linea merci ha una significativa possibilità di ampliamento senza interventi e poi si dice che l'opera proposta vuole favorire il passaggio dal modello 600 al modello 750, ovvero l'utilizzo di treni di maggiore lunghezza (750 metri) e con maggiore capacità (quasi doppia rispetto a quella attuale). La sola introduzione dei treni modello 750 permetterebbe insomma l'immediato raggiungimento dell'obiettivo europeo per il 2030 e ci avvicinerebbe molto all'obiettivo previsto per il 2050 con costi zero per quel che riguarda la realizzazione di una nuova linea e di nuove tratte di accesso.

Nella documentazione allegata alla Relazione di Progetto si parla della circonvallazione di Rovereto come "passaggio dalla gomma alla rotaia" e si cita il congestionamento della A22 (l'autostrada del Brennero).

Per quel che riguarda l'autostrada del Brennero è in corso il rinnovo della concessione. Alla base dello stesso è un project financing promosso dal CdA della Brennero (oggi proprietà degli enti locali che sostengono la circonvallazione ferroviaria di Trento e Rovereto) che lavora 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 traffico 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.

Come ci dicono gli studi delle Ferrovie austriache, svizzere e tedesche attualmente almeno il 30% del traffico della autostrada del Brennero è "traffico deviato", ovvero richiamato su questa arteria dal basso costo dei pedaggi e dagli incentivi sul costo del carburante. Si tratta di un traffico che potrebbe raggiungere le proprie destinazioni utilizzando percorsi più corti e diretti e che invece usa la autostrada del Brennero per risparmiare.

Riorientando questi flussi (operazioni fattibile a costi molto contenuti) il problema della A22 sarebbe risolto davvero in modo green, con risultati positivi sia in termini di inquinamento che di congestione e si favorirebbe un reale passaggio dalla gomma alla rotaia a beneficio del trasporto merci ferroviario attraverso i valichi transfrontalieri sulle Alpi.

A tale proposito è possibile consultare la documentazione e la ricerca fatta dal blog No tav Brennero

(<https://notavbrennero2023.noblogs.org/>) dove sono riportati gli studi sul traffico deviato aggiornati al 2025. Studi e riflessioni che analizzano non solo la documentazione italiana ma anche quella di alcuni paesi europei (Austria, Germania e Svizzera) che non il Brennero hanno relazioni continue e dirette.

Non considerare l'opzione zero fra le opzioni possibili (limitandosi a tre tracciati come fa la Relazione di Progetto) toglie dal tavolo l'unica alternativa realmente ambientalista rispetto al tema del traffico merci e priva il confronto di un orizzonte non localistico e capace invece di confrontarsi con le emergenze di questa fase storica.

... scelte contraddittorie e immotivate

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, i tracciati su cui ha lavorato RFI sono tre (contrassegnati dai colori verde, blu e rosso) ed il tracciato scelto è quello rosso, individuato attraverso un'analisi multicriteriale costituita da tre indicatori principali: la sostenibilità ambientale, la sostenibilità economica e la sostenibilità tecnico-economica. Il tracciato rosso avrebbe totalizzato un punteggio di 63,52/100 distanziando significativamente il tracciato verde (48,38/100) ed ancora maggiormente quello blu (40,10/100). Al di là della dizione generica i parametri di riferimento per la misura delle sostenibilità che hanno dato vita alla classifica finale, non sono noti.

Tutti e tre i tracciati (che sostanzialmente hanno lunghezze dello stesso ordine, ovvero fra i 23 ed i 25 km) scorrono in galleria sotterranea a "meno 60/70 metri", approssimazione tutt'altro che scientifica posto che per superare 10 metri di dislivello, "alla pendenza del 12x1000" serve poco meno di un chilometro di galleria...

Il perché di questa scelta non è chiaro, ed è foriero di ulteriori criticità.

Una pendenza del 12x1000 è per le linee ferroviarie una pendenza molto elevata. Basta consultare internet per sapere che se un treno si dovesse fermare su una di queste risalite con tutta probabilità avrebbe bisogno di una ulteriore locomotiva che lo spinge da dietro per poter ripartire. Il perché di detta pendenza risulta poi ingiustificato sapendo che l'attuale pendenza massima della linea del Brennero (lo scrivono gli stessi proponenti nella Relazione di Progetto) è del 7x1000 e che sulla intera linea, da Verona al Brennero, stante ai progetti approvati per il quadruplicamento, solo il tratto da Fortezza a Ponte Gardena, in alcuni tratti, raggiunge la pendenza del 12x1000, scelta obbligata per superare il dislivello fra le due località e permettere lo scavalco del Brennero a pendenze ragionevoli. Tanto per capirci basta dire che il tracciato pensato per la circonvallazione di Trento è del 2/3x1000.

Avere una pendenza così elevata (12x1000) dove esistono alternative è davvero inconcepibile sia sul piano della velocità di percorso che su quello della sicurezza.

Pare che all'origine di questa scelta stiano motivazioni di ordine militare, determinate dal divenire del corridoio scandinavo mediterraneo corridoio strategico per il traffico militare europeo. Una simile profondità renderebbe "militarmente inattaccabile" la linea ma avrebbe come contraltare che il percorso diverrebbe "obbiettivo strategico" ed attirerebbe sul nostro territorio e sulle nostre comunità i pericoli connessi ai conflitti bellici.

A non giustificare una simile profondità è poi la stessa natura dello scavo prevista, posto che si tratta di un percorso che attraversa "quasi esclusivamente unità di quaternario (sabbie e ghiaie)" e che solo nell'ultimo tratto, in fase di risalita verso il piano di campagna (fra Besenello ed Acquaviva) scava per circa 1 chilometro nelle rocce della montagna Vigolana.

Lo scavo dei quasi 24 km di galleria previsti attraversando "quasi esclusivamente sabbie e ghiaia" porta con sé un'altra enorme criticità. Lo scavo con le frese TBM avviene infatti realizzando e

consolidando in contemporanea le gallerie. Quando non si scava in roccia, come in questo caso, l'avanzamento è possibile solo consolidando le volte e la galleria stessa. Per farlo è necessario l'utilizzo di additivi, schiume ed acceleranti per favorire la veloce presa del cemento, condizione essenziale per poter avanzare con lo scavo senza che questo produca il crollo della volta e il seppellimento delle frese (come è successo, anche recentemente nello scavo delle gallerie del Terzo Valico).

Per ottenere questo effetto sono usati prodotti letali per la flora e la fauna acquatica, mentre in Veneto (ad esempio nella realizzazione della pedemontana) l'utilizzo di prodotti simili ha dato vita ad importanti ed estesi inquinamenti da PFAS. L'utilizzo massivo di questi prodotti, che servono anche ad accelerare il funzionamento delle frese, porta con sé la possibilità che cambi la natura dei terreni scavati passando da terreni e rocce da scavo utilizzabili per i ripristini ambientali a rifiuti da conferire in discarica autorizzata.

A tale proposito è bene ricordare che lo scavo delle gallerie produrrà circa 3,8 milioni di metri cubi di terreno in banco, quasi 5.000.000 di terreno sfuso, smarino da collocare sul territorio.

... “danni collaterali” ovvero il problema di Marco

Fra le maggiori criticità dell'opera, come proposta nella Relazione di Progetto, sono sicuramente gli imbocchi della galleria sotterranea ed in particolare l'abitato di Marco e la località Acquaviva a Mattarello (di cui ci occuperemo nel prossimo capitoletto).

A Marco, scrive la Relazione di Progetto, sarà necessario realizzare un “impianto polmone” per lo stazionamento/precedenze dei treni merci. A tale proposito sarebbero previsti sei binari, oltre ai 4 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. 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 ed in uscita, operazioni che avverranno a 100km/h di velocità e quindi saranno particolarmente fastidiose dando vita ad 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.

Per la realizzazione del “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 ed 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, dove finirà per prevalere l'immagine di un sobborgo trasformato in svincolo ferroviario e ad 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, ad 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 ed 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/Marco sempre verso Rovereto. Un tratto distintivo del lotto 3A e B che proseguirà anche dallo scalo Filzi fino a Roncafort nel Comune di Trento.

Infine nella Relazione di Progetto e nel docFAB dicono nulla sugli espropri che accompagneranno la realizzazione dell'opera, scelta "politicamente furba" ma assolutamente non condivisibile visto che costituisce uno dei temi maggiori su cui misurare la sostenibilità dell'opera. Il fatto che il dibattito giornalistico sulla circonvallazione dia conto di meglio non precisate abitazioni "che sarebbero state salvate dall'esproprio" testimonia che i proponenti e la amministrazione comunale di Rovereto

hanno affrontato il tema mentre il fatto che nella documentazione ufficiale questo sia un tema marginale preoccupa e non poco.

... Acquaviva e le sorgenti idriche possibili vittime sacrificali

L'unico tratto in cui la galleria a due canne bucherà, per circa 1 km la roccia anziché attraversare ghiaie e sabbie è collocato al km 18,800 del tracciato proposto fra il Comune di Besenello e il sobborgo di Mattarello/Acquaviva.

La montagna interessata alla galleria è la Vigolana, montagna carsica e ricchissima d'acqua alla base della quale, nell'asta dell'Adige è presente una delle sorgenti più importanti dell'acquifero della provincia di Trento che attualmente alimenta la parte sud del comune capoluogo ed i comuni limitrofi fra i quali Besenello, mentre in futuro è previsto che serva a dare acqua anche al Comune di Rovereto.

Si tratta di una sorgente, come ammette la stessa Relazione di Progetto, con portata superiore agli 800 litri al secondo, di importanza strategica per l'intera provincia di Trento. La galleria proposta si configura insomma come un enorme pericolo per quella sorgente posto che già il tentativo di realizzazione in roccia, dentro la Vigolana, il depuratore a Trento sud si è reso impossibile vista la pressione dell'acqua presente nel sistema carsico di quella montagna. L'importanza della sorgente esclude poi che per la realizzazione della galleria della circonvallazione si possano usare, senza pericolo di perdere l'acquifero, additivi e schiume o prodotti per il consolidamento del cemento. A ischio è infatti la qualità dell'acqua, la sua potabilità.

La scelta di far transitare il quel tratto la circonvallazione di Rovereto è particolarmente grave ed evidenzia il carattere ambientalmente distruttivo di quella che viene falsamente presentata come un'opera green.

Quell'area della provincia di Trento, la zona di Mattarello, Acquaviva, Besenello sta diventando un area di sacrificio alla idea di un progresso tecnocratico e costruito sulla illimitatezza delle risorse. E' in quella zona che si vorrebbe far arrivare la circonvallazione ferroviaria di Trento dopo aver bucato la montagna Marzola e messo in pericolo centinaia di sorgenti d'acqua presenti sulle colline e sulla montagna ad est della città capoluogo, è da lì, distruggendo la sorgente di Acquaviva, che dovrebbe transitare la circonvallazione ferroviaria di Rovereto, è lì, che la Giunta Provinciale ha in animo di far uscire, attraverso un'altra galleria sotto la Vigolana il nuovo percorso della PIRUBI (l'autostrada della Valdastico), è lì, in quei territori che negli ultimi 20 anni si sono sacrificati alla

stradomania ed alle “grandi opere” almeno un centinaio di ettari di terreni agricoli primari e che almeno altrettanti ne saranno sacrificati nel prossimo futuro.

Ma il problema dell’acqua e della possibile perdita di importanti fonti idriche non riguarda solo Acquaviva, dove la Relazione di Progetto parla di rischio di “forti venute d’acqua in galleria”. Sempre nella Relazione in oggetto e nel documento di fattibilità delle alternative progettuali si parla, rinviando a studi futuri!, di pericolosità idriche ed idrauliche e di possibili afflussi consistenti di acqua in galleria, oltre che ad Acquaviva, anche presso il dosso della Sega, come a rischio sono i pozzi che danno acqua a Calliano, che pesca la sua acqua potabile a profondità prossime allo scorrimento alla galleria sotterranea e potrebbe essere interessata da fenomeni di “vasi comunicanti” che avrebbero conseguenze molto pesanti per gli abitanti e le attività agricole.

... L’imbocco nord e Besenello

La relazione evidenzia inoltre altri significative criticità.

Fra le più significative il problema delle pareti rocciose potenzialmente soggette a fenomeni di crollo ai Murazzi, sempre sulle pendici della Vigolana, posti in evidenza dalla carta geologica pubblicata a pag. 53 e ancora le interferenze a Besenello con la necropoli Scottinelli e con la vigna Benvenuti a Calliano, mentre vincoli storici ed architettonici risultano minacciati a Mattarello, villa Bortolazzi, che finirà per essere circondata dalla nuova viabilità e dalla confluenza delle due circonvallazioni (di Trento e di Rovereto), così come la realizzazione della opera di progetto mette a rischio il cimitero di Besenello e la chiesa di sant’Agata mentre attraversa i siti contaminati di Besenello ed in particolare la discarica di RSU ai Murazzi e quella del Rio Secco. Essendo Besenello in fase di risalita della galleria in pericolo sono anche, e su questo sarebbe stato necessario uno studio approfondito, le fondamenta delle costruzioni sul tracciato della galleria a due

canne, posto che in altra parte della Relazione RFI parla di esproprio a rischio in aree dove la copertura è fra i 20 ed i 30 metri.

Lascia basiti infine la superficialità con cui si affronta il problema della possibile interferenza con i Lavini di Marco sito di grande importanza archeologica e storica. Si scrive infatti che “sulla base dei rilievi oggi disponibili (sic! Ndr) non dovrebbero essere interessati all’opera che dovrebbe transitare “nei depositi alluvionali sotto di essi”.

Infine sono davvero tanti, e non vale la pena affrontare il problema in questa prima nota, i siti contaminati che si trovano in un raggio inferiore ai 200 metri dal tracciato dell’opera proposta, così come la circonvallazione di Rovereto interferirà con molti dei siti di Natura 2000.

... tempi di realizzazione discutibili ed a rischio di cantieri infiniti e costi di realizzazione palesemente non veri

La relazione di Progetto ed in generale la documentazione fornita parla di 7,5 anni per la realizzazione dell’opera... dalla consegna dei lavori.

La postilla è di particolare importanza essendo significativamente lungo l’iter approvativo per un’opera, come abbiamo detto, fuori dal PNRR ed attualmente non finanziata.

Nelle scorse settimane il quotidiano Repubblica ha dato conto di una riunione tenutasi fra la Ragioneria Generale dello Stato, il Ministro del Tesoro Giorgetti, il vice Ministro dei Trasporti Dixi e Salini ( proprietario di Webuild, l’azienda multinazionale che stà realizzando la maggior parte delle grandi opere nel nostro paese) nella quale erano in discussione i tempi di realizzazione delle grandi opere in corso e già finanziate.

La conclusione a cui secondo Repubblica è arrivata la riunione è che la Ragioneria dello stato e Giorgetti hanno detto stop a qualsiasi nuova opera perché non c’è la copertura finanziaria e difficilmente potrà esserci essendo i bilanci dei prossimi anni pesantemente gravati dal

significativo aumento delle spese militari imposto alle nazioni europee (Italia in primis) appartenenti alla NATO, mentre, per le opere già finanziate si procederà ad affrontare le emergenze di volta in volta con tempi decisi opera per opera.

Alla luce di questo quadro finanziario ipotizzare una data di consegna dei lavori è non solo difficile ma impossibile, essendo numerose le varianti in campo che possono determinare la situazione.

Oggettivamente iniziare oggi un'opera che è pensata per entrare in funzione almeno fra 10 anni è un azzardo, come lo è vincolare urbanisticamente un'area grande come quella interessata alla circonvallazione ferroviaria di Rovereto (che coincide con il grosso dell'asta dell'Adige) in assenza di certezze circa il finanziamento dell'opera.

Le cifre prospettate come costo sono poi assolutamente non credibili.

A parte la sciatteria di fare il prezzo sulla base dei costi stimati nel 2024, cioè di presentare una spesa che già si ritiene superata perché riferita a due anni prima della redazione della Relazione di Progetto, è la stessa stima del prezzo ad essere palesemente sottodimensionata.

Un km di galleria a due canne realizzato al Brennero costa circa 200.000.000 di euro; la circonvallazione di Trento, sulla base della richiesta su cui RFI si è scontrata con il Consorzio Webuild presso il TAR vale 150.000.000 di euro a Km e questo senza il costo del conferimento nelle discariche autorizzate dell'inquinamento dei territori attraversati e del SIN di Trento nord. Stranamente a Rovereto il costo stimato 1 miliardo e 777 milioni arriva appena a 74 milioni a km, la metà che a Trento, un terzo rispetto a Bolzano.

Questo per dire che se alla fine, come è sempre successo per grandi opere come quelle in questione il prezzo reale sarà quello più alto (nel nostro caso quello attualmente in vigore al Brennero) il costo finale della circonvallazione di Rovereto sarà superiore a 5 miliardi di euro! Oltre alle evidenti criticità ambientali ed alla inutilità sostanziale siamo in presenza insomma di un'opera che non sta in piedi e che non risponde a nessuno dei bisogni delle popolazioni che attraversa ed interessa.

15/03/2026 Elio Bonfanti

**Data**

07/05/2026 Rovereto

## MODELLO INVIO OSSERVAZIONI/PROPOSTE

### Nome Cognome

Mario Zadra

### Recapito personale (telefono o mail)

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

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

Associazione Trentino No TAV

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

#### **MEMORIA SUL PROCESSO DI REALIZZAZIONE DELLE CIRCONVALLAZIONI FERROVIARIE DI TRENTO E ROVERETO**

##### **Verifiche procedurali e normative nel contesto autonomo trentino**

##### **1. Premessa: tutelare il territorio esigendo la correttezza del processo**

Questa memoria non esprime un giudizio di merito sull'utilità delle circonvallazioni ferroviarie di Trento e Rovereto. Il suo scopo è analizzare il processo con cui queste opere vengono proposte e avviate, per verificare se tale processo rispetti i principi di trasparenza, completezza informativa, tutela ambientale e partecipazione che l'ordinamento prescrive, anche nel caso di infrastrutture dichiarate strategiche o finanziate con risorse PNRR.

La convinzione di fondo è che uno spazio di azione efficace per i territori non si costruisca opponendo, fin dall'inizio, un rifiuto pregiudiziale al progetto, ma esigendo, prima di tutto, che il percorso decisionale sia condotto in modo ineccepibile. L'eventuale applicazione di regimi procedurali accelerati non può tradursi in compressione dei diritti di informazione, partecipazione e tutela ambientale, né in inversione di fasi giuridicamente propedeutiche. Se il processo presenta vizi o omissioni, è il processo stesso a dover essere corretto, prima di qualsiasi avanzamento cantieristico o approvativo vincolante.

Solo una volta assicurata la correttezza del quadro procedurale sarà possibile e strategicamente efficace introdurre nel merito tutte le osservazioni tecniche e territoriali: dalle criticità legate alle aree contaminate e alla tutela delle falde acquifere, ai profili di sicurezza idrogeologica, sismica e di rischio idraulico, fino agli impatti sulla viabilità e sulla protezione civile. Anticipare il dibattito sul merito all'interno di un procedimento ancora affetto da vizi formali o sostanziali espone a un rischio concreto e noto nella prassi amministrativa: l'amministrazione potrebbe dichiarare l'interruzione o l'annullamento dell'iter, ufficialmente per sanare le irregolarità rilevate. Ma di fatto azzererebbe il lavoro di analisi, partecipazione e opposizione fin qui svolto, per poi riavviare un nuovo procedimento con documenti già calibrati per assorbire o neutralizzare le censure precedentemente sollevate.

Presidiare prima la legittimità del processo, quindi, non è una scelta dilatoria, ma una condizione necessaria per garantire che le istanze del territorio siano valutate in un quadro stabile, trasparente e giuridicamente inattaccabile, dove ogni osservazione produca effetti reali e non venga dispersa in un reset procedurale.

## **2. La VIA: procedimento unico, ma completo e preventivo**

La Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) è disciplinata dalla Parte II del D.Lgs. 152/2006 e costituisce il primo passaggio ufficiale di verifica indipendente tra progetto, territorio e cittadinanza. Per le infrastrutture ferroviarie di competenza statale, la competenza VIA è attribuita al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), con parere obbligatorio della Provincia Autonoma di Trento ai sensi dello Statuto speciale e della normativa di attuazione.

La VIA è un procedimento unico che deve valutare tutti gli impatti significativi dell'opera: fase di costruzione, esercizio e dismissione (Allegato IV, D.Lgs. 152/2006; Direttiva 2011/92/UE). La normativa e la giurisprudenza amministrativa richiedono che lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) contenga una valutazione specifica, dettagliata e monitorabile degli impatti di cantiere, con un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) operativo già definito in fase di PFTE. Scavi in galleria, movimentazione di terre potenzialmente contaminate, intercettazione di falde, uso di additivi chimici, polveri, rumore e traffico pesante sono impatti transitori ma non per questo meno rilevanti, e devono essere oggetto di mitigazione e monitoraggio fin dall'avvio dei lavori.

Il provvedimento di VIA ha funzione di semaforo: contiene le condizioni ambientali per la realizzazione, l'esercizio e la dismissione dell'opera, e deve essere adottato prima dell'approvazione del progetto esecutivo e dell'affidamento dei lavori principali. **Anche nei regimi speciali per opere strategiche/PNRR, la VIA resta presupposto inderogabile per le fasi realizzative**, salvo eventuali attività strettamente propedeutiche e monitorate (campionamenti, scavi esplorativi, etc.), espressamente autorizzate e coerenti con il quadro ambientale acquisito.

## **3. La sequenza procedurale nel regime speciale e nel contesto autonomo**

Per opere di rilievo nazionale finanziate con risorse PNRR o inserite negli elenchi delle infrastrutture strategiche, si applica il Titolo IV del D.Lgs. 36/2023 (già D.L. 76/2020), che consente una compressione dei tempi e una parziale contestualità delle fasi. Tale regime, tuttavia, **non autorizza l'inversione di passaggi sostanziali né l'omissione di valutazioni preventive**. La sequenza di riferimento rimane:

- 1. Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) / Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE)** – art. 41 D.Lgs. 36/2023. Deve contenere il quadro completo delle criticità territoriali (idrogeologiche, ambientali, bonifiche, vincoli) e le relative strategie di mitigazione.
- 2. Dibattito Pubblico** – DPCM 76/2018 e Allegato I.6 D.Lgs. 36/2023. Si svolge sul PFTE o sul DocFAP, con l'obiettivo di garantire informazione completa, partecipazione sostanziale e raccolta di osservazioni che il proponente deve valutare e integrare nel successivo livello progettuale.
- 3. Procedimento di VIA** – Parte II D.Lgs. 152/2006. Competenza MASE, con parere obbligatorio PAT. Deve concludersi prima dell'approvazione del progetto esecutivo e dell'avvio dei lavori principali.
- 4. Conferenza di Servizi / Procedimento autorizzatorio speciale** – Nel caso di opere statali gestite da Commissario Straordinario, le autorizzazioni ambientali, paesaggistiche e

territoriali sono acquisite in sede statale, con il coinvolgimento obbligatorio della PAT per le materie di competenza autonoma.

5. **Progettazione esecutiva e appalto** – Solo a seguito del superamento della VIA, dell'acquisizione dei pareri obbligatori e della certezza della copertura finanziaria.

Nel contesto trentino, il riparto di competenze è definito dallo Statuto speciale di autonomia (D.P.R. 670/1972, art. 8, 16 e 104) e dalle relative norme di attuazione. Le ferrovie sono materia statale, ma **la PAT conserva competenza primaria in materia di ambiente, governo del territorio, partecipazione e vigilanza**. Qualsiasi intervento nel territorio provinciale richiede il rispetto dell'Intesa Stato-PAT e il pieno esercizio dei poteri provinciali di parere, controllo e monitoraggio.

#### 4. Criticità rilevate nel caso concreto

Alla luce della documentazione disponibile e delle comunicazioni istituzionali, si osservano le seguenti criticità procedurali:

- **Circonvallazione di Trento (Scalo Filzi / SIN Trento Nord)**. Sono state annunciate attività propedeutiche (diaframmi, il cui carattere di stretta propedeuticità appare giuridicamente e tecnicamente discutibile) in un'area ancora interessata da provvedimenti giudiziari e da procedure di bonifica del Sito di Interesse Nazionale. La coordinazione tra cantiere ferroviario e piano di bonifica deve essere esplicitata, autorizzata e monitorata, previo formale coordinamento con l'Autorità Giudiziaria procedente, il MASE e la PAT, e nel rigoroso rispetto dei vincoli imposti dai provvedimenti di sequestro e dal piano di bonifica del SIN, per evitare interferenze con la messa in sicurezza ambientale e la tutela della falda.
- **Circonvallazione di Rovereto**: Il Dibattito Pubblico è stato avviato su un Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali che non conteneva gli studi idrogeologici definitivi né un quadro VIA avviato, e in assenza di un Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) completo. Il DPCM 76/2018 richiede che il dibattito si svolga su un documento progettuale contenente gli elementi essenziali per una valutazione comparativa delle alternative e degli impatti; l'assenza di studi idrogeologici e di un quadro VIA avviato compromette la sostanza del confronto. La documentazione ammette inoltre che l'opera è attualmente priva di finanziamento certo e soggetta a decadenza in mancanza di dichiarazione di copertura entro termini brevi. Un dibattito pubblico su un documento incompleto e su un'opera non finanziata rischia di configurarsi come adempimento formale, privo della sostanza partecipativa e decisionale prevista dalla normativa.
- **Modalità partecipative**: La prevalenza di sessioni online e la collocazione oraria degli incontri possono limitare la partecipazione effettiva di lavoratori, residenti e portatori di interesse, in contrasto con il principio di "massima partecipazione" e con gli standard previsti dalla vigente normativa provinciale in materia di partecipazione e cittadinanza attiva.
- **Inversione o compressione delle fasi**: L'avvio di attività di cantiere o l'assunzione di impegni vincolanti prima del completamento del PFTE, della VIA e dell'acquisizione dei pareri obbligatori non costituisce "semplificazione", ma esposizione a rischi procedurali, ambientali e finanziari.

## 5. Impatti di cantiere e monitoraggio ambientale operativo

Come ricordato, la VIA è un procedimento unico, ma deve contenere una valutazione dedicata agli impatti della fase di costruzione, con un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) che definisca:

- parametri da monitorare (falda, polveri, rumore, vibrazioni, qualità dell'aria, gestione terre e rocce da scavo);
- soglie di attenzione e di allarme;
- frequenza delle misurazioni e soggetti responsabili;
- modalità di pubblicazione dei dati e di attivazione di misure correttive in tempo reale.

Per opere che movimentano milioni di metri cubi di materiale, intercettano falde acquifere e operano in prossimità di aree contaminate o vincolate, il PMA deve essere presentato e reso pubblico nel procedimento di VIA, sulla base del PFTE, e reso operativo prima di qualsiasi autorizzazione ai lavori principali. Fatte salve le attività strettamente propedeutiche espressamente autorizzate ai sensi del Titolo IV del D.Lgs. 36/2023, queste devono comunque essere sottoposte a monitoraggio ambientale anticipato e a condizioni vincolanti. **Il PMA non può essere rinviato alla fase esecutiva o trattato come documento interno.**

## 6. Ruolo dei Comuni e della Provincia Autonoma: vigilanza, partecipazione e tutela

I Comuni interessati dai tracciati o dalle aree di cantiere non sono titolari del procedimento, ma conservano poteri e doveri di vigilanza in materia di salute pubblica, igiene, sicurezza e tutela del territorio.

L'art. 54 del D.Lgs. 267/2000 (TUEL) attribuisce al sindaco il potere di "**adottare ordinanze contingibili e urgenti in caso di emergenze sanitarie o di igiene pubblica**", poteri che si aggiungono a quelli generali di vigilanza.

Gli artt. 309 e 311 del D.Lgs. 152/2006 riconoscono agli enti locali la legittimazione a sollecitare interventi statali/provinciali in caso di danno ambientale e ad agire in sede giurisdizionale per la tutela dei propri interessi legittimi.

In presenza di un'opera di competenza statale/provinciale, la responsabilità per eventuali danni ambientali o sanitari segue la titolarità del procedimento e i poteri di controllo. I sindaci e le giunte non rispondono automaticamente o solidalmente per opere non di loro competenza, salvo omissioni nei propri ambiti di vigilanza. Ciò rende ancor più necessario che i Comuni:

1. adottino delibere di indirizzo con cui chiedono formalmente al Commissario Straordinario, al MASE e alla PAT impegni vincolanti su monitoraggio ambientale, gestione delle terre da scavo, coordinamento con le bonifiche e copertura finanziaria;
2. richiedano la piena trasparenza dei dati ambientali e l'attivazione di tavoli tecnici permanenti con PAT, APPA e proponente;
3. si riservino di esercitare i poteri di cui all'art. 309 D.Lgs. 152/2006 e di adottare ordinanze contingibili e urgenti qualora emergano rischi concreti per la salute pubblica o l'ambiente, ai sensi dell'art. 54 TUEL;
4. promuovano, in coordinamento con la PAT, forme di partecipazione conformi alla vigente normativa provinciale in materia di partecipazione, garantendo accessibilità, pluralità di formati e effettiva considerazione degli esiti.

## 7. Conclusioni e richieste operative

Alla luce di quanto esposto, la posizione qui espressa non è di opposizione ideologica, ma di pretesa di legalità procedurale e di tutela preventiva del territorio. Si richiede pertanto:

1. **Pubblicazione del PFTE completo** e degli studi idrogeologici, ambientali e di coordinamento con le bonifiche, prima di qualsiasi avanzamento progettuale o cantieristico.
2. **Avvio del procedimento di VIA** (competenza MASE, parere obbligatorio PAT) con valutazione esplicita degli impatti di cantiere e Piano di Monitoraggio Ambientale operativo, reso pubblico e sottoposto a verifica indipendente.
3. **Svolgimento del Dibattito Pubblico** in conformità al DPCM 76/2018 e agli standard provinciali, con formati accessibili, documentazione completa e impegno formale del proponente a integrare gli esiti nel successivo livello progettuale.
4. **Chiarezza sulla copertura finanziaria** e sui tempi del Commissario Straordinario, evitando dichiarazioni di pubblica utilità o impegni vincolanti in assenza di finanziamento certo e di quadro autorizzativo completo.
5. **Delibere comunali di indirizzo** che richiedano impegni vincolanti su monitoraggio, bonifiche, gestione terre e responsabilità, attivando i poteri di vigilanza e, se necessario, gli strumenti di tutela di cui al D.Lgs. 152/2006 e all'art. 54 TUEL.

Queste richieste mirano a garantire che il processo rispetti le regole, tuteli i cittadini e valorizzi il ruolo istituzionale della Provincia Autonoma e dei Comuni. Un'opera strategica è tale solo se è anche strategica nella trasparenza, nella prevenzione e nel rispetto del territorio che la ospita.

### Riferimenti normativi essenziali (aggiornati al contesto trentino e al regime speciale)

Atto	Contenuto rilevante	Note di applicabilità
D.Lgs. 152/2006, Parte II, artt. 19-29	Disciplina VIA, SIA, monitoraggio ambientale	Competenza MASE per ferrovie statali; parere obbligatorio PAT
D.Lgs. 152/2006, Allegato IV	Contenuti minimi SIA e PMA	Deve includere impatti di cantiere e monitoraggio operativo
D.Lgs. 152/2006, artt. 309-311	Legittimazione enti locali e responsabilità danno ambientale	Strumenti di vigilanza e tutela, non responsabilità automatica
D.Lgs. 267/2000, art. 54 (TUEL)	Ordinanze contingibili e urgenti del sindaco	Emergenze sanitarie e di igiene pubblica
D.Lgs. 36/2023, art. 41-42	PFTE, verifica progettuale	Base decisionale; deve essere completo prima di VIA e dibattito
D.Lgs. 36/2023, Titolo IV (artt. 44-48)	Regime speciale opere PNRR/strategiche e attività propedeutiche	Consente compressione fasi, ma non deroga a VIA, partecipazione e certezza finanziaria

DPCM 76/2018 + All. I.6 D.Lgs. 36/2023	Dibattito Pubblico	Soglie, modalità, obbligo di integrazione esiti; da coordinare con normativa provinciale
D.P.R. 670/1972 (Statuto speciale), art. 8, 16, 104	Riparto competenze Stato-PAT, Intese	Ferrovie: competenza statale; ambiente/territorio: competenza PAT; necessaria Intesa
L.P. 2/2016 e s.m.i. (Partecipazione e cittadinanza attiva)	Standard partecipativi provinciali	Integra DPCM 76/2018; garantisce accessibilità e sostanza del confronto

**Allegati che possano rendere maggiormente comprensibile il proprio contributo**

Cartine, immagini, schemi, ecc.

**Data**