

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



# Dibattito Pubblico Circonvallazione di Rovereto

Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

## **OSSERVAZIONI**

**Circolo di Trento di Legambiente**

7 Maggio 2026

Osservazioni e domande del Circolo di Trento di Legambiente APS sul DocFAP (documento di fattibilità delle alternative progettuali) del quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona, Asse ferroviario Monaco-Verona, Accesso Sud alla galleria di base del Brennero – Lotto 3b: Circonvallazione di Rovereto.

Premettiamo che l'impostazione del dibattito pubblico sul Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) per il lotto 3b (Circonvallazione di Rovereto) del "Quadruplicamento della Linea Verona – Fortezza" rende impossibile una discussione esauriente sulle alternative a causa di due mancanze a monte.

Il progetto complessivo del quadruplicamento delle tratte d'accesso parte da premesse trasportistiche a nostro parere discutibili, soprattutto perché si ipotizza che il trasferimento delle merci da gomma a rotaia possa avvenire grazie solamente alla presenza di una migliore infrastruttura ferroviaria. Invece la scelta del trasporto su gomma sull'asse del Brennero dipende in buona misura, oltre che dalla maggiore flessibilità garantita dal trasporto su gomma, dalle tariffe molto basse richieste all'autotrasporto sull'A22. Basti pensare che autocarri pesanti della categoria massima, equivalenti 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. Tale convenienza economica fa sì che si usi l'autostrada del Brennero anche quando il percorso più breve da origine a destinazione passerebbe per la Svizzera; vari studi<sup>12</sup> hanno mostrato che oltre il 30% degli automezzi pesanti in transito al passo del Brennero effettuano un percorso più lungo di almeno 60 km rispetto al percorso attraverso la Svizzera; si tratta del cosiddetto "traffico deviato", indotto da motivazioni economiche a passare sull'asse del Brennero anziché sul percorso più breve.

Capiamo che non sia il compito di RFI realizzare politiche sul trasporto delle merci. Però ci aspetteremmo che il governo che affida a RFI la progettazione e la futura realizzazione di un'infrastruttura molto costosa, contemporaneamente attui delle politiche coerenti. Invece, il nuovo bando per la concessione dell'A22 prevede che siano mantenute delle tariffe molto basse, anziché prevedere che esse vengano gradualmente ma sensibilmente alzate, in modo da compensare i territori attraversati delle esternalità negative del traffico ed incentivare modalità più sostenibili di trasporto. Altre scelte recenti dei Governi italiani e delle altre istituzioni regionali e provinciali rischiano invece 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 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: terza corsia tra Verona e intersezione A1, terza corsia dinamica nel tratto Bolzano - Verona, parcheggi e autoparchi.

Se invece si agisse sul riequilibrio dei pedaggi e con altre misure di politica di traffico (soprattutto con limitazioni al transito notturno, divieti settoriali ed eliminazione dei sussidi ambientalmente dannosi) si potrebbe ottenere in tempi relativamente brevi una consistente

---

<sup>1</sup> Consiglio Federale Svizzero, Rapporto sul trasferimento del traffico (novembre 2021), <https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/69242.pdf>

<sup>2</sup> PLANOPTIMO, Büro Dr. Köll ZT-GmbH, "Umwegstudie alpenquerender Straßengüterverkehr 2019", "Studio sulla deviazione Trasporto merci su strada nell'attraversamento alpino 2019", <https://www.planoptimo.at/projekt/highlight/umwegstudie-alpenquerender-strassengueterverkehr-2019/>

riduzione del carico ambientale prodotto dall'autotrasporto sull'asse del Brennero grazie allo spostamento del traffico deviato verso la Svizzera e un trasferimento modale da gomma a rotaia sull'attuale ferrovia. Negli ultimi anni la ferrovia del Brennero ha trasportato in media circa 14 milioni di tonnellate di merci annue; nel 2014 la Provincia di Trento aveva indicato, in un orizzonte 2020, che la ferrovia del Brennero aveva una capacità di trasporto merci di 29 milioni di tonnellate nette per anno. Anche se forse tale stima (pur confermata da vari studi) è eccessiva per una gestione efficiente della ferrovia (non siamo tecnici del settore), dalla stessa presentazione dell'ing. Tersigni al Dibattito Pubblico emerge che vi è una forte variabilità nel numero di treni merci che attualmente transitano ogni giorno sulla ferrovia del Brennero, con un numero medio fra 46 e 70, ma punte oltre 100 treni/giorno. Se ogni giorno l'offerta di treni fosse ai livelli massimi ed evidentemente sostenibili dalla struttura, sarebbe quindi possibile trasportare una quantità di merci sensibilmente maggiore dell'attuale. Sarebbe utile che RFI fornisca una valutazione sulle capacità potenziali dell'attuale ferrovia e sulle motivazioni per cui adesso non viene sfruttata appieno.

L'esempio della Svizzera mostra che, quando la realizzazione di una nuova infrastruttura ferroviaria è accompagnato da politiche di limitazione dell'autotrasporto, la percentuale di merci su ferrovia può superare il 70%, molto al di là dell'attuale percentuale (27%), ma anche di quella che i progettisti prevedono a regime (50%, vedi sempre la relazione dell'ing. Tersigni).

Come detto sopra, lo studio si basa sull'ipotesi che il trasferimento da gomma a rotaia avvenga solo grazie alla presenza di un'infrastruttura più efficiente e ad un aumento, a nostro parere sovrastimato, del traffico transalpino di merci. Le previsioni nello Studio di trasporto merci sull'asse del Brennero, preparato da RFI nel 2021, si basano su degli scenari di crescita del PIL in UE per ogni anno; verificandole adesso, si vede che per ogni anno fra il 2022 e il 2025 la crescita effettiva è stata circa la metà di quanto ipotizzato, e l'attuale crisi geopolitica suggerisce casomai un rallentamento della crescita. In complesso, la relazione dell'ing. Tersigni prevede che a regime (non abbiamo capito bene a quale anno ci si riferirebbe) il traffico transalpino aumenterebbe nel complesso del 40% rispetto ai livelli attuali, con un aumento maggiore attraverso la Svizzera (forse i modelli usati prevedono un ridimensionamento del "traffico deviato") e minore sull'asse del Brennero. Come si diceva, si ipotizza che la quota di trasporto su ferrovia salirebbe al 50% al Brennero, e mettendo insieme aumento del trasporto merci e cambiamento dello shift modale, si prevede che il trasporto su gomma al Brennero calerebbe di circa il 10%, una diminuzione molto modesta rispetto al massiccio investimento in infrastruttura ferroviaria. Senza avere la sfera di cristallo, riteniamo che un aumento del 40% del trasporto transalpino di merci risulterà una grossa sovrastima, come molte delle stime passate (per esempio, negli scenari alla base della costruzione del tunnel del Brennero si stimava che nel 2025 il trasporto al Brennero sarebbe stato fra i 45 e i 51 milioni di tonnellate, contro i 39 effettivi). Inoltre, un simile aumento sarebbe anche poco augurabile per il carico che produrrebbe sull'ambiente una tale produzione, trasporto e consumo di merci.

Riassumendo, riteniamo poco realistiche le giustificazioni trasportistiche dell'opera, basate su un forte aumento dei traffici transalpini e su un trasferimento modale da gomma a rotaia guidato solamente dalle leggi di mercato. Servirebbe invece un chiaro e coerente indirizzo governativo di politiche del trasporto in tal senso.

Il secondo motivo che rende l'attuale discussione monca è stata la divisione del lotto 3 (circonvallazione di Trento-Rovereto) nei due sotto-lotti 3a (Trento) e 3b (Rovereto), sotto il pretesto che i tempi del PNRR imponevano di partire con l'esecuzione della parte del lotto su cui c'era già un progetto di massima. Come si vede, al 2026 non è stato realizzato un metro di galleria, e tale discussione per lotti separati ha condotto ad approvare un progetto per il lotto di Trento senza sapere come l'opera sarebbe potuta proseguire, e obbliga a discutere del lotto

di Rovereto, avendo un punto di partenza (zona Acquaviva) che potrebbe non essere ottimale se visto in ottica complessiva. Ricordiamo che durante il dibattito pubblico è stata presentata dalla Rete dei Cittadini una bozza di tracciato in Destra Adige; certamente tale bozza aveva delle manchevolezze, essendo stata realizzata nel tempo libero da alcuni cittadini, sia pure con competenze tecniche. La reazione di Rfi è stata di evidenziarne le carenze tecniche, anziché pensare che potesse essere una base sulla quale i tecnici di Rfi potessero progettare un'alternativa funzionale. Poter valutare pubblicamente alternative di tracciato in Destra e Sinistra Adige, ognuna certamente con controindicazioni, avrebbe reso possibile un reale dibattito pubblico su pregi e difetti di ognuna. Invece adesso il dibattito pubblico sulle alternative si trova davanti tre tracciati molto simili, due dei quali hanno grossi problemi, secondo gli stessi tecnici che li propongono.

Anche se, come appena spiegato, l'impostazione del dibattito pubblico non ci pare appropriata e riteniamo che il DocFAP vada ritirato a favore di un dibattito più ampio sull'opera, riteniamo comunque utile fare alcune osservazioni o domande su aspetti specifici del progetto.

Prima di tutto, ci preoccupa la questione dello scavo della galleria quasi totalmente in depositi alluvionali sotto la falda freatica.

Ci sono precedenti, in particolare in Italia, di gallerie così lunghe in ambienti di questo tipo? Che garanzie ci sono sugli additivi che verrebbero usati nello scavo? Nel dibattito pubblico è stato spiegato che la scelta degli additivi da usare verrà fatta dall'appaltatore e che comunque gli additivi degraderanno durante il deposito temporaneo delle terre di scavo prima della collocazione in discarica.

Emergono però alcune perplessità su questo punto:

- recenti episodi di inquinamento dovuti a Pfas, nel corso della costruzione della strada Pedemontana veneta e della galleria ferroviaria del San Gottardo, sollevano molta preoccupazione sugli additivi che verranno effettivamente usati durante la costruzione della galleria. Si chiede che sia espressamente vietato l'utilizzo di miscele contenenti Pfas e che siano effettuate analisi chimiche preventive su tutti i materiali introdotti in cantiere durante la fase di costruzione.
- dato che gran parte dello scavo avverrà nella zona di saturazione della falda all'interno di depositi quaternari, che garanzie ci sono che gli additivi usati non si disperdano in falda, potenzialmente creando problemi di inquinamento su larga scala spaziale e temporale?
- quando si parla di degradazione degli additivi durante il deposito temporaneo delle terre di scavo, ammesso che ciò avvenga, si intende che essi verranno degradati in composti innocui o che si decomporranno in sostanze di cui non si conosce la tossicità e l'impatto ambientale? Poiché alcune di queste sostanze saranno volatili si può verificare un'evaporazione in atmosfera con gravi rischi per la salute dei lavoratori e degli abitanti in zona?
- le parti delle gallerie nel conoide del Rio Secco pongono evidenti dubbi sulla stabilità dello stesso durante e dopo la costruzione, con pericoli per le abitazioni, le strade e i sottoservizi di Besenello, che ci sembra siano stati sottovalutati nelle presentazioni al Dibattito pubblico. Come verranno affrontati?

Sempre a proposito delle gallerie, il percorso prevede il passaggio relativamente vicino ai pozzi dell'acqua potabile di Calliano e di Besenello e ai pozzi che alimentano gli impianti irrigui per l'agricoltura. Quali studi sono stati o verranno compiuti per valutare eventuali interferenze? Che garanzie ci sono sull'integrità di tali pozzi, di grande importanza per la popolazione?

L'uscita dalla galleria verso Sud lambisce l'abitato di Marco e non potrà non causare grossi disagi alla popolazione. Sembra opportuno valutare lo spostamento verso Sud dell'uscita dalla galleria.

Il previsto posto di movimento di Marco verrà ad occupare un'ampia fascia di terreno agricolo; se capiamo bene, in quel punto saranno previsti due binari della ferrovia "storica", due della nuova e quattro binari del posto di movimento. Sono effettivamente necessari quattro binari? Capiamo che i treni merci che usciranno dalla galleria potranno dovere dare precedenza a treni passeggeri prima di procedere verso Sud sulla linea storica, ma in direzione Nord tale problema non dovrebbe sussistere. Ci sembra che sia possibile ridurre il numero di binari del posto di movimento e di conseguenza ridurre il consumo di suolo agricolo.

In conclusione, riteniamo che nessuna delle alternative progettuali relative alle tre soluzioni di corridoio infrastrutturale messe a confronto nel Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP), oggetto del citato dibattito pubblico, risulti accoglibile né condivisibile, in considerazione dei rilevanti impatti che le stesse prefigurano sul territorio e sulla popolazione residente e della assenza nella relazione di progetto di approfondimenti e spiegazioni in merito alle motivazioni che hanno indotto il proponente ad individuare solo tre alternative assai simili escludendo altre soluzioni possibili.

Chiediamo quindi che venga ritirato il DocFAP e venga adottata una visione territoriale integrata e sovralocale nei confronti del progetto, poiché si ritiene che le grandi opere debbano essere analizzate e valutate considerando gli effetti complessivi su sistemi territoriali ampi, considerando le interazioni tra i diversi lotti della progettualità di "Quadruplicamento della Linea Verona – Fortezza" e altre infrastrutture esistenti o in fase di progettazione e futura realizzazione, evitando approcci frammentati e localistici, valutazioni isolate e settoriali.