

www.dpcirconvallazionerovereto.it

Dibattito Pubblico
Circonvallazione di Rovereto
Quadruplicamento linea ferroviaria Verona - Fortezza

Documento conclusivo del Dibattito Pubblico del progetto

“Lotto 3B – Circonvallazione di Rovereto”

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Allegato 2

Sinottico osservazioni e riscontri

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
1	PAT - Provincia Autonoma di Trento	prot PAT. n. 431198 del 22/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Con riferimento all'imbocco sud e al PM di Marco vengono richiesti approfondimenti progettuali mirati a cercare di minimizzare l'impatto sul centro abitato, evitando anche situazioni di isolamento residenziale, valutando la possibilità tecnica di un'eventuale traslazione verso sud dell'imbocco alla galleria naturale o, se tecnicamente fattibile, la realizzazione del tratto interferente con ambiti residenziali in trincea anziché alla quota del piano campagna.	Accolta	Le soluzioni progettuali individuate sono il risultato di un percorso di approfondimento e confronto con il territorio sviluppato a partire dal 2003, finalizzato alla definizione di un progetto che valuti accuratamente l'interazione dell'intervento con il territorio minimizzandone gli impatti. Per quanto attiene l'imbocco sud, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell'intervento sull'abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l'eventuale spostamento dell'imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell'intervento sull'abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento.
2	PAT - Provincia Autonoma di Trento	prot PAT. n. 431198 del 22/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si richiede di ricercare alternative all'uso dell'area delle Casotte come area di cantiere (AS.12 e CO.03) in quanto quell'area è stata oggetto di un recente intervento di bonifica in ambito PNRR ed è già interessata da un progetto di sviluppo industriale.	Accolta	Si valuterà l'utilizzo di aree alternative rispetto a quelle previste in località Casotte. L'attuale collocazione è stata individuata in ragione della prossimità all'imbocco Sud e alle principali infrastrutture viarie, al fine di limitare le interferenze con i centri abitati. La rilocalizzazione delle aree di cantiere potrebbe pertanto comportare maggiori interazioni con il territorio, sia in termini di traffico indotto sia di occupazione di ulteriori superfici, nonché la necessità di opere aggiuntive.
3	PAT - Provincia Autonoma di Trento	prot PAT. n. 431198 del 22/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si richiede di valutare la possibilità di localizzare altrove la stazione di sollevamento (AT.07) posta nel Comune di Calliano nei pressi di Castel Pietra in modo da limitare il più possibile l'interferenza paesaggistica con Castel Pietra o, in alternativa, adottare sistemi di mitigazione che ne minimizzino l'impatto paesaggistico.	Accolta	Si prende atto della richiesta formulata nell'ambito del Dibattito Pubblico. Nello sviluppo dei successivi approfondimenti progettuali saranno valutate possibili soluzioni che consentano la delocalizzazione dell'impianto; qualora tale opzione non risulti tecnicamente perseguibile, saranno individuate le misure più idonee a minimizzarne gli impatti, con particolare riferimento agli aspetti paesaggistici e al consumo di suolo.
4	PAT - Provincia Autonoma di Trento	prot PAT. n. 431198 del 22/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Nelle successive fasi progettuali andrà sviluppato un focus specifico sul tema dell'eventuale interferenza del tracciato con le acque di falda e i pozzi irrigui soprattutto della parte nord (Comuni di Besenello e Trento) intervenendo, laddove necessario, con il consolidamento di soluzioni infrastrutturali e ingegneristiche che garantiscano, sia nel corso dei lavori che ad opera ultimata, la sicurezza e le disponibilità delle risorse idriche ad oggi presenti.	Accolta	Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un'importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico del fondovalle e di poter raccogliere i dati necessari per la valutazione dell'eventuale interazione del tracciato con le acque di falda. Eventuali ulteriori affinamenti puntuali del tracciato potranno essere valutati qualora gli esiti degli approfondimenti sopra citati in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee evidenzino la necessità o l'opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali.
5	Comune di Volano	c m113-08/05/2026-0003024/P Mail dell'08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Necessità di sviluppare ulteriori soluzioni progettuali alternative rispetto a quelle contenute nel DocFAP, capaci di tenere maggiormente conto delle caratteristiche ambientali, territoriali e infrastrutturali della Vallagarina e delle fragilità specifiche del territorio di Volano. Viene fatto in particolare riferimento ai possibili impatti causati dalla soluzione progettuale n. 3, soprattutto con riferimento alla possibile interferenza delle gallerie con i pozzi e con le falde acquifere presenti sul territorio comunale.	Parzialmente accolta	Le soluzioni progettuali individuate, come rappresentato, sono il frutto dell'evoluzione delle interlocuzioni con il territorio a partire dal 2003, progressivamente affinate anche sulla base del confronto con la Provincia Autonoma di Trento e con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero. Nelle aree all'aperto il tracciato di progetto si sviluppa in stretto affiancamento alla linea esistente al fine di minimizzare il consumo di suolo ed in considerazione delle caratteristiche morfologiche e infrastrutturali del territorio (patrimonio edilizio esistente, fiume Adige, massicci montuosi, SS12, A22). In relazione alle possibili interferenze delle gallerie con pozzi e falde acquifere presenti nel territorio comunale, l'Analisi Multicriteri (AMC) ha individuato l'Alternativa 3 come la soluzione più idonea e la meno impattante dal punto di vista idrogeologico. Ciò premesso, per quanto riguarda in particolare l'interazione con l'acquifero, si rappresenta che nella fase di sviluppo del PFTE è in corso un'importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico del fondovalle e di poter raccogliere i dati necessari per la valutazione dell'eventuale interazione del tracciato con le acque di falda. Ulteriori puntuali affinamenti progettuali di tracciato saranno valutabili, sulla base delle risultanze degli approfondimenti in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee, qualora tali analisi evidenzino la necessità o l'opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali.
6	Comune di Volano	c m113-08/05/2026-0003024/P Mail dell'08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si esprime perplessità rispetto alle alternative progettuali del DocFAP. Risulta del tutto assente un serio approfondimento di tracciati maggiormente aderenti all'attuale assetto infrastrutturale della valle e capaci di ridurre le interferenze con i centri abitati, con le aree agricole, con i sistemi idrogeologici e con le infrastrutture esistenti, ad esempio indagando rispetto alla possibilità di un tracciato in prossimità della linea storica della ferrovia.	Parzialmente accolta	Le alternative presentate nell'ambito del DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le alternative progettuali successivamente studiate sono state analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e sono state affinate nel tempo al fine di ridurre al minimo le possibili interferenze tra il tracciato ferroviario e le sorgenti idriche o i pozzi censiti nel territorio nonché l'occupazione di suolo. Ove possibile, in particolare nelle tratte all'aperto, il tracciato si sviluppa in affiancamento alla linea esistente, al fine di minimizzare il consumo di suolo e le interferenze con il contesto territoriale, insistendo sul medesimo corridoio infrastrutturale già individuato dalla linea ferroviaria storica. Nella zona nord, il tracciato in sotterranea non segue invece l'andamento della linea esistente in quanto la sua definizione è stata necessariamente condizionata dal temperamento di molteplici vincoli morfologici, ambientali e infrastrutturali presenti nella valle, tra cui il fiume Adige, la SS12 e il sistema insediativo esistente. A tali elementi si aggiungono i requisiti geometrici e prestazionali della nuova infrastruttura ferroviaria, che impongono raggi di curvatura e parametri plano-altimetrici più stringenti rispetto alla linea storica. Ciò premesso, e considerato che il tracciato proposto risulta già configurato in modo da minimizzare le interferenze dell'intervento con il contesto territoriale, ambientale ed insediativo, eventuali ulteriori affinamenti puntuali del tracciato potranno essere valutati qualora gli esiti degli approfondimenti in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee evidenzino la necessità o l'opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
7	Comune di Volano	c m113-08/05/2026-0003024/P Mail dell'08/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	La documentazione appare carente sotto molteplici profili tecnici e metodologici. Mancano approfondimenti adeguati sugli impatti cumulativi dell’opera, sulle interferenze con altre infrastrutture programmate, sugli effetti di lungo periodo e sulla reale sostenibilità territoriale del progetto.	Forniti chiarimenti	Sul sito del Dibattito Pubblico, oltre alla Relazione contenente il progetto dell'opera, documento previsto dall'art. 40 comma 3 del D. Lgs. 36/2023, è stata caricata la documentazione ritenuta da RFI sufficientemente esaustiva a descrivere il progetto ai fini del Dibattito Pubblico. Nella successiva fase progettuale, la totalità degli elaborati verrà inviata alle Amministrazioni comunali nell'ambito dell'iter autorizzativo cui verrà sottoposto il progetto.I temi richiamati dall'osservazione saranno oggetto degli approfondimenti propri delle successive fasi progettuali e delle valutazioni ambientali previste dalla normativa vigente.
8	Comune di Volano	c m113-08/05/2026-0003024/P Mail dell'08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si rileva la mancata introduzione della cosiddetta “soluzione zero”, ossia dello scenario che prevede la non realizzazione dell’opera - ipotesi di potenziamento della linea esistente	Parzialmente accolta	Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP, sono state sostanzialmente sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, http://www.bcpplatform.eu) ed opportunamente sottoposte all'Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia generato dal miglioramento del livello di servizio del vettore ferroviario, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le ipotesi del solo ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo. In ogni caso, la documentazione del PFTE sarà opportunamente integrata al fine di meglio esplicitare il quadro delle valutazioni poste a supporto delle conclusioni sopra richiamate.
9	Comune di Volano	c m113-08/05/2026-0003024/P Mail dell'08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Espressa la preoccupazione che la realizzazione di gallerie profonde e di opere sotterranee di tale portata comporti rischi estremamente significativi rispetto al delicato equilibrio idrogeologico esistente. Si rileva come la documentazione progettuale attualmente disponibile non contenga un modello idrogeologico complessivo e dettagliato dell’ambito interessato e non presenti simulazioni sufficientemente approfondite sugli effetti dello scavo rispetto al sistema delle falde. Mancano inoltre valutazioni esaustive sugli impatti cumulativi e sulle possibili conseguenze di lungo periodo. Si chiede che ogni ulteriore valutazione sia subordinata a studi geologici e idrogeologici indipendenti, aggiornati e scientificamente validati, con modello idrogeologico di dettaglio, nuove campagne geognostiche, simulazioni dinamiche sugli effetti dello scavo e valutazioni di lungo periodo rispetto alla durabilità delle opere e ai possibili effetti evolutivi sul sistema delle falde.	Accolta	Lo studio idrogeologico e l'approfondimento degli aspetti relativi alla dinamica della falda sono attualmente in corso, nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE infatti è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, indagini geofisiche ed analisi di laboratorio le cui risultanze, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall’opera in progetto, permetteranno l’elaborazione di un modello geologico ed idrogeologico robusto ed affidabile. Il progetto sarà sviluppato considerando un sistema di galleria impermeabile che non avrà interferenze sul regime idraulico a lungo termine. Durante la fase di costruzione, lo scavo sarà eseguito mediante una TBM a fronte pressurizzato, in grado di contrastare la pressione dell’acqua e minimizzare le interferenze con la falda.
10	Comune di Volano	c m113-08/05/2026-0003024/P Mail dell'08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Viene espressa la preoccupazione dell'utilizzo di sostanze chimiche e additivi potenzialmente in grado di disperdersi progressivamente nel sottosuolo, con possibili effetti sulle matrici ambientali e sul sistema delle falde.	Accolta	Come già rappresentato nel corso del dibattito, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l’Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati.
11	Comune di Volano	c m113-08/05/2026-0003024/P Mail dell'08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Necessità di prevedere un coinvolgimento diretto e continuativo dell’Agenzia provinciale per la protezione dell’ambiente, attraverso forme di presidio e monitoraggio costante delle attività di cantiere. I dati relativi ai monitoraggi ambientali, alle analisi e ai controlli effettuati dovranno essere resi pubblici e facilmente accessibili alla cittadinanza, in un’ottica di piena trasparenza e partecipazione.	Accolta	Nell'ambito del progetto è prevista l'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), che comprende controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate. Il PMA è sviluppato in costante coordinamento con l'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente (APPA), con la quale viene condiviso ai fini delle valutazioni di competenza. L'Agenzia può formulare osservazioni e richieste di integrazione o approfondimento, che vengono recepite nel documento attraverso successivi aggiornamenti.Le attività di monitoraggio sono quindi svolte in condivisione con gli Enti di controllo competenti, garantendo un presidio continuo delle componenti ambientali interessate dall'intervento. I dati acquisiti nell'ambito delle attività di monitoraggio vengono resi disponibili agli Enti competenti attraverso i sistemi informativi dedicati, quali il portale SIGMAP, assicurando la tracciabilità delle informazioni e il costante controllo delle condizioni ambientali nel corso della realizzazione dell'opera. In coerenza con quanto già adottato nell'ambito di altri interventi del Corridoio del Brennero, potrà inoltre essere prevista la condivisione dei risultati delle attività di monitoraggio ambientale attraverso l'Osservatorio del Corridoio del Brennero, favorendo la massima trasparenza e accessibilità delle informazioni ambientali nei confronti del territorio e della cittadinanza.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
12	Comune di Volano	c m113-08/05/2026-0003024/P Mail dell'08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	La realizzazione di gallerie profonde può produrre subsidenza, assestamenti differiti, vibrazioni e alterazioni degli equilibri tensionali del sottosuolo che potrebbero incidere su edifici residenziali, infrastrutture, reti tecnologiche e aree agricole. Si richiede la predisposizione di approfondimenti specifici relativi alla sensibilità strutturale del patrimonio edilizio e infrastrutturale presente lungo il tracciato. Occorre prevedere analisi geotecniche di dettaglio, monitoraggi preventivi dello stato degli edifici e sistemi permanenti di controllo delle deformazioni e delle vibrazioni.	Accolta	Il progetto sarà sviluppato tenendo conto della presenza delle preesistenze in superficie e delle caratteristiche geotecniche e geologiche dei terreni attraversati. L'adozione di una TBM a fronte in pressione per l'esecuzione dello scavo delle gallerie consentirà infatti di mantenere il controllo delle condizioni di equilibrio al fronte di scavo e di limitare le deformazioni del terreno indotte dalle lavorazioni. Unitamente alle profondità di scavo previste, sempre superiori a 30 m, tale soluzione è finalizzata a contenere fenomeni di subsidenza, assestamenti e vibrazioni, riducendo le possibili interferenze con gli edifici, le infrastrutture e le reti presenti sul territorio. Nell'ambito delle successive fasi progettuali saranno inoltre sviluppati gli approfondimenti geotecnici e strutturali propri del livello di progettazione, finalizzati a caratterizzare in maggiore dettaglio i terreni attraversati e a valutare il comportamento delle opere e delle preesistenze potenzialmente interessate dagli effetti dello scavo. La progettazione sarà supportata da un articolato sistema di monitoraggio, finalizzato a verificare la rispondenza del comportamento reale alle previsioni progettuali e a consentire il tempestivo adeguamento dei parametri operativi della TBM qualora venissero rilevati valori prossimi o superiori alle soglie prestabilite. Prima dell'avvio dei lavori saranno inoltre eseguiti i cosiddetti "testimoniali di stato", finalizzati a documentare le condizioni dei fabbricati e delle opere presenti nelle aree interessate, al fine di disporre di un quadro conoscitivo di riferimento da confrontare con le risultanze dei monitoraggi condotti durante l'esecuzione delle lavorazioni.
13	Comune di Volano	c m113-08/05/2026-0003024/P Mail dell'08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Necessità di prevenire in maniera assoluta qualsiasi rischio di contaminazione del suolo, dell’ammasso roccioso e della falda. Necessità di approfondite valutazioni dei rischi connessi all’utilizzo di additivi nello scavo meccanizzato, con particolare attenzione alla possibile presenza di PFAS e di altri agenti chimici inquinanti, introducendo fin dalle fasi iniziali protocolli specifici che ne escludano categoricamente l’impiego. La documentazione attualmente disponibile appare insufficiente.	Accolta	La documentazione fornita sul sito del dibattito è quella utile a descrivere il progetto ai fini del Dibattito Pubblico. Come già rappresentato nel corso del dibattito, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l'Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati.
14	Comune di Volano	c m113-08/05/2026-0003024/P Mail dell'08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si ritiene che le infrastrutture stradali esistenti non siano assolutamente in grado di sostenere un incremento di traffico pesante di tale entità senza produrre conseguenze molto pesanti sul territorio. La documentazione progettuale attualmente disponibile non specifica in maniera sufficientemente dettagliata le modalità con cui verrà organizzata e gestita la mobilità di cantiere. Non risultano infatti chiaramente individuati i percorsi che saranno utilizzati dai mezzi pesanti, i punti di accesso e uscita dai cantieri, i quantitativi effettivi di traffico giornaliero generato, il numero previsto di camion in transito, le fasce orarie di movimentazione dei materiali, né il numero complessivo di addetti e operai che quotidianamente raggiungeranno le aree operative. Si ritengono necessarie simulazioni realistiche rispetto alla capacità effettiva della rete viaria esistente e un piano dettagliato della logistica di cantiere con una valutazione cumulativa degli effetti derivanti dalla contemporanea presenza di altri cantieri infrastrutturali sul territorio, per stimare adeguatamente le conseguenze che l'intervento potrebbe determinare sulla SS12, sulla viabilità comunale e sulla mobilità dell’intera Vallagarina.	Accolta	La pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate a partire dal Progetto di Fattibilità Tecnico Economica nel Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che verrà progressivamente approfondito nelle successive fasi di progettazione. Nel corso delle successive fasi progettuali pertanto, saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti comprendenti analisi del traffico di cantiere con stima del numero massimo di camion/giorno, finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione, la continuità operativa delle infrastrutture e la limitazione degli effetti per la cittadinanza. In tale ambito saranno definiti e dettagliati gli elementi relativi alla mobilità e alla logistica di cantiere, inclusi i flussi di traffico previsti, i percorsi dei mezzi d'opera, gli accessi alle aree di cantiere e gli orari di movimentazione dei materiali, sulla base del livello di approfondimento progettuale progressivamente disponibile.
15	Comune di Volano	c m113-08/05/2026-0003024/P Mail dell'08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Necessità di evitare il riutilizzo di infrastrutture dedicate alla mobilità dolce o ciclabile per la realizzazione di percorsi alternativi destinati anche al traffico veicolare o agricolo. (Rif. soluzione località Acquaviva per raggiungere l'idrovora del Consorzio di Bonifica)	Accolta	Preso atto dell'osservazione, al fine di minimizzare l'utilizzo di infrastrutture esistenti dedicate alla mobilità dolce, è possibile prevedere la realizzazione di ampliamenti alla maglia viaria agricola esistente per collegare direttamente l'idrovora del Consorzio di Bonifica da Sud.
16	Comune di Volano	c m113-08/05/2026-0003024/P Mail dell'08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si ritiene imprescindibile evitare qualsiasi contemporaneità delle principali lavorazioni e subordinare ogni ulteriore sviluppo progettuale alla predisposizione di un piano viabilistico integrato e credibile.	Accolta	Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio. Le valutazioni progettuali sono infatti condotte considerando il contesto territoriale nel suo complesso e le possibili interazioni con gli altri interventi ad oggi pianificati. Con specifico riferimento alla fase di realizzazione dell'opera, la pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate dal Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), sviluppato a partire dal PFTE e che verrà progressivamente approfondito nelle successive fasi di progettazione. Nel corso delle successive fasi progettuali pertanto, saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti comprendenti analisi del traffico di cantiere con stima del numero massimo di camion/giorno, finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione, la continuità operativa delle infrastrutture e la limitazione degli effetti per la cittadinanza. In tale ambito saranno definiti e dettagliati gli elementi relativi alla mobilità e alla logistica di cantiere, inclusi i flussi di traffico previsti, i percorsi dei mezzi d'opera, gli accessi alle aree di cantiere e gli orari di movimentazione dei materiali, sulla base del livello di approfondimento progettuale progressivamente disponibile.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
17	Comune di Volano	c m113-08/05/2026-0003024/P Mail dell'08/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Introdotta il concetto di "limite alla pressione infrastrutturale", soglia oltre la quale il territorio non è più in grado di sostenere ulteriori carichi senza subire danni irreversibili sotto il profilo ambientale, paesaggistico, sociale e sanitario. In considerazione anche di altre infrastrutture viarie pianificate sul territorio (es. A31), si chiede che la sostenibilità dell'opera non sia valutata solo in termini trasportistici o economici, ma anche rispetto alla capacità del territorio di assorbire ulteriori trasformazioni	Forniti chiarimenti	Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio. Le valutazioni progettuali sono infatti condotte considerando il contesto territoriale nel suo complesso e le possibili interazioni con gli altri interventi pianificati. La pianificazione e il coordinamento tra differenti infrastrutture di rilevanza territoriale e sovraterritoriale, rientrano nelle competenze delle Amministrazioni e degli Enti preposti alla programmazione e al governo del territorio. In tale contesto, RFI conferma la propria disponibilità a partecipare agli eventuali tavoli di confronto promossi dalle Amministrazioni competenti, fornendo il necessario supporto informativo e tecnico di ambito ferroviario affinché possano essere sviluppate valutazioni integrate e condivise degli scenari infrastrutturali di interesse per il territorio.
18	Comune di Volano	c m113-08/05/2026-0003024/P Mail dell'08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Risulta prioritario preservare i siti di interesse storico, artistico, paesaggistico e rurale presenti lungo il tracciato, prevedendo, ove tecnicamente possibile, l'interramento totale o parziale delle opere accessorie, così da consentire il recupero del suolo alla sua funzione originaria e limitare l'alterazione del paesaggio valligiano. Rif. aree Castel Pietra e Località Acquaviva	Accolta	Nelle successive fasi di progettazione saranno sviluppati ulteriori approfondimenti finalizzati a ridurre gli effetti delle opere sul territorio, con particolare attenzione agli ambiti di maggiore sensibilità paesaggistica e culturale. Per quanto riguarda le opere accessorie e gli impianti funzionali all'infrastruttura, saranno valutate, ove tecnicamente e funzionalmente praticabili, soluzioni che consentano la diversa localizzazione degli impianti o, in alternativa, configurazioni progettuali volte a minimizzarne l'occupazione di suolo e gli effetti paesaggistici. Il progetto sarà corredato di Studio di Impatto Ambientale e Relazione Paesaggistica, che consentiranno di valutare gli effetti dell'intervento e di indirizzare la progettazione verso soluzioni rispettose del contesto ambientale, territoriale e storico paesaggistico. Particolare attenzione sarà rivolta agli ambiti caratterizzati da maggiore sensibilità ambientale e storico-paesaggistica, quali Castel Pietra, Località Acquaviva e il sistema agrario e storico - paesaggistico della Vallagarina.
19	Comune di Volano	c m113-08/05/2026-0003024/P Mail dell'08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Occorre sviluppare nuove ipotesi di tracciato maggiormente aderenti all'attuale assetto infrastrutturale della valle e capaci di ridurre sensibilmente le interferenze con le falde acquifere, con i centri abitati, con le aree agricole e con il sistema viabilistico. La progettazione di opere di tale portata non può essere guidata esclusivamente da logiche di efficienza trasportistica. Approccio fondato sulla sostenibilità complessiva, sulla minimizzazione del rischio e sulla salvaguardia delle comunità territoriali. Le nuove alternative dovranno essere sviluppate attraverso un reale confronto con gli enti locali, con il coinvolgimento di competenze scientifiche indipendenti e con una metodologia trasparente e verificabile.	Parzialmente accolta	Le alternative presentate nell'ambito del DP sono il frutto dell'evoluzione delle interlocuzioni con il territorio a partire dal 2003 e progressivamente affinate, anche sulla base del confronto con la Provincia Autonoma di Trento e con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero, al fine di ridurre al minimo le possibili interferenze tra il tracciato ferroviario e le sorgenti idriche o i pozzi censiti nel territorio nonché l'occupazione di suolo. Ove possibile, in particolare nelle tratte all'aperto, il tracciato si sviluppa in affiancamento alla linea esistente, al fine di minimizzare il consumo di suolo e le interferenze con il contesto territoriale, insistendo sul medesimo corridoio infrastrutturale già individuato dalla linea ferroviaria storica. Nella zona nord, il tracciato in sotterranea non segue invece l'andamento della linea esistente in quanto la sua definizione è stata necessariamente condizionata dal temperamento di molteplici vincoli morfologici, ambientali e infrastrutturali presenti nella valle, tra cui il fiume Adige, la SS12 e il sistema insediativo esistente. A tali elementi si aggiungono i requisiti geometrici e prestazionali della nuova infrastruttura ferroviaria, che impongono raggi di curvatura e parametri piano-altimetrici più stringenti rispetto alla linea storica. Ciò premesso, e considerato che il tracciato proposto risulta già configurato in modo da minimizzare le interferenze dell'intervento con il contesto territoriale, ambientale ed insediativo, eventuali ulteriori affinamenti puntuali del tracciato potranno essere valutati qualora gli esiti degli approfondimenti in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee evidenzino la necessità o l'opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali.
20	Comune di Volano	c m113-08/05/2026-0003024/P Mail dell'08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Necessità imprescindibile di introdurre formalmente la cosiddetta "soluzione zero" all'interno dell'analisi multicriteriale.	Non accoglibile	Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP, sono state sostanzialmente sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, http://www.bcpplatform.eu) ed opportunamente sottoposte all'Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia generato dal miglioramento del livello di servizio del vettore ferroviario, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le ipotesi del solo ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo. In ogni caso, la documentazione del PFTE sarà opportunamente integrata al fine di meglio esplicitare il quadro delle valutazioni poste a supporto delle conclusioni sopra richiamate.
21	Comune di Volano	c m113-08/05/2026-0003024/P Mail dell'08/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Istituzione di un Osservatorio ambientale e per la sicurezza sul lavoro	Non di competenza	RFI accoglie positivamente la proposta di istituzione di un Osservatorio ambientale e per la sicurezza sul lavoro, analogamente a quelli già istituiti per il Lotto 1 "Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena" e Lotto 3a "Circonvallazione di Trento". Tale organismo, in quanto soggetto deputato al controllo super partes delle attività correlate alla realizzazione del progetto ferroviario, dovrà essere istituito dalle Amministrazioni territoriali, alle quali spetta la definizione delle relative modalità organizzative e di funzionamento. RFI assicura la massima collaborazione e trasparenza con tale organismo nel partecipare a tavoli tecnici e nel fornire i dati necessari.
22	Comune di Volano	c m113-08/05/2026-0003024/P Mail dell'08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si richiede un approfondimento in merito all'interferenza tra il tracciato della infrastruttura ferroviaria e il progetto del cosiddetto Acquedotto di Fondovalle. Si chiede una preventiva e completa valutazione degli effetti delle gallerie sull'equilibrio idrogeologico complessivo e sulle future infrastrutture strategiche di approvvigionamento idrico.	Accolta	Si prende atto e nelle fasi successive si valuterà puntualmente l'eventuale interferenza con l'Acquedotto di Fondovalle. Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE infatti è in corso un'importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, indagini geofisiche ed analisi di laboratorio le cui risultanze, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello geologico ed idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall'opera.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
23	Comune di Nomi	prot n. 1844 del 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	La successiva fase progettuale dovrà sviluppare un approfondimento autonomo sul Biotopo del Taio di Nomi e sul paleoalveo dell’Adige, individuando preventivamente gli scenari di possibile interferenza e le soluzioni progettuali idonee a evitarli o, comunque, a ridurli in modo effettivo. Gli elaborati disponibili non appaiono sufficienti a dimostrare, con il necessario grado di approfondimento, l’assenza di interferenze dirette o indirette sul sistema idrico ed ecosistemico del Biotopo e del paleoalveo. Il punto non riguarda soltanto l’interferenza fisica con l’area protetta, ma il possibile rapporto tra l’opera, la falda, l’umidità dei suoli, gli habitat igrofili e l’equilibrio complessivo della zona umida.	Accolta	Il progetto sarà corredato da una Valutazione di Incidenza che analizzerà le possibili interferenze tra il progetto stesso ed i siti Rete Natura 2000 tra cui il Biotopo del Taio di Nomi. Nonostante l'assenza di interferenze dirette sarà analizzato il possibile rapporto tra l’opera, la falda, l’umidità dei suoli, gli habitat igrofili e l’equilibrio complessivo della zona umida al fine di evidenziare l'assenza di effetti significativi negativi.
24	Comune di Nomi	prot PAT. n. 1844del 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Gli elaborati disponibili non chiariscono in modo sufficiente il rapporto tra l’opera in sotterraneo, la falda, i terreni attraversati e gli utilizzi agricoli della risorsa idrica. Si richiede nell'ambito della progettazione di ricostruire in modo puntuale il quadro dei pozzi e degli usi agricoli della risorsa idrica potenzialmente interessati, con specifica considerazione della profondità di captazione, della quota di falda, della stagionalità degli emungimenti e della relazione con le colture presenti. Tale approfondimento deve essere correlato ad un modello idrogeologico locale, fondato su dati di campo e riferito al territorio effettivamente interessato, idoneo a valutare il comportamento complessivo del sistema terreno-falda-opera. La valutazione deve riguardare non soltanto il rapporto tra falda e galleria, ma anche la possibile variazione delle condizioni di permeabilità, drenaggio, pressione interstiziale e risposta dei terreni.	Accolta	Nella fase di sviluppo del PFTE verranno approfondite le conoscenze relative ai pozzi e alle risorse idriche presenti nell'area di studio. Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE infatti è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, indagini geofisiche ed analisi di laboratorio le cui risultanze, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello geologico ed idrogeologico robusto ed affidabile. Gli esiti di tali attività, consentiranno di consolidare il quadro conoscitivo necessario per le successive fasi di progettazione e per la valutazione delle possibili interazioni tra l'opera e il sistema delle acque sotterranee. Lo sviluppo progettuale sarà infine accompagnato da specifiche verifiche e attività di monitoraggio finalizzate a controllare il comportamento del sistema idrogeologico e a supportare l'eventuale adozione di misure di mitigazione e tutela qualora necessarie.
25	Comune di Nomi	prot PAT. n. 1844del 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si richiede l’adeguatezza del modello geologico, geotecnico e idrogeologico rispetto alla concreta composizione dei terreni interessati, con particolare riguardo alla presenza di livelli sabbioso-ghiaiosi e alla loro possibile incidenza sul sistema idrico e agricolo locale. La successiva fase progettuale dovrà pertanto approfondire, quanto meno: la distribuzione e la continuità dei livelli sabbiosi e ghiaiosi nell’ambito interessato dal tracciato; il rapporto tra tali livelli, la falda e i pozzi utilizzati a fini agricoli; il comportamento del sistema terreno-falda in presenza della galleria e delle opere accessorie; gli eventuali effetti locali sulla circolazione idrica sotterranea, sulla permeabilità e sulla risposta meccanica dei terreni; gli scenari di assestamento, cedimento o alterazione del regime idrogeologico, anche in presenza di opera impermeabilizzata.	Accolta	Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE infatti è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, indagini geofisiche ed analisi di laboratorio le cui risultanze, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello geologico ed idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall'opera.
26	Comune di Nomi	prot PAT. n. 1844del 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Particolare attenzione deve essere posta alle opere accessorie eventualmente previste fuori terra, quali stazioni di pompaggio, manufatti tecnici, accessi, presidi di sicurezza o ulteriori opere funzionali alla galleria, ove incidenti sull’ambito territoriale. La progettazione dovrà quindi verificare preventivamente la compatibilità localizzativa e paesaggistica delle opere accessorie, privilegiando soluzioni di minimo impatto, ridotta visibilità, integrazione con la trama agraria e salvaguardia del paleoalveo e del contesto storico paesaggistico. L'amministrazione esprime perplessità rilevanti sotto il profilo della compatibilità paesaggistica relativamente alla localizzazione di manufatti accessori in prossimità del paleoalveo, o comunque in rapporto visuale con Castel Pietra, Castel Beseno e il sistema agrario e storico-paesaggistico della Vallagarina, determina perplessità.	Accolta	Nelle successive fasi di progettazione saranno sviluppati ulteriori approfondimenti finalizzati a ridurre gli effetti delle opere sul territorio, con particolare attenzione agli ambiti di maggiore sensibilità paesaggistica e culturale. Per quanto riguarda le opere accessorie e gli impianti funzionali all'infrastruttura, saranno valutate, ove tecnicamente e funzionalmente praticabili, soluzioni che consentano la diversa localizzazione degli impianti o, in alternativa, configurazioni progettuali volte a minimizzarne l'occupazione di suolo e gli effetti paesaggistici. Il progetto sarà corredato di Studio di Impatto Ambientale e Relazione Paesaggistica, che consentiranno di valutare gli effetti dell'intervento e di indirizzare la progettazione verso soluzioni rispettose del contesto ambientale, territoriale e storico paesaggistico. Particolare attenzione sarà rivolta agli ambiti caratterizzati da maggiore sensibilità ambientale e storico-paesaggistica, quali appunto il paleoalveo, Castel Pietra, Castel Beseno e il sistema agrario e storico-paesaggistico della Vallagarina.
27	Comune di Nomi	prot PAT. n. 1844del 08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	La valutazione della cantierizzazione dovrà essere condotta in termini sostanziali e non meramente logistici, considerando i flussi di traffico pesante, le fasce orarie, la capacità residua delle infrastrutture, i punti critici della rete, l’interferenza con la mobilità ordinaria e la presenza di abitati lungo i percorsi nonché la contemporaneità del Lotto 3A e 3B. Si richiede che la progettazione integri un piano di cantierizzazione sovralocale, coordinato con gli altri interventi programmati o in corso, e idoneo a evitare che il territorio di Nomi e gli altri centri abitati della valle divengano aree di attraversamento ordinario per traffici di cantiere non compatibili con la viabilità esistente.	Accolta	Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio. Le valutazioni progettuali sono infatti condotte considerando il contesto territoriale nel suo complesso e le possibili interazioni con gli altri interventi ad oggi pianificati. Con specifico riferimento alla fase di realizzazione dell'opera, la pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate dal Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), sviluppato a partire dal PFTE e che verrà progressivamente approfondito nelle successive fasi di progettazione. Nel corso delle successive fasi progettuali pertanto, saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti comprendenti analisi del traffico di cantiere con stima del numero massimo di camion/giorno, finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione, la continuità operativa delle infrastrutture e la limitazione degli effetti per la cittadinanza. In tale ambito saranno definiti e dettagliati gli elementi relativi alla mobilità e alla logistica di cantiere, inclusi i flussi di traffico previsti, i percorsi dei mezzi d'opera, gli accessi alle aree di cantiere e gli orari di movimentazione dei materiali, sulla base del livello di approfondimento progettuale progressivamente disponibile. Con riferimento all'eventuale contemporaneità delle attività relative ai Lotti 3A e 3B, si evidenzia che, allo stato attuale, non sono disponibili elementi definitivi in merito alle tempistiche di avvio delle lavorazioni. Una volta resi disponibili i necessari finanziamenti, saranno effettuate le opportune valutazioni in coordinamento con gli Enti competenti al fine di verificare eventuali sovrapposizioni operative, individuare possibili elementi di interferenza e favorire le necessarie sinergie organizzative e gestionali per un'efficace conduzione delle attività

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
28	Comune di Nomi	prot PAT. n. 1844del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si richiede che le eventuali soluzioni alternative o integrative perseguano un miglioramento complessivo dell’assetto progettuale, garantendo equilibrio territoriale e sociale nella distribuzione degli impatti. Dovrà essere evitato che la mitigazione delle criticità in un centro abitato comporti il trasferimento di effetti negativi non proporzionati o non adeguatamente mitigati su altri ambiti della Vallagarina. La sostenibilità dell’intervento non può essere valutata esclusivamente in termini tecnico infrastrutturali, ma deve comprendere anche il profilo dell’equilibrio territoriale e sociale delle scelte progettuali. Le eventuali soluzioni alternative o integrative dovranno pertanto perseguire un miglioramento complessivo dell’assetto progettuale, evitando che la mitigazione degli impatti in un centro abitato si traduca nel trasferimento delle criticità su altri ambiti della Vallagarina.	Accolta	RFI conferma la propria disponibilità a condurre gli opportuni approfondimenti in merito alle richieste formulate dagli Enti territoriali e dagli stakeholder interessati nel corso del Dibattito Pubblico. In tale contesto la stessa RFI, ritiene fondamentale che le misure finalizzate alla riduzione degli effetti generati dall'infrastruttura in uno specifico ambito territoriale non comportino il trasferimento di analoghi effetti su altri contesti della Vallagarina, ma contribuiscano a un miglioramento complessivo dell'equilibrio territoriale, ambientale e sociale dell'intervento. La sostenibilità dell'opera è valutata attraverso un approccio integrato che considera, oltre agli aspetti tecnico-economici e trasportistici, anche gli aspetti ambientali, territoriali e sociali, come evidenziato nell'ambito dell'analisi multicriteriale. Eventuali ottimizzazioni progettuali saranno pertanto sviluppate perseguendo un bilanciamento complessivo delle ricadute e dei benefici sul territorio, con l'obiettivo di garantire la migliore integrazione dell'infrastruttura nel contesto della Vallagarina.
29	Comune di Nomi	prot PAT. n. 1844del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si richiede che le successive fasi progettuali mantengano aperta, la possibilità di soluzioni migliorative o integrative, nonché l’adeguato approfondimento dello scenario della cosiddetta “soluzione zero”.	Non accoglibile	Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP, sono state sostanzialmente sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, http://www.bcpplatform.eu) ed opportunamente sottoposte all'Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia generato dal miglioramento del livello di servizio del vettore ferroviario, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le ipotesi del solo ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo. In ogni caso, la documentazione del PFTE sarà opportunamente integrata al fine di meglio esplicitare il quadro delle valutazioni poste a supporto delle conclusioni sopra richiamate.
30	Coldiretti Trento	Mail del 05/05/2026	ESPROPRI	In considerazione della frammentazione fondiaria generata dal progetto, si richiede di valutare una ricompensazione fondiaria, mettendo a disposizione alle aziende compromesse dai lavori, altri terreni agricoli in zone limitrofe o concedendo gratuitamente porzioni di terra espropriate per lavori ad imprese confinanti, recuperando la maggior superficie possibile, rendendo l’azienda agricola economicamente produttiva. Oltre ai terreni espropriati, una quota dei fondi agricoli sarà ad occupazione temporanea, per i quali si richiede che la restituzione al termine dei lavori dovrà essere effettuata con particolare attenzione.	Accolta	Con riferimento alle evetuali situazioni di frammentazione fondiaria che dovessero derivare dalla realizzazione dell'opera, nelle successive fasi di progettazione saranno valutate, in coordinamento con gli enti e le amministrazioni competenti, le soluzioni idonee a contenere gli effetti sull'assetto delle proprietà agricole sulla funzionalità delle aziende interessate, perseguendo, ove possibile, il mantenimento della continuità e della produttività dei fondi agricoli. Nel caso di occupazione temporanea di aree non soggette ad esproprio, il principio generale è che l'area debba essere restituita al proprietario nello stato originario, salvo diversi accordi o trasformazioni autorizzate e indennizzate. In particolare, l'art. 49 del D.P.R. 327/2001 (Testo Unico Espropri) prevede che, all'atto dell'immissione in possesso, venga redatto un verbale di consistenza dello stato dei luoghi che funge da riferimento per verificare le condizioni dell'area al momento della riconsegna e garantirne la restituzione in condizioni adeguate.
31	Coldiretti Trento	Mail del 05/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Con riferimento alle prime decine di centimetri di terra per l’apparato radicale, si richiede che tale strato sia depositato in loco, e a fine lavori poi riposto nello stesso appezzamento per consentire una ripresa immediata dell’attività, per evitare che sia ribaltato e mescolato con strati più profondi e meno fertili, compattato dal passaggio di macchinari pesanti. A tale scopo pertanto si chiede che vengano fatte delle valutazioni iniziali sulla fertilità e le condizioni del terreno, che dovranno essere le condizioni minime di restituzione a fine lavori.	Accolta	Si conferma che prima dell'esecuzione del cantiere sarà accantonato tutto il terreno di scotico (30-40 cm corrispondenti allo strato fertile). Tale terreno sarà conservato secondo le tecniche agronomiche (i cumuli saranno inerbiti usando idrosemina al fine di evitare l'erosione e il dilavamento della sostanza organica, e avranno dimensioni contenute), al fine di poterlo riutilizzare al termine delle attività di cantiere come substrato per gli interventi di ripristino finale e come terreno vegetale previsto per le opere a verde descritte in tale relazione.
32	Coldiretti Trento	Mail del 05/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede che i materiali di scavo siano separati e allontanati con la massima celerità, riducendo al minimo l’impatto sui terreni agricoli di pregio e sulla viabilità.	Accolta	La gestione delle terre e rocce da scavo sarà definita nelle successive fasi progettuali attraverso la predisposizione del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT), redatto ai sensi della normativa vigente. Tale documento disciplinerà le modalità di caratterizzazione, separazione, movimentazione, deposito e destinazione dei materiali, individuando le soluzioni più idonee per ottimizzarne la gestione. In tale ambito saranno valutate anche la localizzazione delle eventuali aree di deposito temporaneo, le modalità di trasporto e i tempi di movimentazione dei materiali. In particolare, i materiali di scavo saranno gestiti esclusivamente nelle Aree di Stoccaggio e nei Depositi Terre individuati. In tali aree permarranno esclusivamente per le caratterizzazioni ambientali previste dalla legge. Poi verranno o riutilizzati internamente o allontanati dalle aree di intervento per essere conferiti o in regime di sottoprodotto o in regime di rifiuto.
33	Coldiretti Trento	Mail del 05/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Durante i lavori dovrà essere garantita un’accessibilità ai fondi almeno equivalente a quella attuale.	Accolta	Durante la fase di realizzazione dei lavori verrà garantito l'accesso ai fondi agricoli anche eventualmente con viabilità provvisorie. Nel corso dello sviluppo progettuale sarà posta particolare attenzione al mantenimento della funzionalità della rete viaria e degli accessi alle proprietà interessate.
34	Coldiretti Trento	Mail del 05/05/2026	ESPROPRI	Si chiede di definire la presenza di servitù e fasce di rispetto, con informazioni chiare sui pesi imposti al fondo servente, in particolar modo per accessi e manutenzioni, nonché cosa sia vietato, oltre l'inedificabilità, sulle fasce di rispetto	Accolta	Nelle successive fasi progettuali saranno predisposti gli elaborati espropriativi che daranno evidenza grafica ed analitica delle occupazioni temporanea e definitiva e relative servitù necessarie per la realizzazione delle opere.
35	Coldiretti Trento	Mail del 05/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si ritiene opportuno posticipare il Lotto 3B al completamento effettivo del Lotto 3A.	Forniti chiarimenti	Allo stato attuale, non sono disponibili elementi definitivi in merito alle tempistiche di avvio delle lavorazioni. Una volta resi disponibili i necessari finanziamenti, saranno effettuate le opportune valutazioni, in coordinamento con gli Enti competenti al fine di verificare eventuali sovrapposizioni operative, individuare possibili elementi di interferenza e favorire le necessarie sinergie organizzative e gestionali per un'efficace conduzione delle attività.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
36	Coldiretti Trento	Mail del 05/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si ritiene che molti aspetti geologici e idrogeolocici siano da approfondire. Si richiede che venga garanttita la continuità di servizio idrico. Si chiede che RFI si faccia carico dei costi di monitoraggio, delle eventuali opere necessarie a ripristinare la disponibilità idrica e dei danni diretti o indiretti derivanti da riduzione o perdita di pozzi e sorgenti.	Accolta	Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE infatti è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, indagini geofisiche ed analisi di laboratorio le cui risultanze, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall’opera in progetto, permetteranno l’elaborazione di un modello geologico ed idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall’opera. Si minimizzeranno le eventuali interferenze dirette con tutte le opere di captazione presenti sul territorio. Eventuali interferenze che dovessero emergere con reti o infrastrutture irrigue, saranno gestite da RFI secondo la prassi consolidata per la gestione e la risoluzione delle interferenze stesse, individuando e attuando le soluzioni tecniche più idonee a garantire la continuità del servizio e il ripristino della piena funzionalità delle opere interessate.
37	Coldiretti Trento	Mail del 05/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si attenziona la possibilità che le falde possano essere oggetto di inquinamenti ad esempio con l’utilizzo di additivi nelle operazioni di scavo, con il conseguente pericolo di non poter essere più utilizzate.	Forniti chiarimenti	Come già rappresentato nel corso del dibattito, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell’iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l'Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati.
38	Coldiretti Trento	Mail del 05/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si invita a rivedere il progetto, studiando un tracciato sotto l’attuale ferrovia e lontano da pozzi e falde, con particolare tutela dell’abitato di Besenello e di Marco di Rovereto.	Parzialmente accolta	Ove gli esiti degli approfondimenti in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee evidenzino la necessità o l’opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali, potranno essere valutati ulteriori affinamenti puntuali del tracciato. Occorre tuttavia evidenziare come la soluzione progettuale attualmente sviluppata costituisca il risultato di un articolato percorso di analisi e progressiva ottimizzazione, orientato fin dalle fasi iniziali alla minimizzazione delle interferenze con il contesto idrogeologico e territoriale. Le alternative progettuali presentate nell’ambito del Dibattito Pubblico sono il risultato di un percorso sviluppatosi a partire dal 2003, anno in cui RFI ha presentato la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le successive ipotesi progettuali sono state progressivamente analizzate e sviluppate con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell’Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero, istituito dalla Provincia Autonoma di Trento, e sono state oggetto di continui affinamenti finalizzati a ridurre al minimo le interferenze tra l’infrastruttura ferroviaria e le risorse idriche presenti sul territorio, incluse sorgenti e pozzi censiti, nonché a contenere il consumo di suolo. In tale contesto, ove tecnicamente possibile e in particolare nei tratti all’aperto, il tracciato è stato sviluppato in affiancamento alla linea ferroviaria esistente, al fine di limitare il consumo di suolo e le interferenze con il contesto territoriale, mantenendosi all’interno del corridoio infrastrutturale già individuato dalla linea storica. Nella porzione settentrionale dell’intervento, invece, il tracciato in sotterranea non ripercorre l’andamento della linea esistente, in quanto la sua definizione è stata necessariamente condizionata dal temperamento di molteplici vincoli morfologici, ambientali e infrastrutturali presenti nella valle, tra cui il fiume Adige, la SS12 e il sistema insediativo esistente. A tali elementi si aggiungono i requisiti geometrici e prestazionali propri della nuova infrastruttura ferroviaria, che richiedono raggi di curvatura e parametri piano-altimetrici più stringenti rispetto a quelli della linea storica. Per quanto attiene l’area di Marco, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell’intervento sullo stesso abitato, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l’eventuale spostamento dell’imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell’intervento sull’abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento.
39	Coldiretti Trento	Mail del 05/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Per Marco si chiede di valutare l’uscita ferroviaria in corrispondenza di Mori Stazione.	Accolta	Le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell’intervento sull’abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l’eventuale spostamento dell’imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell’intervento sull’abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento.
40	Consorzio Irriguo Miglioramento Fondiario di Marco	Mail del 05/05/2026	COMPENSAZIONI, GARANZIE E TUTELE LEGALI	L’opera nella sua interezza si sviluppa sulla superficie irrigata del CIMF dove è presente un impianto idraulico per la distribuzione dell’acqua, impiantistica elettrica di controllo e automazione con 27 centraline elettriche di derivazione, il tutto sia interrato che fuori terra. Si richiede pertanto: che qualora dovesse essere necessario lo spostamento dell'impianto, l'attività sia a carico di RFI; che venga garantito il perfetto funzionamento dell'impianto durante i mesi di utilizzo; che l'aggiornamento dell'impianto che porterà ad un aggiornamento del Perimetro del consorzio, in modo che l’impianto rimanga all’interno del perimetro stesso sia a carico di RFI	Accolta	Eventuali interferenze tra l’opera e l'impianto irriguo esistente saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. Qualora si rendessero necessari adeguamenti o spostamenti delle infrastrutture coinvolte, gli stessi saranno gestiti da RFI secondo la prassi consolidata per la risoluzione delle interferenze, individuando le soluzioni più idonee a garantire la continuità e la piena funzionalità del servizio irriguo.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
41	Consorzio Irriguo Miglioramento Fondiario di Marco	Mail del 05/05/2026	ESPROPRI	Si richiede che sia tenuto in considerazione che eventuali espropri andranno a ridurre la superficie del CIMF, andando di conseguenza ad aumentare il costo di gestione sulla superficie residua	Accolta	Nell'ambito dell'esecuzione della procedura espropriativa potranno essere valutate eventuali ricadute economiche subite o subende dalla proprietà per effetto delle occupazioni, che dovranno comunque essere accertate ed adeguatamente dimostrate con idonea documentazione
42	Consorzio Irriguo Miglioramento Fondiario di Marco	Mail del 05/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si richiede che la viabilità sia garantita durante tutto l’anno sia per la manutenzione dell’impianto che, soprattutto, per le lavorazioni necessarie negli appezzamenti.	Accolta	Durante la fase di realizzazione dei lavori verrà garantito l'accesso ai fondi agricoli anche eventualmente con viabilità provvisorie. Nel corso dello sviluppo progettuale sarà posta particolare attenzione al mantenimento della funzionalità della rete viaria e degli accessi alle proprietà interessate.
43	Consorzio Irriguo Miglioramento Fondiario di Marco	Mail del 05/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Nel caso il pozzo dovesse risultare non più idoneo per portata e/o qualità, RFI dovrà trovare una soluzione alternativa, anche considerando eventuali costi derivanti da una maggiore profondità del pozzo stesso.	Accolta	Nel corso delle successive fasi progettuali verranno svolti approfondimenti progettuali e implementati studi geologici finalizzati a minimizzare le eventuali interferenze dirette con tutte le opere di captazione presenti sul territorio. Eventuali interferenze che dovessero emergere, saranno gestite da RFI secondo la prassi consolidata per la gestione e la risoluzione delle interferenze stesse, individuando e attuando le soluzioni tecniche più idonee a garantire la continuità del servizio e il ripristino della piena funzionalità delle opere interessate.
44	Consorzio Irriguo Miglioramento Fondiario di Marco	Mail del 05/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si allega parere relativo mutamento del microclima della frazione di Marco, causa l’innalzamento delle barriere antirumore con documentazione tecnica riguardante situazioni analoghe. Non vengono espresse richieste dirette ma, alla luce degli esiti dello studio riportati viene evidenziato che la valutazione dovrebbe essere fatta sulla base di studi che integrino modelli climatici accurati nella pianificazione delle grandi opere, al fine di prevedere e mitigare gli impatti meteorologici negativi sulle attività agricole vulnerabili.	Forniti chiarimenti	Nell'ambito delle attività progettuali svolte non sono emersi elementi che consentano di prevedere effetti significativi sul microclima locale riconducibili alla realizzazione delle barriere antirumore previste dal progetto. Le opere di mitigazione acustica sono state definite sulla base dei requisiti funzionali e ambientali previsti dalla normativa vigente. Si prende tuttavia atto delle considerazioni espresse e della documentazione tecnica allegata in merito ai possibili effetti sul microclima locale e sulle attività agricole. Nelle successive fasi di progettazione e di sviluppo degli studi ambientali saranno svolte valutazioni relative al contesto territoriale di Marco.
45	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si ritiene necessario valutare la cosiddetta “opzione zero”, cioè una soluzione che implichi il mantenimento dell’infrastruttura ferroviaria esistente, integrato da interventi di efficientamento, potenziamento e adeguamento della linea attuale. Risulta particolarmente rilevante approfondire il tema del traffico deviato lungo l’asse del Brennero e la valutazione della capacità residua della linea ferroviaria esistente, sulla base anche dei dati ufficiali già disponibili e analizzati dall’ente ferroviario. Si chiede che si possa fin da ora procedere in tal senso e considerare negli scenari di progetto della Circonvallazione di Rovereto anche misure di questo tipo, cioè iniziare da subito operazioni di efficientamento e un generale ripensamento dell’organizzazione della linea esistente, unitamente all'adozione di scelte politiche che vadano verso divieti settoriali e adeguamento dei pedaggi dell'A22.	Non accoglibile	Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP, sono state sostanzialmente sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, http://www.bcpplatform.eu) ed opportunamente sottoposte all'Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia generato dal miglioramento del livello di servizio del vettore ferroviario, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le ipotesi del solo ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo. Con riferimento al tema del traffico deviato, si precisa che le valutazioni in merito rientrano già nell'ambito delle attività sviluppate dalla Brenner Corridor Platform (BCP). Nello sviluppo degli studi prodotti infatti, sono state formulate e analizzate quattro differenti ipotesi di scenario socio-economico, finalizzate a valutare gli effetti prodotti sulla domanda di trasporto e sui flussi di traffico. Tra queste, il cosiddetto "Policy Scenario" è stato specificamente sviluppato per valutare gli effetti derivanti dall'introduzione di misure volte a disincentivare il trasporto stradale delle merci. I risultati evidenziano come l'incremento dei costi del trasporto su strada determini un significativo aumento della quota modale ferroviaria e una corrispondente riduzione di quella stradale, con una conseguente redistribuzione della domanda sull'insieme dei valichi alpini. In ogni caso, la documentazione del PFTE sarà opportunamente integrata al fine di meglio esplicitare il quadro delle valutazioni poste a supporto delle conclusioni sopra richiamate.
46	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Con riferimento allo scavo delle gallerie alla profondità prospettata vengono espresse forti preoccupazioni in merito alla sicurezza degli abitati coinvolti, per il danneggiamento degli edifici, per il cedimenti del terreno in superficie che potrebbe compromettere edifici, strade e sottoservizi, insorgenza di problemi futuri legati alla costante necessità di manutenzione delle gallerie anche dopo la fase di cantiere. Si pone attenzione inoltre alle vibrazioni che potrebbero essere generate dallo scavo ed essere tali da incidere sulla qualità di vita e lo stato di salute delle persone residenti. Si richiede di monitorare tali rischi.	Accolta	Durante le successive fasi progettuali sarà individuata un’area di influenza (buffer) all’interno della quale gli edifici potenzialmente interferiti saranno sottoposti a monitoraggio. In una fase preliminare verranno effettuati i rilievi dello stato di consistenza e conservazione degli immobili (testimoniali di stato); successivamente, gli edifici saranno strumentati con appositi sistemi di controllo, quali fessurimetri, inclinometri e ulteriori dispositivi di monitoraggio, al fine di rilevare tempestivamente eventuali variazioni riconducibili alle attività di cantiere e garantire la tutela del patrimonio edilizio esistente. L'impatto da vibrazioni (come disturbo nei confronti dell'uomo) sarà studiato sia nel Piano Ambientale della Cantierizzazione (PAC) di PFTE che in quello di PE. Inoltre sarà predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, tra cui anche quella vibrazionale, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate.
47	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Con riferimento allo scavo delle gallerie si ritiene che questo sia un rischio da monitorare e che pericoli derivanti da ciò siano assolutamente da scongiurare, anche in virtù della percezione che gli abitanti di Besenello potranno avere sulla scelta del tracciato, che penetra nel conoide del Rio Secco e percorrendo un’ampia curva procede in sotterraneo spaccando in due l’area urbana a quote di profondità stimate ma non definite nel dettaglio, poiché tale aspetto viene demandato alla progettazione definitiva dell’opera.	Accolta	Il progetto sarà sviluppato tenendo conto della presenza delle preesistenze in superficie e delle caratteristiche geotecniche e geologiche dei terreni attraversati. L'adozione di una TBM a fronte in pressione per l'esecuzione dello scavo delle gallerie consentirà infatti di mantenere il controllo delle condizioni di equilibrio al fronte di scavo e di limitare le deformazioni del terreno indotte dalle lavorazioni. Unitamente alle profondità di scavo previste, sempre superiori a 30 m, tale soluzione è finalizzata a contenere fenomeni di subsidenza, assestamenti e vibrazioni, riducendo le possibili interferenze con gli edifici, le infrastrutture e le reti presenti sul territorio. Nell'ambito delle successive fasi progettuali saranno inoltre sviluppati gli approfondimenti geotecnici e strutturali propri del livello di progettazione, finalizzati a caratterizzare in maggiore dettaglio i terreni attraversati e a valutare il comportamento delle opere e delle preesistenze potenzialmente interessate dagli effetti dello scavo. La progettazione sarà supportata da un articolato sistema di monitoraggio, finalizzato a verificare la rispondenza del comportamento reale alle previsioni progettuali e a consentire il tempestivo adeguamento dei parametri operativi della TBM qualora venissero rilevati valori prossimi o superiori alle soglie prestabilite.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
48	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si evidenzia la necessità di tenere in debito conto l’impatto delle vibrazioni e delle possibili conseguenze sull’avanzamento o meno dei fenomeni franosi e di dissesto. In particolare viene attenzionato che nel territorio comunale è attivo un dissesto franoso del versante destro dell’alto bacino del Rio Secco, il cui monitoraggio è in atto da almeno quindici anni da parte del Servizio Geologico della P.A.T. Inoltre l’intero versante del Monte Mosna è soggetto a ricorrenti fenomeni di movimenti di terre, tanto da spingere la P.A.T. alla realizzazione di un imponente vallo tomo, che non ha potuto però interessare l’intero versante del monte che incombe sull’abitato	Accolta	La presenza di zone di dissesto sul versante destro dell'alto bacino del Rio Secco è nota, tuttavia, l'area soggetta a monitoraggio dalla PAT è ubicata a circa 2 km ad Est rispetto al tracciato ferroviario, ad una quota superiore di diverse centinaia di metri. In virtù, pertanto, della distanza tra il tracciato e il dissesto sopracitato e il dislivello suddetto non si ritiene possibile l'interferenza tra lo scavo della galleria e la frana. Analogamente, per quanto riguarda i fenomeni franosi che caratterizzano il versante occidentale del Monte Mosna, non si ritiene che la realizzazione dell'opera comporti un aggravio alle condizioni di stabilità del versante. La galleria ferroviaria in questo tratto si sviluppa infatti all'interno nei depositi alluvionali e di conoide, in un contesto geologico differente rispetto a quello che catterizza il monte Mosna.
49	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si richiede una revisione integrale del DOCFAP optando per un tracciato più lineare, seguendo o collocando l’opera in prossimità della linea storica o del tracciato della SS12, escludendo il passaggio in prossimità dei centri abitati.	Parzialmente accolta	Le alternative presentate nell'ambito del DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le alternative progettuali successivamente studiate sono state analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell’Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e sono state affinate nel tempo al fine di ridurre al minimo le possibili interferenze tra il tracciato ferroviario e le sorgenti idriche o i pozzi censiti nel territorio nonché l'occupazione di suolo. Ove possibile, in particolare nelle tratte all'aperto, il tracciato si sviluppa in affiancamento alla linea esistente, al fine di minimizzare il consumo di suolo e le interferenze con il contesto territoriale, insistendo sul medesimo corridoio infrastrutturale già individuato dalla linea ferroviaria storica. Nella zona nord, il tracciato in sotterranea non segue invece l'andamento della linea esistente in quanto la sua definizione è stata necessariamente condizionata dal temperamento di molteplici vincoli morfologici, ambientali e infrastrutturali presenti nella valle, tra cui il fiume Adige, la SS12 e il sistema insediativo esistente. A tali elementi si aggiungono i requisiti geometrici e prestazionali della nuova infrastruttura ferroviaria, che impongono raggi di curvatura e parametri plano-altimetrici più stringenti rispetto alla linea storica. Ciò premesso, e considerato che il tracciato proposto risulta già configurato in modo da minimizzare le interferenze dell'intervento con il contesto territoriale, ambientale ed insediativo, eventuali ulteriori affinamenti puntuali del tracciato potranno essere valutati qualora gli esiti degli approfondimenti in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee evidenzino la necessità o l'opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali.
50	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si evidenzia la necessità di adottare scelte progettuali che garantiscano una tutela assoluta dell’acqua. Le opere infrastrutturali non devono interferire con il massiccio della Vigolana, pena la compromissione dell’acqua, intesa sia come perdita, sia come inquinamento che minaccia la salute della popolazione. Si richiede l'applicazione del principio della precauzione e della massima tutela. (Tali considerazioni partono anche dal ripercorrere le conoscenze dell'Amministrazione sul tema derivanti dagli altri progetti infrastrutturali sull'area) Viene inoltre indicato che mancano nel DocFAP strumenti di analisi puntuale e indicazioni di dispositivi di prevenzione atti ad evitare qualsiasi possibile tipo di effetti negativi, di inquinamento e di impoverimento dell’acquifero e delle falde.	Accolta	Nell'ambito dello sviluppo del PFTE verranno approfondite le tematiche relative all'assetto idrogeologico dei terreni attraversati dall'opera in progetto. Per quanto attiene al tratto in galleria che attraversa il massiccio della Vigolana, la galleria è ubicata nella porzione più occidentale del massiccio, in condizioni parietali; i dati e le informazioni a disposizione portano a ritenere improbabili fenomeni di interferenza idrogeologica. Relativamente all'interferenza con aree soggette a vincolo o protezione idrogeologica per sorgenti, il tracciato è ubicato al di fuori di queste zone, ad una distanza planimetrica (>1000m) tale per cui si possa escludere l'interferenza. Nel Piano Ambientale della Cantierizzazione elaborato nell'ambito dello sviluppo del PFTE e affinato nelle successive fasi progettuali inoltre, vengono descritte tutte le procedure di cantiere che dovranno essere messe in atto per prevenire qualsiasi tipo di impatto ambientale su tutte le componenti ambientali interferite dai lavori. Infine, il futuro Appaltatore dovrà dotarsi del suo Sistema di Gestione Ambientale finalizzato alla gestione e al monitoraggio degli aspetti ambientali delle attività di cantiere. Come da prassi pertanto, il progetto viene sviluppatonel rispetto del quadro normativo vigente e sulla base di approfondimenti tecnici, ambientali e territoriali progressivamente sempre più dettagliati condotti anche attraverso il costante confronto con le strutture competenti della Provincia Autonoma di Trento. La progettazione è orientata a garantire la massima compatibilità dell'opera con il contesto attraversato, perseguendo la tutela delle componenti ambientali, paesaggistiche e socioeconomiche del territorio e la minimizzazione dei potenziali impatti. Le scelte progettuali sono supportate dalle analisi e dalle verifiche previste dalle procedure autorizzative, al fine di garantire la salvaguardia del territorio, assicurando il più elevato livello di sostenibilità e integrazione ambientale conseguibile.
51	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	L'amministrazione riporta un approfondimento di carattere idrogeologico a valle del quale si sconsiglia fortemente la realizzazione di tunnel all’interno dell’ammasso roccioso della Vigolana (per il quale si ipotizzano anche possibili crolli della parete rocciosa), in quanto comporterebbe un possibile svuotamento del bacino imbrifero interno all’ammasso roccioso, con conseguente calo drastico della portata sia della sorgente interna alla “galleria” del Depuratore Trento 3, sia di quella dell'Acquaviva, oltre alla totale sparizione delle sorgenti temporanee in località Murazzi ai piedi del Dosso dei Vignali.	Forniti chiarimenti	Nell'ambito dello sviluppo del PFTE verranno approfondite le tematiche relative all'assetto idrogeologico dei terreni attraversati dall'opera in progetto. Per quanto attiene al tratto in galleria che attraversa il massiccio della Vigolana, la galleria è ubicata nella porzione più occidentale del massiccio, in condizioni parietali; i dati e le informazioni a disposizione portano a ritenere improbabili fenomeni di interferenza idrogeologica. Relativamente all'interferenza con aree soggette a vincolo o protezione idrogeologica per sorgenti, il tracciato è ubicato al di fuori di queste zone, ad una distanza planimetrica (>1000m) tale per cui si possa escludere l'interferenza. Infine, per quanto attiene le venute d'acqua temporanee in località Murazzi, si rappresenta che queste si attivano esclusivamente in seguito ad eventi meteorologici intensi, a testimonianza del fatto che le stesse sono alimentate da circuiti idrici effimeri e superficiali e che portano ad escludere una connessione con la falda acquifera ospitata dal massiccio della Vigolana. Relativamente ai fenomeni di crollo che caratterizzano la zona denominata "I Murazzi", come riportato dalla cartografia tematica della PAT, nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE è stato condotto un rilievo geologico/geomeccanico di dettaglio, al fine di caratterizzare le pareti rocciose che rappresentano potenziali zone di distacco, definire il cinematismo che governa questi fenomeni e modellarne la propagazione per la progettazione di opere di difesa.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
52	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Viene richiesto di evitare in maniera assoluta qualsivoglia rischio di inquinamento da additivi chimici (PFAS, agenti inquinanti) all'interno sia dell'ammasso roccioso che della falda atesina.	Accolta	Come già rappresentato nel corso del dibattito, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l'Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati.
53	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si rappresenta la necessità di porre massimo rispetto e attenzione alle fasce di rispetto idrico dei pozzi di presa. Poiché la natura delle aree di salvaguardia è dinamica, esse non vanno interpretate come aree geometriche fisse e immutabili, ma devono essere intese come aree di confini fluidi per estensione e forma e pertanto vogliamo che si eviti la prossimità dell'opera a tali aree, sempre per quel principio di tutela assoluta e di salvaguardia.	Accolta	Nella fase progettuale del PFTE, il tracciato verrà ulteriormente ottimizzato al fine di non interferire con le aree di tutela e di rispetto dei pozzi idropotabili, così come rappresentate nella Carta delle Risorse Idriche della PAT. Inoltre, nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un'importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall'opera
54	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Viene segnalata una divergenza tra il materiale iconografico presentato e la realtà dei vincoli idrogeologici: la slide 32 contenuta nel documento allegato all'incontro di Dibattito Pubblico svolto in data 1 aprile 2026 fornisce una rappresentazione semplificata e rassicurante, suggerendo che il tracciato in galleria si limiti a "lambire" esternamente le zone di rispetto dei pozzi potabili di Besenello e di Calliano. Tuttavia la sovrapposizione tecnica del tracciato di progetto con la cartografia georeferenzziata SIAT (Sistema Informativo Ambiente e Territorio della Provincia di Trento) denuncia invece una intrusione diretta e sistematica: le gallerie penetrano profondamentenella area di tutela assoluta del pozzo di Besenello. Tale approccio suggerisce che l'acquifero sia stato considerato un "ostacolo burocratico" da gestire tramite correzioni formali a posteriori, piuttosto che un vincolo fisico primario e invalicabile.	Forniti chiarimenti	La slide richiamata nell'osservazione, così come le successive nn. 33 e 34, riporta gli esiti preliminari delle attività di affinamento del tracciato sviluppate nell'ambito del PFTE a supporto del Dibattito Pubblico, con l'obiettivo di fornire alla cittadinanza un quadro conoscitivo quanto più completo. Tali elaborati recepiscono già delle ottimizzazioni progettuali introdotte rispetto alle planimetrie sviluppate nella fase DOCFAP. Nell'ambito del PFTE, infatti, il tracciato della galleria è stato oggetto di specifiche ottimizzazioni finalizzate a evitare interferenze con le aree di tutela assoluta e di rispetto dei pozzi idropotabili, assumendo quale riferimento la Carta delle Risorse Idriche della Provincia Autonoma di Trento. Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è inoltre in corso un'importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile e conseguentemente di approfondire le relazioni tra l'opera e il sistema acquifero e verificare la piena compatibilità dell'intervento con le condizioni di tutela delle risorse idropotabili presenti nell'area. Eventuali ulteriori affinamenti puntuali del tracciato potranno essere valutati qualora gli esiti degli approfondimenti sopra citati in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee evidenzino la necessità o l'opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali. Il progetto sarà inoltre sviluppato prevedendo soluzioni costruttive e misure di monitoraggio atte a garantire la protezione delle risorse idriche e a verificare nel tempo l'assenza di effetti significativi sul sistema di captazione esistente.
55	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	L'amministrazione fornisce una disamina di sondaggi e dati a disposizione concludendo che la Soluzione 3 non garantisce la sicurezza delle risorse idriche.	Forniti chiarimenti	Le soluzioni progettuali individuate, sono il frutto dell'evoluzione delle interlocuzioni con il territorio a partire dal 2003 progressivamente affinate anche sulla base del confronto con la Provincia Autonoma di Trento e con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero con l'obiettivo di minimizzare le interferenze con le risorse idriche. Nell'ambito dei successivi approfondimenti progettuali verranno implementati studi geologici ed idrogeologici che terranno conto sia dei dati bibliografici a disposizione, sia dei degli esiti della campagna di indagini geognostiche effettuata e volta allo sviluppo del PFTE. Si minimizzeranno le eventuali interferenze dirette con tutte le opere di captazione presenti sul territorio. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico del fondovalle e di poter raccogliere i dati necessari per la valutazione dell'eventuale interazione del tracciato con le acque di falda.
56	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si ritiene necessaria una revisione profonda della proposta progettuale, evidenziando come un eventuale spostamento del tracciato verso ovest, in prossimità del fiume Adige, consentirebbe di allontanare l'infrastruttura dal conoide del Rio Secco e dalle aree a massima permeabilità e concentrazione di pozzi tutelati, muovendosi verso settori di valle meno critici per la tutela della riserva potabile. Il vincolo idrogeologico deve essere riconosciuto come un limite fisico e invalicabile per il dimensionamento dell'opera	Parzialmente accolta	Le soluzioni progettuali individuate sono il frutto dell'evoluzione delle interlocuzioni con il territorio a partire dal 2003, progressivamente affinate anche sulla base del confronto con la Provincia Autonoma di Trento e con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero con l'obiettivo di minimizzare le interferenze con le risorse idriche. Ciò premesso, si rappresenta che nella fase di sviluppo del PFTE è in corso un'importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico del fondovalle e di poter raccogliere i dati necessari per la valutazione dell'eventuale interazione del tracciato con le acque di falda. Ulteriori puntuali affinamenti progettuali di tracciato saranno valutabili, sulla base delle risultanze degli approfondimenti in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee, qualora tali analisi evidenzino la necessità o l'opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
57	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si ribadisce la necessità di approfondite valutazioni dei rischi di contaminazione (es. PFAS e altri agenti chimici, siti contaminati), imponendo la previsione di un rigoroso sistema di monitoraggio continuo e indipendente dal soggetto realizzatore dell’opera, che debba coinvolgere le amministrazioni comunali e che i cui esiti siano pubblici e accessibili alla cittadinanza. Si richiede che fin da ora che prima della realizzazione dell’opera e in fase di definizione del PFTE sia definito un protocollo che stabilisca il divieto assoluto di impiego di PFAS e altri agenti chimici e un rigoroso piano di monitoraggio degli inquinanti.	Accolta	Come già rappresentato, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l'Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati. A tutela dell' ambiente e della salute dei cittadini, il progetto prevede per tutto il tracciato ferroviario il Piano di Monitoraggio Ambientale. Tale piano che verrà sviluppato a partire dalle successive fasi di progettazione, prevede il monitoraggio in continuo sia in fase ante operam, che durante i lavori e nella fase post operam, delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) che permette di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite previste dalla normativa vigente e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative. Come da prassi il PMA viene sviluppato in costante coordinamento con l'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente (APPA), con la quale viene condiviso ai fini delle valutazioni di competenza. L'Agenzia può formulare osservazioni e richieste di integrazione o approfondimento, che vengono recepite nel documento attraverso successivi aggiornamenti. <i>I dati acquisiti nell'ambito delle attività di monitoraggio vengono resi disponibili agli Enti competenti attraverso sistemi informativi dedicati, quali il portale SICMAP, assicurando la tracciabilità delle</i>
58	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Viene evidenziato il concetto di "limite alla pressione infrastrutturale" sul territorio, che ha una capacità di carico limitata, e la necessità di coerenza e coordinamento tra politiche infrastrutturali, con particolare riferimento alla Valdastico Nord e alla terza corsia dinamica dell’A22. Dovrà essere verificata la sostenibilità complessiva del sistema territoriale, evitando che Besenello e la Vallagarina diventino un corridoio permanente di traffico merci e automobilistico.	Forniti chiarimenti	Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio. Le valutazioni progettuali sono infatti condotte considerando il contesto territoriale nel suo complesso e le possibili interazioni con gli altri interventi pianificati. La pianificazione e il coordinamento tra differenti infrastrutture di rilevanza territoriale e sovraterritoriale, rientrano nelle competenze delle Amministrazioni e degli Enti preposti alla programmazione e al governo del territorio. In tale contesto, RFI conferma la propria disponibilità a partecipare agli eventuali tavoli di confronto promossi dalle Amministrazioni competenti, fornendo il necessario supporto informativo e tecnico di ambito ferroviario affinché possano essere sviluppate valutazioni integrate e condivise degli scenari infrastrutturali di interesse per il territorio.
59	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Necessità di salvaguardare il patrimonio agricolo e paesaggistico del territorio,evidenziando il vincolo di limitare il consumo di suolo agricolo di pregio, riconoscendo il ruolo economico e identitario dell'agricoltura e tutelando aree di particolare valore paesaggistico, naturalistico e storico-culturale, quali le aree tra i due castelli di Beseno e Pietra.	Accolta	La minimizzazione del consumo di suolo rappresenta uno dei criteri che orientano lo sviluppo della progettazione e la valutazione delle alternative. Particolare attenzione è rivolta alla tutela delle aree agricole, delle componenti paesaggistiche e degli elementi di valore storico-culturale presenti nel territorio interessato, perseguendo soluzioni in grado di ridurre le interferenze con tali contesti. Tali aspetti costituiscono parte integrante del processo progettuale e saranno ulteriormente approfonditi nelle successive fasi di sviluppo, anche al fine di individuare le misure più idonee alla mitigazione degli impatti residui e al corretto inserimento dell’opera nel territorio. Il progetto sarà corredato di Studio di Impatto Ambientale e Relazione Paesaggistica, che consentiranno di verificare i potenziali impatti ambientali e paesaggistici ed indirizzare la progettazione verso soluzioni rispettose del contesto ambientale, territoriale e storico paesaggistico. Particolare attenzione verrà posta in contesti caratterizzati da particolare sensibilità, quali appunto il paleoalveo, Castel Pietra, Castel Beseno e il sistema agrario e storico-paesaggistico della Vallagarina.
60	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si richiede di ridurre al minimo l’occupazione permanente e temporanea di suolo agricolo, valutando soluzioni meno impattanti insieme all’Amministrazione comunale, ai proprietari e ai coltivatori. Dovranno essere garantite comunicazione preventiva, accessibilità alternativa alle aree, tutela della funzione del rio, continuità delle attività agricole e percorsi partecipativi per definire l’assetto futuro delle zone interessate.	Accolta	La limitazione del consumo di suolo, in particolare agricolo, costituisce un obiettivo della progettazione sostenibile e viene perseguita nel progetto compatibilmente con i molteplici vincoli dettati dal rapporto tra opera e territorio. Nei successivi livelli progettuali saranno perseguiti laddove possibile, ulteriori affinamenti delle soluzioni progettuali e della cantierizzazione al fine di ridurre l'occupazione permanente e temporanea delle aree agricole, nel rispetto dei requisiti tecnici e funzionali dell'opera.
61	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Con riferimento alla strada interpodereale delle località “Ischiei” e “Acquaviva” di proprietà comunale e il rio che scorre parallelamente per un tratto, che risultano da progetto da interdire e spostare in funzione delle opere da realizzare, si richiede la realizzazione di un’accessibilità alternativa all’area, soprattutto in funzione di protezione civile e di raggiungibilità del territorio comunale, e di irregimentare con cura il rio per non danneggiare la funzione da esso rivestita. Si ritiene necessario valutare insieme all’Amministrazione comunale, ai proprietari dei terreni e ai coltivatori dei fondi in parola le soluzioni meno impattanti e più sostenibili per il futuro di quella zona	Accolta	Si prende atto di quanto osservato. Nelle successive fasi di progettazione saranno approfondite le soluzioni viabilistiche necessarie a garantire l'accessibilità alle aree interessate dall'intervento. RFI conferma la propria disponibilità a condividere con le Amministrazioni competenti al fine di valutare, nell'ambito delle successive fasi progettuali, le soluzioni maggiormente sostenibili e compatibili con le esigenze del territorio interessato dall'opera.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
62	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si richiede uno studio approfondito sugli impatti ambientali e logistici derivanti da scavo, deposito, trasporto e conferimento dello smarino. Dovrà essere valutato l'utilizzo delle aree già occupate per il Lotto 3A, evitando il sacrificio di ulteriori terreni agricoli, e dovranno essere ridotti al minimo i trasporti su gomma e le relative emissioni. Si richiede un approfondito studio di impatto ambientale che sappia affrontare le criticità e le interferenze che tali attività possono provocare, con un ipotizzabile aumento dell'inquinamento dell'aria in relazione all'aumento del traffico urbano e autostradale nell'area di cantiere sul territorio di Besenello e in termini generali in tutta la Vallagarina.	Accolta	Con riferimento alla fase di realizzazione dell'opera, la pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate dal Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che verrà progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione. Nel corso delle successive fasi progettuali saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione, la continuità operativa delle infrastrutture e la limitazione degli effetti per la cittadinanza. In tale ambito saranno definiti e dettagliati gli elementi relativi alla mobilità e alla logistica di cantiere, inclusi i flussi di traffico previsti, i percorsi dei mezzi d'opera, gli accessi alle aree di cantiere e gli orari di movimentazione dei materiali, sulla base del livello di approfondimento progettuale progressivamente disponibile. Con specifico riferimento inoltre alla gestione delle terre e rocce da scavo, questa sarà definita nelle successive fasi progettuali attraverso la predisposizione del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT), redatto ai sensi della normativa vigente. Tale documento disciplinerà le modalità di caratterizzazione, separazione, movimentazione, deposito e destinazione dei materiali, individuando le soluzioni più idonee per ottimizzarne la gestione. In tale ambito saranno valutate anche la localizzazione delle eventuali aree di deposito temporaneo, le modalità di trasporto e i tempi di movimentazione dei materiali. In particolare, i materiali di scavo saranno gestiti esclusivamente nelle Aree di Stoccaggio e nei Depositi Terre individuati. Inoltre, nell'ambito dell'intervento è previsto il Piano di Monitoraggio Ambientale, che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse matrici ambientali, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate.
63	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si richiede un approfondito studio di impatto ambientale che sappia affrontare le criticità e le interferenze che tali attività possono provocare, con un ipotizzabile aumento dell'inquinamento dell'aria in relazione all'aumento del traffico urbano e autostradale nell'area di cantiere sul territorio di Besenello e in termini generali in tutta la Vallagarina.	Accolta	Gli approfondimenti richiesti sono parte integrante del Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), elaborato progettuale prodotto in fase di PFTE e perfezionato nel corso della progettazione Esecutiva. Nel corso delle successive fasi progettuali pertanto, saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti comprendenti analisi del traffico di cantiere con stima del numero massimo di camion/giorno, finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione, la continuità operativa delle infrastrutture e la limitazione degli effetti per la cittadinanza. In tale ambito saranno inoltre approfonditi gli aspetti connessi alle emissioni temporanee generate dalle attività di cantiere e dal traffico indotto anche ai fini della definizione delle misure di mitigazione e contenimento degli effetti sulla qualità dell'aria e sulle altre componenti ambientali interessate.
64	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede di valutare la possibilità possibilità di utilizzare solo le aree già previste per lo stoccaggio materiali del Lotto 3A, ritenendo che le lavorazioni sul Lotto 3B vadano necessariamente compiute a chiusura delle operazioni previste sul Lotto 3A.	Forniti chiarimenti	Si evidenzia che, allo stato attuale, non sono disponibili elementi definitivi in merito alle tempistiche di avvio delle lavorazioni. Una volta resi disponibili i necessari finanziamenti, saranno effettuate le opportune valutazioni, in coordinamento con gli Enti competenti al fine di verificare eventuali sovrapposizioni operative, individuare possibili elementi di interferenza e favorire le necessarie sinergie organizzative e gestionali per un'efficace conduzione delle attività.
65	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Si richiede che la progettazione consideri in modo specifico gli effetti sociali, psicologici e comunitari dell'opera, ponendo al centro la qualità della vita dei residenti. Dovranno essere evitate soluzioni che producano un impatto sociale insostenibile e dovranno essere previste misure concrete di mitigazione, comunicazione e accompagnamento della comunità durante tutte le fasi del procedimento.	Accolta	Gli aspetti sociali costituiscono elementi alla base dello sviluppo e valutazione delle soluzioni progettuali e sono considerati, insieme agli aspetti tecnico - economici e ambientali nell'ambito dell'Analisi Multicriteriale che supporta il confronto tra le diverse opzioni progettuali. Nelle successive fasi di progettazione saranno inoltre sviluppati gli approfondimenti propri del livello progettuale, finalizzati a definire le misure di mitigazione e le modalità operative più idonee a contenere gli effetti delle attività di realizzazione dell'opera sul contesto territoriale e sulla qualità della vita delle comunità interessate.Tali valutazioni saranno condivise con gli Enti territoriali e le altre Amministrazioni competenti. Resta altresì confermato l'impegno a garantire un'informazione puntuale e un confronto continuativo con il territorio nel corso dello sviluppo progettuale e della realizzazione dell'intervento, al fine di favorire la condivisione delle informazioni e la massima conoscenza delle attività previste.
66	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Si chiede che la relazione di sintesi di RFI tenga conto della volontà da parte di tutti i soggetti di proporre 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.	Accolta	La documentazione predisposta da RFI terrà in debita considerazione le osservazioni e i contributi formulati dagli Enti locali nell'ambito del percorso di confronto e partecipazione, dando evidenza delle istanze rappresentate e delle relative valutazioni.
67	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si richiede una effettiva revisione integrale delle alternative progettuali per garantire pluralità reale di opzioni, evitando processi decisionali preorientati, sviluppando soluzioni alle criticità e alle problematiche evidenziate, adottando opzioni che siano prive di impatto ambientale e sociale. Tale processo deve necessariamente fondarsi sulla centralità della conoscenza scientifica approfondita.	Parzialmente accolta	Le alternative progettuali presentate nell'ambito del Dibattito Pubblico sono il risultato di un percorso di analisi e approfondimento sviluppato nel corso di oltre vent'anni. A partire dal 2003, con la presentazione da parte di RFI della prima soluzione progettuale relativa alla tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero, sono state progressivamente esaminate e confrontate diverse opzioni progettuali, nell'ambito di un articolato processo di valutazione tecnica e concertazione istituzionale. Le soluzioni successivamente sviluppate sono state definite sulla base del confronto con la Provincia Autonoma di Trento e con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero. La progettazione è stata inoltre supportata da specifiche campagne di indagine e da approfondimenti specialistici coerenti con il livello di definizione progettuale raggiunto. Tali attività conoscitive saranno ulteriormente integrate e sviluppate nelle successive fasi di progettazione, al fine di affinare progressivamente il quadro informativo e le soluzioni tecniche. Il processo progettuale è orientato alla ricerca delle soluzioni maggiormente sostenibili sotto il profilo ambientale, territoriale e sociale, attraverso la valutazione comparativa delle alternative e l'adozione di misure finalizzate alla prevenzione, mitigazione e compensazione degli effetti sul territorio. A tal riguardo, si rappresenta che nella fase di sviluppo del PFTE è in corso un'importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico del fondovalle e di poter raccogliere i dati necessari per la valutazione dell'eventuale interazione del tracciato con le acque di falda. Ulteriori puntuali affinamenti progettuali di tracciato saranno valutabili, sulla base delle risultanze degli approfondimenti in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee, qualora tali analisi evidenzino la necessità o l'opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali. Si rappresenta inoltre che quanto attiene l'imbocco sud, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell'intervento sull'abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
68	Comune di Besenello	Mail del 08/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Necessità di istituire quanto prima un Osservatorio ambientale e sulla sicurezza del lavoro relativo al Lotto 3B della Circonvallazione di Rovereto. Si chiede che la sua composizione, competenze e modalità operative, prevedano il coinvolgimento di tutti i soggetti istituzionali del territorio locale, tecnici indipendenti e rappresentanze del territorio, espressione di soggetti che ben conoscono la natura dei luoghi interessati dall’opera.	Non di competenza	RFI accoglie positivamente la proposta di istituzione di un Osservatorio ambientale e per la sicurezza sul lavoro, analogamente a quelli già istituiti per il Lotto 1 "Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena" e Lotto 3a "Circonvallazione di Trento". Tale organismo, in quanto soggetto deputato al controllo super partes delle attività correlate alla realizzazione del progetto ferroviario, dovrà essere istituito dalle Amministrazioni territoriali, alle quali spetta la definizione delle relative modalità organizzative e di funzionamento. RFI assicura la massima collaborazione e trasparenza con tale organismo nel partecipare a tavoli tecnici e nel fornire i dati necessari.
69	Comune di Besenello Scuola Naturale Cooperativa Scolastica di Besenello dell’Istituto Comprensivo Alta Vallagarina	Mail del 08/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Si chiede di quantificare e valorizzare: 1. gli indicatori di impatto intergenerazionale per misurare – nelle ipotesi presentate alle popolazioni locali e alle istituzioni interessate – per scegliere la strada che minimizza degli indicatori quantitativi legati a: - il consumo di suolo (cementificazione aree per la manutenzione delle linee); - la perdita di biodiversità nelle zone limitrofe ai fiumi; la riduzione di fertilità legata alle polveri prodotte da cantieri industriali; - la qualità dell’aria respirata dai bambini e ragazzi in fase di sviluppo durante le esperienze scolastiche del tempo scuola; - la perdita dei beni paesaggistici e dei servizi ecosistemici per la comunità educante. 2. gli indicatori che riducono il rallentamento del percorso previsto dal Piano Strategico di Sviluppo provinciale rispetto ai seguenti obiettivi: - Agenda 2030: “Vita sulla terra”, “Salute e benessere”, “Istruzione di qualità”, “Comunità sostenibili”; 3. gli indicatori che ledono la Convenzione Onu per i diritti di Infanzia e Adolescenza: - Articolo 3: Superiore interesse del minore “In ogni iniziativa pubblica/privata l’interesse dei bambini devono avere la priorità assoluta”; - Articolo 12: Ascolto delle opinioni del minore “I bambini hanno il diritto di essere ascoltati in tutti i processi decisionali” 4. gli indicatori che dimostrano, nei vari scenari proposti alla popolazione, l’ottemperamento del Social Plan Europeo del 2025: - sviluppo di quadri favorevoli all’economia sociale; - gestione e misurazione dell’impatto sociale; - innovazione sociale e sviluppo economico sostenibile.	Forniti chiarimenti	La valutazione delle alternative progettuali viene di prassi sviluppata attraverso un approccio comparativo che considera congiuntamente gli aspetti tecnico-economici, ambientali e sociali. In tale ambito, le diverse soluzioni sono analizzate al fine di individuare quelle in grado di garantire il miglior equilibrio complessivo tra benefici attesi ed effetti sul territorio, perseguendo criteri di sostenibilità, equità territoriale e integrazione con il contesto interessato dall'intervento. Si riconosce la rilevanza degli aspetti sociali richiamati. L'Analisi Multicriteria è stata tuttavia costruita sulla base di criteri e indicatori oggettivi, misurabili e confrontabili, al fine di garantire trasparenza e coerenza metodologica. Eventuali ulteriori approfondimenti di dettaglio potranno essere svolti in sineria con gli Enti Territoriali competenti in materia.
70	Comune di Besenello Carmen Piffer	Mail del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Perché non è stato previsto l’attraversamento nel territorio di Besenello con un tracciato eseguito in superficie?	Forniti chiarimenti	Le alternative presentate nell'ambito del DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le alternative progettuali successivamente studiate sono state analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e sono state affinate nel tempo al fine di ridurre al minimo le possibili interferenze tra il tracciato ferroviario e le sorgenti idriche o i pozzi censiti nel territorio nonché l'occupazione di suolo. Ove possibile, in particolare nelle tratte all'aperto, il tracciato si sviluppa in affiancamento alla linea esistente, al fine di minimizzare il consumo di suolo e le interferenze con il contesto territoriale, insistendo sul medesimo corridoio infrastrutturale già individuato dalla linea ferroviaria storica. Nella zona nord, la definizione è stata necessariamente condizionata dal temperamento di molteplici vincoli morfologici, ambientali e infrastrutturali presenti nella valle, tra cui il fiume Adige, la SS12 e il sistema insediativo esistente. A tali elementi si aggiungono i requisiti geometrici e prestazionali della nuova infrastruttura ferroviaria, che impongono raggi di curvatura e parametri plano-altimetrici più stringenti rispetto alla linea storica. Ciò premesso, e considerato che il tracciato proposto risulta già configurato in modo da minimizzare le interferenze dell'intervento con il contesto territoriale, ambientale ed insediativo, eventuali ulteriori affinamenti puntuali del tracciato potranno essere valutati qualora gli esiti degli approfondimenti in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee evidenzino la necessità o l'opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali.
71	Comune di Besenello Carmen Piffer	Mail del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si potrebbe potenziare la ferrovia già esistente, con un costo dell’opera molto più basso.	Forniti chiarimenti	Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP, sono state sostanzialmente sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, http://www.bcpplatform.eu) ed opportunamente sottoposte all'Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia generato dal miglioramento del livello di servizio del vettore ferroviario, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le ipotesi del solo ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo. In ogni caso, la documentazione del PFTE sarà opportunamente integrata al fine di meglio esplicitare il quadro delle valutazioni poste a supporto delle conclusioni sopra richiamate.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
72	Comune di Besenello <i>Federica Mattarei</i>	Mail del 08/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Vengono forniti riferimenti bibliografici a supporto della tesi per cui l’esistente ferrovia del Brennero - oggi e negli anni a venire - potrà trasportare prudenzialmente 30 milioni di tonnellate nette di merci per anno basandosi su un modello di esercizio di buona efficienza (imperniato 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.	Forniti chiarimenti	Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP, sono state sostanzialmente sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, http://www.bcpplatform.eu) ed opportunamente sottoposte all'Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia generato dal miglioramento del livello di servizio del vettore ferroviario, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le ipotesi di ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo.
73	Comune di Besenello <i>Mauro Battisti</i>	Mail del 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Dai sondaggi geologici richiesti per edificare, il sottosuolo risulta costituito da limo e argille che notoriamente trasmettono le vibrazioni. È auspicato pertanto lo spostamento del tracciato lungo la linea storica, evitando il sottopasso dell’abitato ed evitando così rischi per gli acquiferi avvicinati. In subordine è richiesto l'allontanamento a nord della discenderia e il sottopasso di tutto il perimetro abitato alle quote dichiarate, evitando il sottopasso della chiesa e conseguentemente delle abitazioni di via Santa Croce.In subordine è richiesto l'allontanamento a nord della discenderia e il sottopasso di tutto il perimetro abitato alle quote dichiarate, evitando il sottopasso della chiesa e conseguentemente delle abitazioni di via Santa Croce.	Non accoglibile	Nell'ambito del PFTE sono in corso delle indagini, in cui si sono riscontrate delle lenti di limo e argilla. E' noto come il fondovalle dell'Adige sia caratterizzato da una variabilità di cui sarà tenuto conto nella stesura del modello geologico. I materiali terrigeni, per le loro caratteristiche, determinano generalmente una maggiore attenuazione delle vibrazioni rispetto ai materiali rocciosi. Il sottoattraversamento dell’abitato avverrà con coperture superiori a 35 m che, unitamente all’impiego di una TBM a fronte in pressione, consentiranno di controllare le subsidenze e, più in generale, di limitare gli effetti indotti sulle preesistenze. La tecnologia di scavo che verrà adottata e l'impermeabilizzazione del rivestimento definitivo della galleria consentiranno inoltre di minimizzare le interferenze con gli acquiferi.
74	Comune di Besenello <i>Gianpiero Desdra</i>	Mail del 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Per quanto riguarda la geologia, le gallerie interesseranno prevalentemente i depositi di conoide alluvionale, cioè materiali sciolti con variabilità litologica, che potrebbero innescare episodi di subsidenza e/o assestamento, con imprevedibili conseguenze per gli edifici presenti in superficie. Dal punto di vista idrogeologico, i depositi di conoide alluvionale possiedono una apprezzabile permeabilità, per tale motivo è molto probabile che le gallerie influenzino l’assetto idrogeologico dell’area d’interesse, le falde acquifere, la circolazione idrica sotterranea; è molto alto il pericolo dell’impoverimento e/o della perdita dell'approvvigionamento idrico potabile e irriguo. Inoltre il tracciato di progetto attraversa una zona di rispetto di una sorgente a servizio dell’abitato di Besenello. Come esposto dai tecnici della R.F.I. durante l’incontro a Besenello il 20 aprile 2026, i terreni di scavo verranno trattati con sostanze non ancora individuate, non permettendo attualmente una valutazione della potenziale pericolosità di inquinamento, durante lo stoccaggio e la movimentazione del materiale scavato; c’è da considerare anche le imprevedibili conseguenze sulla circolazione idrica sotterranea	Forniti chiarimenti	Il tracciato della galleria è stato ottimizzato al fine di non interferire con le aree di tutela e di rispetto dei pozzi idropotabili, così come rappresentate nella Carta delle Risorse Idriche della PAT. Con riferimento agli aspetti di carattere geologico, nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un'importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall'opera. Il progetto sarà sviluppato considerando un sistema di galleria impermeabile che non avrà interferenze sul regime idraulico a lungo termine. Durante la fase di costruzione, lo scavo sarà eseguito mediante una TBM a fronte pressurizzato, in grado di contrastare la pressione dell’acqua e minimizzare le interferenze con la falda. Come già rappresentato nel corso del dibattito, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato di progetto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l'Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati.
75	Comune di Besenello <i>Gianpiero Desdra</i>	Mail del 08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Quale sarà l'entità dei rumori e delle vibrazioni durante lo scavo delle gallerie e successivamente dal passaggio dei treni ad alta velocità?	Forniti chiarimenti	La gestione degli impatti acustici e vibrazionali connessi alle attività di cantiere è disciplinata dal Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che definisce l'organizzazione delle lavorazioni, gli orari di attività e le misure di mitigazione necessarie a contenere le emissioni sonore e a limitare i potenziali disagi per la popolazione e i ricettori sensibili presenti sul territorio. Allo stato attuale non sono previste lavorazioni che comportino il superamento delle soglie normativa vigente. Con riferimento alla fase di esercizio, per quanto la componete vibrazioni,nelle successive fasi progettuali verrà redatto un apposito studio vibrazionale al fine di verificare l'impatto delle vibrazioni con i recettori. Per quanto riguarda la componente acustica, già a partire dai primi esiti del PFTE sviluppati a supporto del Dibattito Pubblico, al fine di fornire alla cittadinanza un quadro conoscitivo il più possibile completo degli effetti attesi dell'intervento, sono state condotte specifiche valutazioni acustiche. In tale ambito pertanto è stato sviluppato uno studio acustico di dettaglio in funzione delle opere infrastrutturali, del modello di esercizio atteso e delle caratteritiche naturali ed antropiche del territorio in conformità e coerenza con il quadro normativo di riferimento in materia di inquinamento acustico nazionale e territoriale. L'esito di tale studio ha permesso di determinare i livelli sonori indotti dalla sorgente ferroviaria su tutto il territorio e puntualmente in corrispondenza di tutti gli edifici entro una fascia di 300 m dal binario più esterno (per ciascun piano e per ciascuna facciata dell'edificio stesso). Il confronto con i limiti normativi ha permesso di individuare e dimensionare le opere di mitigazione acustica secondo le modalità previste dal quadro normativo di riferimento.
76	Comune di Besenello <i>Gianpiero Desdra</i>	Mail del 08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Esisteranno delle bocche di aerazione e cosa emetteranno nell’ambiente?	Forniti chiarimenti	Non sono previsti pozzi di areazione all'interno della galleria.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
77	Comune di Besenello <i>Gianpiero Desdra</i>	Mail del 08/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Lo spostamento su rotaie dovrebbe eliminare il traffico di automezzi pesanti sull'autostrada del Brennero, diminuendo sensibilmente il traffico e il conseguente inquinamento atmosferico, allora perché sono in fase di progettazione e realizzazione potenziamenti anche dell'autostrada?	Fuori perimetro	L'osservazione esula dal perimetro di competenza del presente intervento.
78	Comune di Besenello <i>Gianpiero Desdra</i>	Mail del 08/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Frequentemente vengono notati treni merci, sulla linea/rotaie attualmente esistente, con vagoni vuoti, a cosa serve allora una progettazione interrata così impattante?	Forniti chiarimenti	Lo scopo della nuova linea è quello di rispondere alla crescita del traffico ferroviario passeggeri e merci già oggi osservabile lungo il Corridoio del Brennero e prevista in ulteriore incremento nei prossimi decenni. Le previsioni considerate per il Lotto 3B si basano sui più recenti Studi di Trasporto elaborati nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP), sviluppati con il contributo dei Ministeri competenti di Italia, Austria e Germania, dei gestori delle infrastrutture ferroviarie dei tre Paesi (RFI, ÖBB e DB) e di BBT SE. Tali analisi evidenziano una crescita della domanda di trasporto ferroviario, sia merci sia passeggeri, lungo il corridoio e sono consultabili pubblicamente sul sito della BCP http://www.bcpplatform.eu . La realizzazione della nuova linea risponde pertanto all'esigenza di garantire una capacità infrastrutturale adeguata ai traffici attuali e futuri, assicurando nel tempo livelli adeguati di affidabilità, regolarità e competitività del servizio ferroviario, in coerenza con il ruolo strategico del Corridoio del Brennero nel sistema dei trasporti nazionale ed europeo.
79	Comune di Besenello <i>Laura Manara</i>	Mail del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si afferma che mancano precise indicazioni su dove sarebbero collocati i corridoi di collegamento tra le canne rispetto al territorio di Besenello e cosa significa opere eseguite in modo tradizionale.	Forniti chiarimenti	I bypass di emergenza saranno realizzati a intervalli di circa 500 m lungo il tratto in galleria naturale, al fine di garantire adeguate condizioni di sicurezza e consentire l'evacuazione degli utenti in caso di evento incidentale che renda inagibile una delle due canne. In tali circostanze, i bypass permetteranno il trasferimento verso la canna non interessata dall'emergenza, assicurando la continuità delle vie di esodo. Per quanto riguarda le modalità costruttive, lo scavo in tradizionale prevede l'esecuzione delle opere senza l'impiego di frese meccanizzate (TBM – Tunnel Boring Machine). L'avanzamento dello scavo sarà effettuato mediante l'utilizzo di mezzi convenzionali, quali escavatori equipaggiati con martellone idraulico e altre attrezzature idonee alle caratteristiche geologiche e geotecniche del terreno attraversato.
80	Comune di Besenello <i>Laura Manara</i>	Mail del 08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Viene espressa preoccupazione all'utilizzo della dinamite e sulle conseguenze, in termini di vibrazioni e impatti, che ciò potrebbe causare.	Forniti chiarimenti	Nel progetto sviuppato non si prevede l'utilizzo di esplosivi.
81	Comune di Besenello <i>Laura Manara</i>	Mail del 08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Non risulta chiaro quali strade comunali o interpoderali sarebbero interessate all'opera e quali conseguenze ciò potrebbe comportare agli utilizzatori residenti. Si esprime la preoccupazione di un maggiore inquinamento acustico e inquinamento atmosferico legato al loro mancato utilizzo. Si chiede come verrà gestito un eventuale ripristino in caso di danneggiamenti e se e come si verificheranno possibili blocchi agli accessi privati.	Forniti chiarimenti	La pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno inoltre disciplinate dal Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC),che definisce l'organizzazione delle lavorazioni, gli orari di attività e le misure di mitigazione necessarie a contenere le emissioni sonore e a limitare i potenziali disagi per la popolazione e i recettori sensibili presenti sul territorio. In tale documento, che verrà sviluppato nell'ambito del PFTE e progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione, saranno inoltre sviluppati gli opportuni approfondimenti finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione, la continuità operativa delle infrastrutture e la limitazione degli effetti per la cittadinanza. In tale ambito saranno definiti e dettagliati gli elementi relativi alla mobilità e alla logistica di cantiere, inclusi i flussi di traffico previsti, i percorsi dei mezzi d'opera, gli accessi alle aree di cantiere e gli orari di movimentazione dei materiali, sulla base del livello di approfondimento progettuale progressivamente disponibile. Si rappresenta inoltre che saranno sempre garantiti gli accessi alle proprietà pubbliche e private interessate dalle attività di cantiere, si prevedono inoltre gli opportuni interventi, provvisori o definitivi, necessari al mantenimento in efficienza della viabilità esistente interessata dal transito dei mezzi di cantiere.
82	Comune di Besenello <i>Laura Manara</i>	Mail del 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Nel caso di intercettazione della falda cosa succederebbe se ciò destabilizzasse eventuali sacche con cedimenti sovrastanti e quali soluzioni sono previste per escludere tali accadimenti?	Forniti chiarimenti	La presenza della falda non costituisce un evento imprevisto, ma una condizione considerata fin dalla progettazione. La macchina prescelta per effettuare lo scavo meccanizzato opera mantenendo il fronte in pressione, in modo da sostenere il terreno e contrastare la pressione dell'acqua, evitando la fuoriuscita di materiale e controllando i cedimenti in superficie. Subito dopo lo scavo viene installato un rivestimento impermeabile. Un sistema continuo di monitoraggio consentirà di verificare che il comportamento del terreno, della falda e delle strutture sovrastanti rimanga conforme alle previsioni progettuali. Queste misure permettono di ridurre al minimo le interferenze con la falda e gli effetti sulle preesistenze.
83	Comune di Besenello <i>Laura Manara</i>	Mail del 08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Cosa succederebbe nel caso di cedimenti causati da vibrazioni continue, sia nel periodo durante la realizzazione sia nel periodo post opera per via del transito dei treni chi risponde dei danni subiti?	Forniti chiarimenti	Nel corso della progettazione vengono individuate tutte le soluzioni tecniche e gli accorgimenti progettuali e realizzativi necessari a prevenire fenomeni di cedimento o danneggiamento degli edifici, sia durante la fase di realizzazione dell'opera sia durante la successiva fase di esercizio. Con riferimento alla componente vibrazionale, nelle successive fasi di progettazione sarà sviluppato uno specifico studio vibrazionale finalizzato a valutare al fine di verificare l'impatto delle vibrazioni con i recettori. Per quanto riguarda la fase realizzativa, nel corso dei successivi approfondimenti progettuali sarà definita un'area di influenza (buffer) all'interno della quale, qualora necessario, gli edifici potenzialmente interessati dagli effetti delle lavorazioni saranno sottoposti a specifiche attività di monitoraggio. In via preliminare verranno effettuati i rilievi dello stato di consistenza e conservazione degli immobili (testimoniali di stato); successivamente saranno installati appositi sistemi di controllo e monitoraggio, quali fessurimetri, inclinometri e ulteriori strumentazioni dedicate, al fine di rilevare tempestivamente eventuali variazioni riconducibili alle attività di cantiere e garantire la tutela del patrimonio edilizio esistente.
84	Comune di Besenello <i>Laura Manara</i>	Mail del 08/05/2026	ESPROPRI	Sono già state individuate le aree contigue agli abitati possibili di servitù o esproprio definitivo?	Forniti chiarimenti	Nelle successive fasi progettuali saranno predisposti gli elaborati espropriativi che daranno evidenza grafica ed analitica delle occupazioni temporanea e definitiva e relative servitù necessarie per la realizzazione delle opere. L'impatto dell'opera sul territorio è comunque rilevabile dalle planimetrie di progetto ad oggi disponibili.
85	Comune di Besenello <i>Laura Manara</i>	Mail del 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Sono stati individuati i punti critici vicini alle abitazioni che potrebbero causare inquinamento elettromagnetico? Entro quali parametri e quali sarebbero le eventuali mitigazioni?	Forniti chiarimenti	La SSE prevista nell'area interclusa tra lo svincolo A22 Rovereto Sud e la linea ferroviaria esistente rappresenta l'unico intervento significativo dal punto di vista elettromagnetico. A tal proposito sono state effettuate le verifiche relative all'intensità dei campi magnetici. In particolare tali verifiche hanno evidenziato il rispetto dell'obiettivo di qualità, individuato dalla legge quadro 36/2001 e DPCM del 8 Luglio 2003, corrispondente a 3 microtesla di valore massimo.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
86	Comune di Besenello <i>Laura Manara</i>	Mail del 08/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Quali conseguenze sulla viabilità interna del paese potrebbero esserci per soggetti fragili e non? Quali invasioni nella privacy potranno avvenire per questioni cantieristiche dell'opera? Nel caso di sorvoli con droni, accessi a fondi privati per misurazioni o verifiche, tali dinamiche possono accedere senza permesso dei proprietari? Si chiede come e se sia possibile “appropriarsi” della vita privata di cittadini “invadendo” la quotidianità senza il rispetto delle proprietà e della sensibilità, specie di persone più fragili e meno “pronte” a difendere i propri diritti.	Forniti chiarimenti	Per quanto riguarda gli effetti sulla viabilità locale, questi saranno oggetto di specifica pianificazione e valutazione nelle successive fasi progettuali ed esecutive, con l'obiettivo di garantire la continuità dell'accessibilità al territorio e di limitare, per quanto possibile, eventuali disagi per la popolazione e per le categorie maggiormente vulnerabili. Con riferimento alla tutela della privacy, tutte le attività connesse alla progettazione e alla realizzazione dell'opera sono svolte nel pieno rispetto della normativa vigente in materia di protezione dei dati personali, riservatezza e accesso alle proprietà private. Eventuali rilievi, misurazioni, sopralluoghi o altre attività tecniche sono effettuati nel rispetto delle procedure previste dalla legge e delle necessarie autorizzazioni, garantendo la tutela dei diritti e delle prerogative dei proprietari e dei soggetti interessati. Non sono pertanto previste attività che comportino interferenze non autorizzate con la sfera privata dei cittadini.
87	Comune di Besenello <i>Laura Manara</i>	Mail del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si richiede lo spostamento del tracciato sotto l’asse ferroviaria già esistente, l’impegno a svolgere monitoraggi obbligatori per tutte le situazioni di criticità già evidenziate e ulteriori monitoraggi su siti dubbi ed a campione in aree suggerite dal territorio, riduzione della progressione della “talpa” in zone critiche come quelle in prossimità di abitati, falde e pozzi.	Parzialmente accolta	Le alternative presentate nell'ambito del DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le alternative progettuali successivamente studiate sono state analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e sono state affinate nel tempo al fine di ridurre al minimo le possibili interferenze tra il tracciato ferroviario e le sorgenti idriche o i pozzi censiti nel territorio nonché l'occupazione di suolo. Ove possibile, in particolare nelle tratte all'aperto, il tracciato si sviluppa in affiancamento alla linea esistente, al fine di minimizzare il consumo di suolo e le interferenze con il contesto territoriale, insistendo sul medesimo corridoio infrastrutturale già individuato dalla linea ferroviaria storica. Nella zona nord, il tracciato in sotterranea non segue invece l'andamento della linea esistente in quanto la sua definizione è stata necessariamente condizionata dal temperamento di molteplici vincoli morfologici, ambientali e infrastrutturali presenti nella valle, tra cui il fiume Adige, la SS12 e il sistema insediativo esistente. A tali elementi si aggiungono i requisiti geometrici e prestazionali della nuova infrastruttura ferroviaria, che impongono raggi di curvatura e parametri plano-altimetrici più stringenti rispetto alla linea storica. Ciò premesso, e considerato che il tracciato proposto risulta già configurato in modo da minimizzare le interferenze dell'intervento con il contesto territoriale, ambientale ed insediativo, eventuali ulteriori affinamenti puntuali del tracciato potranno essere valutati qualora gli esiti degli approfondimenti in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee evidenzino la necessità o l'opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali.
88	Comune di Besenello <i>Laura Manara</i>	Mail del 08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede l’imposizione del divieto di utilizzo di dinamite in zone abitate o limitrofe, del divieto di utilizzo di più accessi su strade interne, con obbligo di un unico circuito condiviso con l'Amministrazione comunale. Inoltre chiede il divieto di inquinamento acustico e atmosferico nei giorni di festività e nelle ore notturne, con necessità di mitigazione nei restanti periodi e l’obbligo di incontri con informazioni dettagliate sullo stato dell’avanzamento dell’opera fin da subito da subito, con possibilità di interventi o interruzioni dei lavori fino a che non siano messe in campo soluzioni mitigatorie di eventuali problemi che si potrebbero evidenziare durante il processo di attuazione.	Forniti chiarimenti	Nella progettazione attuale non è previsto l'uso di esplosivi. Con riferiemnto alla componente rumore, allo stato attuale non sono previste lavorazioni che comportino il superamento delle soglie acustiche stabilite dalla normativa vigente. La gestione degli impatti acustici connessi alle attività di cantiere è disciplinata dal Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che definisce l'organizzazione delle lavorazioni, gli orari di attività e le misure di mitigazione necessarie a contenere le emissioni sonore e a limitare i potenziali disagi per la popolazione e i ricettori sensibili presenti sul territorio. Eventuali necessità di derogare ai limiti o alle fasce orarie ordinarie potranno essere valutate esclusivamente in presenza di specifiche esigenze realizzative non altrimenti gestibili e saranno in ogni caso oggetto di preventiva condivisione e autorizzazione da parte degli Enti competenti, con applicazione delle opportune misure di mitigazione e limitatamente al tempo strettamente necessario all'esecuzione delle attività interessate. Inoltre nell'ambito del progetto è prevista l'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), che comprende controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate. Il PMA viene sviluppato in costante coordinamento con l'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente (APPA), con la quale viene condiviso ai fini delle valutazioni di competenza. L'Agenzia può formulare osservazioni e richieste di integrazione o approfondimento, che vengono recepite nel documento attraverso successivi aggiornamenti. Le attività di monitoraggio sono quindi svolte in condivisione con gli Enti di controllo competenti, garantendo un presidio continuo delle componenti ambientali interessate dall'intervento.
89	Comune di Besenello <i>Laura Manara</i>	Mail del 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Vengono trasmessi i dati dei propriatri rispetto alle criticità rilevate nella prorpia proprietà.	Forniti chiarimenti	Si prende atto. I dati trasmessi saranno valutati nell'ambito degli sviluppi progettuali.
90	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si chiede una maggiore protezione degli abitati nei tratti di maggiore prossimità agli sbocchi della galleria nei confronti di rumore, vibrazioni, alterazioni del paesaggio, qualità della vita dei residenti ed effetto cumulativo derivante dalla presenza di più infrastrutture. Si chiede di valutare una nuova soluzione alternativa che preveda il prolungamento dei tratti in interrato o l'allontanamento dai centri abitati.	Accolta	La tutela della salute, della qualità della vita dei residenti e delle componenti ambientali interessate dall'intervento sono elementi fondanti dello sviluppo progettuale. Già a partire dal Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica viene pertanto predisposto il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), successivamente approfondito nei livelli progettuali di maggiore dettaglio, quale strumento finalizzato a disciplinare l'organizzazione delle attività di cantiere e a definire le misure operative per contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Inoltre, nell'ambito dell'intervento è previsto il Piano di Monitoraggio Ambientale, che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse matrici ambientali, incluse le componenti acustica e vibrazionale, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate. Per quanto riguarda la tematica dell'allontanamento dai centri abitati, con particolare riferimento alla situazione dell'abitato di Marco, si rappresenta che saranno condotti specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative dell'imbocco sud rispetto a quella a quella presentata durante il Dibattito Pubblico. Preme precisare come l'eventuale spostamento dell’imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell’intervento sull’abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento.
91	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si richiede che Serravalle all’Adige non sia interessata dalla linea a cielo aperto, ma da un tracciato in galleria già a nord dell'abitato.	Accolta	Ad oggi l'abitato di Serravalle non risulta interessato dal progetto della Circonvallazione di Rovereto ma verrà interessato dal futuro Lotto 6. Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è stato compatibilizzato con il futuro Lotto 6 e non preclude la possibilità che il futuro Lotto 6 sia in galleria naturale.
92	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si chiede che la pianificazione complessiva del corridoio infrastrutturale garantisca coerenza tra Lotto 3B e Lotto 6 al fine di eliminare incongruenze tra fasi realizzative.	Accolta	Il progetto del Lotto 3B è sviluppato garantendo il coordinamento con le altre infrastrutture presenti e pianificate sul territorio, nonché la coerenza funzionale e progettuale con il Lotto 6.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
93	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si chiede che nell’analisi multicriteria venga considerata l’"opzione zero", cioè il mantenimento della linea ferroviaria esistente con eventuali interventi di potenziamento al fine di poter conforntare lo stato attuale, gli interventi di miglioramento e le nuove soluzioni infrastrutturali.	Non accoglibile	Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP, sono state sostanzialmente sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, http://www.bcpplatform.eu) ed opportunamente sottoposte all'Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia generato dal miglioramento del livello di servizio del vettore ferroviario, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le ipotesi del solo ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo. In ogni caso, la documentazione del PFTE sarà opportunamente integrata al fine di meglio esplicitare il quadro delle valutazioni poste a supporto delle conclusioni sopra richiamate.
94	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede che presso l'abitato di Serravalle siano previste misure contro rumore e vibrazioni, quali barriere antirumore, barriere basse, smorzatori, sistemi elastici e rivestimenti fonoassorbenti. Tali soluzioni dovranno essere integrate nel paesaggio e progettate con qualità architettonica. In generale, a fronte del futuro incremento del traffico ferroviario conseguente al completamento del traforo del Brennero, si chiede di valutare la realizzazione di barriere antirumore nei tratti in cui la linea storica è prossima ai centri abitati.	Accolta	Già a partire dai primi esiti del PFTE sviluppati a supporto del Dibattito Pubblico, al fine di fornire alla cittadinanza un quadro conoscitivo il più possibile completo degli effetti attesi dell'intervento, sono state condotte specifiche valutazioni acustiche in funzione delle opere infrastrutturali, del modello di esercizio atteso e delle caratteritiche naturali ed antropiche del territorio in conformità e coerenza con il quadro normativo di riferimento in materia di inquinamento acustico nazionale e territoriale. L'esito di tale studio ha permesso di determinare i livelli sonori indotti dalla sorgente ferroviaria su tutto il territorio e puntualmente in corrispondenza di tutti gli edifici entro una fascia di 300 m dal binario più esterno (per ciascun piano e per ciascuna facciata dell'edificio stesso). Il confronto con i limiti normativi ha permesso di individuare e dimensionare le opere di mitigazione acustica secondo le modalità previste dal quadro normativo di riferimento. Nella definizione delle opere di mitigazione previste sono stati considerati anche gli interventi che il Gestore della linea (RFI) ha già individuato e programmato nell’ambito del Piano di Risanamento Acustico della linea VeronaFortezza e più nello specifico nel Comune di Ala (tavoletta PRA n. 040055). Nello specifico nel Comune di Ala, e più specificatamente nella frazione di Serravalle All’Adige a nord dell’omonima fermata, sono previsti interventi di risanamento acustico, tra i quali il C.I. 022001003 che si estende tra le pk 60+531 e 61+641 della LS per una lunghezza complessiva di circa 1.115 m, ovvero fino alla pk 0+150 di progetto. Solo una ridotta estensione della barriera antirumore ricade quindi all’interno dell’ambito di studio, laddove il progetto non prevede una modifica del piano del ferro.
95	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede che venga garantita la percorribilità del sottopasso al km 0+400 in quanto garantisce l'accesso di numerosi fondi agricoli.	Non accoglibile	Il sottopasso in oggetto, da segnaletica verticale, risulta ad uso esclusivo per i ciclo-pedoni. Esso si trova nelle immediate vicinanze del fiume Adige, in area perimetrata come H4, ovvero pericolosità molto elevata, secondo le carte di Pericolità fluviale della PAT; pertanto, il suo rifacimento, a causa dell'interferenza con la linea di progetto, non è realizzabile. Ciò detto, la situazione attuale, di accesso ai fondi lato Est della ferrovia, tramite intersezione sulla SS12, verrà garantita traslando l'accesso agli stessi prima dell'interferenza con il rilevato ferroviario. Il bypass ciclopedonale della ferrovia Est - Ovest sarà garantito mediante percorsi alternativi. RFI si rende disponibile come di prassi a condurre le opportune valutazioni in collaborazione con l'Amministrazione.
96	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Il cantiere potrebbe mettere in difficoltà la rete stradale locale, generando incrementi di traffico pesante, peggioramento della qualità dell’aria e interferenze con la viabilità ordinaria, soprattutto nei centri urbani. Risulta inoltre necessario conoscere modalità di trasporto e siti di destinazione del materiale di risulta. Si chiede una pianificazione dettagliata del traffico di cantiere, con percorsi dedicati per i mezzi pesanti, misure di sicurezza, riduzione delle interferenze con la viabilità ordinaria e garanzia di accessibilità ad abitati, servizi e attività economiche.	Accolta	Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio. Le valutazioni progettuali sono infatti condotte considerando il contesto territoriale nel suo complesso e le possibili interazioni con gli altri interventi ad oggi pianificati. Con specifico riferimento alla fase di realizzazione dell'opera, la pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate dal Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), sviluppato nell'ambito del PFTE e che verrà progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione. Nel corso delle successive fasi progettuali pertanto, saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti comprendenti analisi del traffico di cantiere con stima del numero massimo di camion/giorno, finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione, la continuità operativa delle infrastrutture e la limitazione degli effetti per la cittadinanza. In tale ambito saranno definiti e dettagliati gli elementi relativi alla mobilità e alla logistica di cantiere, inclusi i flussi di traffico previsti, i percorsi dei mezzi d'opera, gli accessi alle aree di cantiere e gli orari di movimentazione dei materiali, sulla base del livello di approfondimento progettuale progressivamente disponibile. Si rappresenta inoltre che saranno sempre garantiti gli accessi alle proprietà pubbliche e private interessate dalle attività di cantiere, si prevedono inoltre gli opportuni interventi, provvisori o definitivi, necessari al mantenimento in efficienza della viabilità esistente interessata dal transito dei mezzi di cantiere.
97	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si chiede che il progetto garantisca la tutela di acquiferi, falde e sorgenti, evitando tracciati in prossimità delle zone di captazione e monitorando costantemente le risorse idriche tenuto conto della natura dinamica delle aree di salvaguardia.	Accolta	Nella fase di sviluppo del PFTE è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, indagini geofisiche ed analisi di laboratorio le cui risultanze permetteranno l'elaborazione di un modello geologico ed idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall'opera. Nella fase progettuale di PFTE attualmente in corso, il tracciato della galleria è stato ottimizzato al fine di non interferire con le aree di tutela e di rispetto dei pozzi idropotabili, così come rappresentate nella Carta delle Risorse Idriche della PAT. Ad esito dello Studi di Impatto Ambientale, documento integrante del PFTE, verrà elaborato inoltre il Progetto di Monitoraggio Ambientale, con lo scopo di monitorare gli impatti residui ed attuare le eventuali ulteriroi azioni necessarie a garantire il rispetto dell'ambiente in ogni fase di vita dell'opera.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
98	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede una pianificazione accurata della gestione, trasporto, riutilizzo e smaltimento delle terre e rocce da scavo, limitando gli impatti logistici e ambientali del trasporto. Si chiede di condividere la pianificazione con il territorio e di valutare l'uso dei siti già autorizzati nel Comune di Ala.	Accolta	La gestione delle terre e rocce da scavo sarà definita nelle successive fasi progettuali attraverso la predisposizione del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT), redatto ai sensi della normativa vigente. Tale documento disciplinerà le modalità di caratterizzazione, separazione, movimentazione, deposito e destinazione dei materiali, individuando le soluzioni più idonee per ottimizzarne la gestione. In tale ambito saranno valutate anche la localizzazione delle eventuali aree di deposito temporaneo, le modalità di trasporto e i tempi di movimentazione dei materiali. In particolare, i materiali di scavo saranno gestiti esclusivamente nelle Aree di Stoccaggio e di Deposito Terre individuate. In tali aree permarranno esclusivamente per le caratterizzazioni ambientali previste dalla legge. Poi verranno o riutilizzati internamente o allontanati dalle aree di intervento per essere conferiti o in regime di sottoprodotto o in regime di rifiuto. Per quanto attiene le valutazioni relativi ai siti di conferimento da inserire nel PUT, RFI condurrà le stesse in sinergia con gli Enti territoriali competenti.
99	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Necessità di compatibilizzare la realizzazione della Circonvallazione di Rovereto con la programmazione di nuove opere infrastrutturali nel comune di Ala, sia in termini temporali che di interferenze sulle viabilità.	Accolta	Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio. Le valutazioni progettuali sono infatti condotte considerando il contesto territoriale nel suo complesso e le possibili interazioni con gli altri interventi pianificati. Resta ferma la piena disponibilità di RFI a un confronto continuo e collaborativo con gli Enti Locali sul tema in argomento.
100	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Si propone sin d'ora l'istituzione di un osservatorio permanente tra istituzioni, tecnici e comunità locale con la funzione di seguire lo sviluppo del progetto e di garantire trasparenza e continuità di dialogo con il territorio.	Non di competenza	RFI accoglie positivamente la proposta di istituzione di un osservatorio permanente tra istituzioni, tecnici e comunità locale, analogamente a quelli già istituiti per il Lotto 1 "Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena" e Lotto 3a "Circonvallazione di Trento". Tale organismo, in quanto soggetto deputato al controllo super partes delle attività correlate alla realizzazione del progetto ferroviario, dovrà essere istituito dalle Amministrazioni territoriali, alle quali spetta la definizione delle relative modalità organizzative e di funzionamento. RFI assicura la massima collaborazione e trasparenza con tale organismo nel partecipare a tavoli tecnici e nel fornire i dati necessari.
101	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede un piano specifico per la gestione delle polveri di cantiere, che preveda misure preventive, sistemi di abbattimento efficaci, monitoraggio costante e piena trasparenza delle informazioni verso la popolazione.	Accolta	Il progetto prevede interventi di abbattimento delle polveri attraverso procedure operative ed opere specifiche. Nel merito delle procedure tipicamente impiegate durante la realizzazione dei lavori saranno attuate: bagnatura delle aree di cantiere non pavimentate, spazzolatura della viabilità asfaltata interessata dai traffici di cantiere, copertura dei mezzi di cantiere e delle aree di stoccaggio, organizzazione ed apprestamento delle aree di cantiere fisso in posizione il più possibile lontana da eventuali ricettori abitativi. I dettagli saranno contenuti nel Piano Ambientale di Cantierizzazione di PFTE ed in quello di PE. A tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini, il progetto prevede per tutto il tracciato ferroviario il Piano di Monitoraggio Ambientale. Tale piano prevede il monitoraggio in continuo sia in fase ante operam, che durante i lavori e nella fase post operam, delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) che permettono di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite previste dalla normativa vigente e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative. I dati acquisiti nell'ambito delle attività di monitoraggio vengono resi disponibili agli Enti competenti attraverso i sistemi informativi dedicati, quali il portale SIGMAP, assicurando la tracciabilità delle informazioni e il costante controllo delle condizioni ambientali nel corso della realizzazione dell'opera. In coerenza con quanto già adottato nell'ambito di altri interventi del Corridoio del Brennero, potrà inoltre essere prevista la condivisione dei risultati delle attività di monitoraggio ambientale attraverso l'Osservatorio del Corridoio del Brennero, favorendo la massima trasparenza e accessibilità delle informazioni ambientali nei confronti del territorio e della cittadinanza.
102	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	La localizzazione delle costruzioni fuori terra connesse all'infrastruttura deve essere valutata anche rispetto all'impatto paesaggistico e agricolo. Si chiede di valutare localizzazioni alternative a minor impatto percettivo. Ove ciò non sia possibile, le opere dovranno essere progettate con criteri di sostenibilità, qualità paesaggistica e integrazione ambientale.	Accolta	Nelle successive fasi di progettazione saranno sviluppati ulteriori approfondimenti finalizzati a ridurre gli effetti delle opere sul territorio, con particolare attenzione agli ambiti di maggiore sensibilità paesaggistica e culturale. Per quanto riguarda le opere accessorie e gli impianti funzionali all'infrastruttura, saranno valutate, ove tecnicamente e funzionalmente praticabili, soluzioni che consentano la diversa localizzazione degli impianti o, in alternativa, configurazioni progettuali volte a minimizzarne l'occupazione di suolo e gli effetti paesaggistici. Il progetto sarà corredato di Studio di Impatto Ambientale e Relazione Paesaggistica, che consentiranno di valutare gli effetti dell'intervento e di indirizzare la progettazione verso soluzioni rispettose del contesto ambientale, territoriale e storico paesaggistico. Particolare attenzione sarà rivolta agli ambiti caratterizzati da maggiore sensibilità ambientale e storico-paesaggistica.
103	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si richiede la massima tutela del sistema naturale e paesaggistico della Vallagarina interessato dall'opera, in particolare in corrispondenza delle aree in prossimità degli imbocchi, evitando alterazioni irreversibili del contesto ambientale e prevedendo interventi di ricostituzione paesaggistica anche nel progettare i nodi di interferenza tra la nuova infrastruttura e la rete di viabilità ferroviaria e stradale esistente.	Accolta	Nelle successive fasi di progettazione saranno sviluppati ulteriori approfondimenti finalizzati a ridurre gli effetti delle opere sul territorio, con particolare attenzione agli ambiti di maggiore sensibilità paesaggistica e culturale. Per quanto riguarda le opere accessorie e gli impianti funzionali all'infrastruttura, saranno valutate, ove tecnicamente e funzionalmente praticabili, soluzioni che consentano la diversa localizzazione degli impianti o, in alternativa, configurazioni progettuali volte a minimizzarne l'occupazione di suolo e gli effetti paesaggistici. Il progetto sarà corredato di Studio di Impatto Ambientale e Relazione Paesaggistica, che consentiranno di valutare gli effetti dell'intervento e di indirizzare la progettazione verso soluzioni rispettose del contesto ambientale, territoriale e storico paesaggistico. Particolare attenzione sarà rivolta agli ambiti caratterizzati da maggiore sensibilità ambientale e storico-paesaggistica.
104	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Il progetto della nuova circonvallazione ferroviaria interferisce con la presenza lungo la SS12, poco a nord dell'abitato di Serravalle, del "cippo commemorativo in marmo della richiesta di armistizio", a ricordo del luogo della resa dell'esercito austro-ungarico nel 1918, inserito come vincolo puntuale anche negli strumenti urbanistici vigenti. Data l'importanza storica e commemorativa di questo luogo si chiede di valutare la conservazione dell'area.	Accolta	Si prende atto. Nelle successive fasi progettuali, tramite il coinvolgimento di tutti gli enti competenti, si definirà puntualmente l'intervento da attuare sul cippo commemorativo.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
105	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Per la tratta a sud di Rovereto e per la necessità di ridurre gli impatti su Marco e Serravalle, si chiede di studiare una o più alternative progettuali con l'obiettivo di ridurre gli impatti ambientali e sociali complessivi, da valutare con gli stessi criteri dell'analisi multicriteria.	Accolta	Le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell'intervento sull'abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l'eventuale spostamento dell'imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell'intervento sull'abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento.
106	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si chiede che ogni alternativa progettuale sia valutata secondo il "principio di non peggioramento", garantendo equità territoriale, sostenibilità sociale e bilanciamento tra benefici e criticità.	Accolta	Si prende atto della richiesta formulata. RFI conferma che le valutazioni progettuali saranno sviluppate secondo un approccio integrato, volto a considerare congiuntamente gli aspetti tecnici, ambientali, territoriali e sociali dell'intervento. In tale ambito, eventuali ottimizzazioni progettuali saranno esaminate perseguendo il miglior bilanciamento complessivo tra benefici e criticità, con l'obiettivo di garantire un'equa distribuzione delle ricadute sul territorio e di evitare, ove possibile, il trasferimento di impatti da un contesto ad un altro. Le relative valutazioni saranno in ogni caso condivise con gli enti interessati e con le comunità locali, al fine di individuare le soluzioni maggiormente idonee a contemperare le esigenze di tutela con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento.
107	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	COMPENSAZIONI, GARANZIE E TUTELE LEGALI	Si chiede la definizione, già in fase progettuale, di misure compensative materiali e immateriali, con criteri chiari e trasparenti e con il coinvolgimento della popolazione locale.	Forniti chiarimenti	Il D.Lgs. 36/2023 prevede che il quadro economico degli interventi infrastrutturali includa opere di mitigazione e di compensazione dell'impatto ambientale e sociale, nel limite di importo del 2% del costo complessivo dell'opera; a tale percentuale si aggiunge, per gli interventi in Allegato IV al D.L. 77/2021, un ulteriore 1% del valore dell'intervento medesimo destinato a programmi o progetti di riqualificazione e mitigazione urbanistica. Tali disposizioni trovano applicazione anche per il Lotto 3B. RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, né entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle Amministrazioni del territorio, ferma restando l'esigenza che le opere compensative siano correlate agli impatti dell'opera.
108	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si richiede una valutazione rigorosa del rapporto tra benefici attesi dall'opera e impatti acustici generati sul territorio. Tale analisi costi benefici dovrebbe essere esplicitata in maniera trasparente e verificabile, considerando sia gli aspetti trasportistici, sia quelli legati alla qualità della vita. Si sottolinea l'importanza di una quantificazione oggettiva degli impatti acustici.	Forniti chiarimenti	Tali principi costituiscono già elementi fondanti del processo di valutazione delle alternative e trovano applicazione nell'ambito delle analisi multicriteriali e delle successive fasi di sviluppo progettuale, orientando la definizione delle soluzioni verso il miglior bilanciamento complessivo degli interessi coinvolti. Si rappresenta inoltre che l'Analisi Costi-Benefici dell'intervento è stata sviluppata secondo le metodologie e le linee guida vigenti, valutando gli effetti dell'opera non solo sotto il profilo trasportistico ed economico, ma anche con riferimento alle componenti ambientali e sociali. In tale ambito, sono stati oggetto di specifica quantificazione e valorizzazione economica i benefici associati, tra gli altri aspetti, alla riduzione dell'esposizione al rumore, concorrendo complessivamente alla determinazione del beneficio netto dell'intervento. Già a partire dai primi esiti del PFTE sviluppati a supporto del Dibattito Pubblico, al fine di fornire alla cittadinanza un quadro conoscitivo il più possibile completo degli effetti attesi dell'intervento, sono state condotte specifiche valutazioni acustiche in funzione delle opere infrastrutturali, del modello di esercizio atteso e delle caratteristiche naturali ed antropiche del territorio in conformità e coerenza con il quadro normativo di riferimento in materia di inquinamento acustico nazionale e territoriale. Tali valutazioni saranno aggiornate nel corso della redazione del PFTE e delle successive fasi progettuali. Saranno definite e sviluppate pertanto, per la nuova rete ferroviaria progettata, le opere di mitigazione acustica necessarie a garantire il rispetto dei limiti e degli obiettivi previsti dalla normativa di riferimento.
109	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Si chiede un'analisi trasportistica più approfondita e dettagliata, con un bilancio chiaro tra sviluppo economico, sostenibilità territoriale e ricadute sui Comuni interessati.	Forniti chiarimenti	Lo Studio di Trasporto, predisposto nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP - https://www.bcplatform.eu/studiodicorridoio), è stato sviluppato secondo le metodologie e gli scenari di riferimento adottati a livello di corridoio europeo e le relative risultanze sono state recepite nell'ambito delle valutazioni progettuali. Lo studio analizza l'evoluzione della domanda di trasporto, le condizioni di capacità e prestazione della Direttrice del Brennero nonché i benefici attesi dall'intervento in termini di incremento della capacità ferroviaria, affidabilità dell'esercizio e trasferimento modale dalla strada alla rotaia. L'intervento si inserisce nel più ampio contesto delle politiche europee per il potenziamento della rete ferroviaria TEN-T e dello sviluppo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, uno dei principali assi strategici per la mobilità delle persone e delle merci a livello continentale. In tale quadro, le valutazioni trasportistiche non vengono condotte esclusivamente su scala locale, ma considerano l'evoluzione dei flussi di traffico e delle esigenze di mobilità lungo l'intero corridoio, al fine di garantire la coerenza e l'efficacia degli investimenti infrastrutturali programmati. Gli effetti dell'intervento sotto il profilo economico, trasportistico, ambientale e sociale sono stati inoltre oggetto di specifica valutazione nell'ambito dell'Analisi Costi-Benefici, sviluppata secondo le disposizioni normative e le linee guida vigenti. Tali analisi hanno consentito di valutare in modo integrato i benefici e gli impatti dell'opera, tenendo conto sia delle esigenze di sviluppo del sistema dei trasporti sia delle interazioni con il territorio interessato. Ulteriori valutazioni in merito potranno essere sviluppate nel corso delle successive fasi progettuali.
110	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Dovranno essere condivisi i temi di rilevanza urbanistica e di tutela del paesaggio e dell'ambiente che avranno ricadute in termini di pianificazione subordinata, assicurando la condivisione di dati territoriali e rispettando le competenze degli enti territoriali nella pianificazione di dettaglio del sistema insediativo e dei contenuti ambientali. Qualora sussistessero difformità tra le previsioni di intervento e i contenuti urbanistici, queste dovrebbero essere adeguatamente motivate. Si richiede che sia monitorato puntualmente eventuale danneggiamento degli edifici, sia in fase di cantiere, sia durante le attività di manutenzione delle gallerie post operam.	Accolta	Si prevede la condivisione dei temi rilevanti con le Amministrazioni Locali. A tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini, il progetto prevede per tutto il tracciato ferroviario il Progetto di Monitoraggio Ambientale. Tale progetto prevede il monitoraggio in continuo sia in fase ante operam, che durante i lavori e nella fase post operam, delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) che permettono di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite previste dalla normativa vigente e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative. Inoltre durante le successive fasi progettuali sarà individuata un'area di influenza (buffer) all'interno della quale gli edifici potenzialmente interferiti saranno sottoposti a monitoraggio strutturale . In una fase preliminare verranno effettuati i rilievi dello stato di consistenza e conservazione degli immobili (testimoniali di stato); successivamente, gli edifici saranno strumentati con appositi sistemi di controllo, quali fessurimetri, inclinometri e ulteriori dispositivi di monitoraggio, al fine di rilevare tempestivamente eventuali variazioni riconducibili alle attività di cantiere e garantire la tutela del patrimonio edilizio esistente

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
111	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Il “principio di precauzione” deve porsi come criterio guida nella progettazione e realizzazione dell’opera, trovando prioritaria applicazione in presenza di incertezze scientifiche o tecniche, al fine di assicurare la tutela della salute pubblica e dell’ambiente. La valutazione rigorosa e preventiva dei possibili rischi impone un approccio prudenziale nelle decisioni progettuali, evitando la sottovalutazione degli impatti potenziali in tutte le fasi del progetto.	Accolta	Il progetto è sviluppato nel rispetto del quadro normativo vigente e sulla base di approfondimenti tecnici, ambientali e territoriali progressivamente sempre più dettagliati. La progettazione è orientata a garantire la massima compatibilità dell’opera con il contesto attraversato, perseguendo la tutela delle componenti ambientali, paesaggistiche e socioeconomiche del territorio e la minimizzazione dei potenziali impatti. Le scelte progettuali sono pertanto supportate da un percorso di approfondimento tecnico volto a individuare le soluzioni maggiormente sostenibili e compatibili con il territorio, anche nei casi caratterizzati da elementi di incertezza che richiedano ulteriori valutazioni e approfondimenti. Lo sviluppo progettuale sarà progressivamente affinato nel corso delle successive fasi di progettazione, fino alla redazione del Progetto Esecutivo di Dettaglio (PED), consentendo di approfondire ulteriormente le analisi, verificare gli effetti dell’opera e definire le eventuali misure di mitigazione e compensazione necessarie a garantire il più elevato livello di tutela ambientale e territoriale conseguibile.
112	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si chiede di limitare il consumo di suolo del fondovalle della Vallagarina, in particolare delle superfici agricole e delle aree di tutela ambientale, privilegiando soluzioni non invasive e valutando la localizzazione delle opere in ambiti già insediati o compromessi.	Accolta	Le alternative progettuali oggetto del presente dibattito sono l'esito di affinamenti progettuali svolti fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e sono state affinate nel tempo al fine di ridurre al minimo le possibili interferenze tra il tracciato ferroviario e le sorgenti idriche o i pozzi censiti nel territorio nonché l'occupazione di suolo. La definizione del tracciato è stata infatti orientata al principio della minimizzazione dell’occupazione di nuove aree, privilegiando, ove tecnicamente possibile, lo sviluppo dell’infrastruttura in sotterraneo e sfruttando corridoi infrastrutturali già antropizzati, al fine di ridurre gli impatti sul territorio e limitare il consumo di suolo.
113	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si chiede sia attivato un sistema strutturato di monitoraggio ambientale permanente, che copra le principali matrici ambientali (aria, acqua, suolo e rumore), da assicurare prima, durante e dopo la realizzazione dell’opera, garantendo la trasparenza e la pubblica accessibilità dei dati.	Accolta	A tutela dell’ambiente e della salute dei cittadini, il progetto prevede per tutto il tracciato ferroviario il Piano di Monitoraggio Ambientale. Tale piano che verrà sviluppato a partire dalle successive fasi di progettazione, prevede il monitoraggio in continuo sia in fase ante operam, che durante i lavori e nella fase post operam, delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) che permettono di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite previste dalla normativa vigente e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative. I dati acquisiti nell'ambito delle attività di monitoraggio vengono resi disponibili agli Enti competenti attraverso sistemi informativi dedicati, quali il portale SIGMAP, assicurando la tracciabilità delle informazioni e il costante controllo delle condizioni ambientali nel corso della realizzazione dell'opera. In coerenza con quanto già adottato nell'ambito di altri interventi del Corridoio del Brennero, potrà inoltre essere prevista la condivisione dei risultati delle attività di monitoraggio ambientale attraverso l'Osservatorio del Corridoio del Brennero, favorendo la massima trasparenza e accessibilità delle informazioni ambientali nei confronti del territorio e della cittadinanza.
114	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Le attività di cantiere e le infrastrutture previste potrebbero generare alterazioni del microclima locale (variazioni di temperatura, ventilazione e qualità dell’aria, impatto sul comfort ambientale delle aree abitate). È quindi richiesta un’analisi specifica degli effetti microclimatici, prevedendo misure di mitigazione adeguate e attivando sistemi di monitoraggio dedicati.	Accolta	A tutela dell’ambiente e della salute dei cittadini, il progetto prevede per tutto il tracciato ferroviario il Piano di Monitoraggio Ambientale. Tale progetto prevede il monitoraggio in continuo sia in fase ante operam, che durante i lavori e nella fase post operam, delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) che permettono di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite previste dalla normativa vigente e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative. Con riferimento agli aspetti microclimatici, nell'ambito delle attività progettuali svolte non sono emersi elementi che consentano di prevedere effetti significativi sul microclima locale. Nelle successive fasi di progettazione e di sviluppo degli studi ambientali saranno svolte valutazioni al fine di verificare le specifiche condizioni del contesto territoriale.
115	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede di limitare le superfici destinate a deposito, valutare localizzazioni alternative di minor impatto percettivo e funzionale sul territorio. Si chiede di definire un cronoprogramma di deposito e smaltimento, di considerare aree estrattive esistenti e prevedere misure puntuali di ripristino.	Accolta	La gestione delle terre e rocce da scavo sarà definita nelle successive fasi progettuali attraverso la predisposizione del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT), redatto ai sensi della normativa vigente. Tale documento disciplinerà le modalità di caratterizzazione, separazione, movimentazione, deposito e destinazione dei materiali, individuando le soluzioni più idonee per ottimizzarne la gestione. In tale ambito saranno valutate anche la localizzazione delle eventuali aree di deposito temporaneo, le modalità di trasporto e i tempi di movimentazione dei materiali. In particolare, i materiali di scavo saranno gestiti esclusivamente nelle Aree di Stoccaggio e di Deposito Terre individuate. In tali aree permarranno esclusivamente per le caratterizzazioni ambientali previste dalla legge. Poi verranno o riutilizzati internamente o allontanati dalle aree di intervento per essere conferiti o in regime di sottoprodotto o in regime di rifiuto. Per quanto concerne le misure di ripristino, al termine dell'utilizzo le aree temporaneamente occupate saranno ripristinate alle condizioni antecedenti.
116	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si evidenzia il rischio legato all’utilizzo di additivi nello scavo meccanizzato, con particolare attenzione alla possibile presenza di sostanze inquinanti come i PFAS. Si richiede un controllo rigoroso dei materiali utilizzati, applicando i Criteri Ambientali Minimi (CAM) e prevedendo monitoraggi specifici sulle sostanze impiegate. Si sottolinea la necessità di prevenzione di contaminazioni del suolo e delle acque, coerentemente con l’approccio prudenziale sopra richiamato, introducendo fin dalle fasi iniziali protocolli ad hoc che escludano l’impiego del PFAS e di agenti inquinanti, a tutela assoluta della comunità, che dovrà avere accesso costante a dati di monitoraggio ambientale.	Accolta	Come già rappresentato nel corso del dibattito, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l'Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati. Tutte le eventuali condizioni ambientali e richieste di integrazione formulate dal MASE saranno recepite nei successivi livelli di progettazione. Ugualmente, i Criteri Ambientali Minimi (CAM) saranno applicati nelle fasi progettuali di competenza, già in sede di PFTE o, ove necessario, nell'ambito della documentazione predisposta per la gara d'appalto.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
117	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si richiede attenzione all’inserimento architettonico e paesaggistico delle nuove costruzioni affinché l’infrastruttura sia coerente con il contesto esistente. A tal fine, si auspica un dialogo e un confronto preventivo con i soggetti locali competenti in materia di paesaggio (Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio della Provincia, Commissione per la pianificazione territoriale e il paesaggio della Comunità, Comitato provinciale per la qualità architettonica) e con gli Ordini e i collegi professionali.	Accolta	Nelle successive fasi di progettazione saranno sviluppati ulteriori approfondimenti finalizzati a ridurre gli effetti delle opere sul territorio, con particolare attenzione agli ambiti di maggiore sensibilità paesaggistica e culturale. Per quanto riguarda le opere accessorie e gli impianti funzionali all'infrastruttura, saranno valutate, ove tecnicamente e funzionalmente praticabili, soluzioni che consentano la diversa localizzazione degli impianti o, in alternativa, configurazioni progettuali volte a minimizzarne l'occupazione di suolo e gli effetti paesaggistici. Il progetto sarà corredato di Studio di Impatto Ambientale e Relazione Paesaggistica, che consentiranno di valutare gli effetti dell'intervento e di indirizzare la progettazione verso soluzioni rispettose del contesto ambientale, territoriale e storico paesaggistico. Particolare attenzione sarà rivolta agli ambiti caratterizzati da maggiore sensibilità ambientale e storico-paesaggistica. RFI conferma la propria disponibilità a confrontarsi con le Amministrazioni, gli enti competenti in materia di paesaggio e gli altri soggetti istituzionali interessati, al fine di condividere gli sviluppi progettuali e favorire un adeguato inserimento delle opere nel contesto territoriale e paesaggistico di riferimento.
118	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si chiede di ridurre gli impatti ambientali e sociali del cantiere base, ponderando le interferenze con i centri abitati.	Accolta	Il cantiere base, in considerazione della sua funzione logistica, direzionale e di supporto alle attività realizzative, generalmente non presenta impatti ambientali rilevanti. Come da prassi, la sua organizzazione sarà comunque definita, in condivisione con il territorio, con l'obiettivo di minimizzare le interferenze con il contesto territoriale circostante.
119	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Le attività di cantiere possono generare rumore, polveri e traffico con impatti sulle aree residenziali. Si richiede la tutela della salute e del benessere degli abitanti, prevedendo misure di mitigazione e limitando i disagi nel tempo, per assicurare ai residenti il mantenimento di standard adeguati dei residenti.	Accolta	La tutela della salute e del benessere della popolazione sono alla base dell'esecuzione delle lavorazioni. A tal fine, già a partire dallo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica viene sviluppato il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), successivamente approfondito nelle fasi progettuali di maggior dettaglio, documento che disciplina l'organizzazione delle attività di cantiere e definisce le misure operative finalizzate a contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Il PAC regola, tra l'altro, la localizzazione e l'organizzazione delle aree di cantiere, la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori, gli orari delle attività, le modalità di contenimento delle emissioni sonore, delle polveri e delle vibrazioni, nonché le misure di tutela delle componenti ambientali e delle aree maggiormente sensibili, con l'obiettivo di limitare i disagi per residenti e attività presenti sul territorio. Nel merito delle procedure tipicamente impiegate durante la realizzazione dei lavori saranno attuate: bagnatura delle aree di cantiere non pavimentate, spazzolatura della viabilità asfaltata interessata dai traffici di cantiere, copertura dei mezzi di cantiere e delle aree di stoccaggio, organizzazione ed apprestamento delle aree di cantiere fisso in posizione il più possibile lontana da eventuali ricettori abitativi. Con riferimento alla componente rumore, allo stato attuale non sono previste lavorazioni che comportino il superamento delle soglie acustiche stabilite dalla normativa vigente. Saranno inoltre adottate misure riguardanti l'organizzazione del lavoro e del cantiere, la selezione delle macchine e delle attrezzature, nonché la loro manutenzione periodica. Inoltre, nell'ambito del progetto si prevede l'esecuzione Inoltre, del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, tra cui rumore e vibrazioni, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate. Il progetto prevede interventi di abbattimento delle polveri attraverso procedure operative ed opere specifiche.
120	Comune di Ala	prot. 8071 Mail del 07/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	L’opera e le attività connesse incidono sulla percezione del territorio e pertanto è necessario un approccio attento alla dimensione sociale. Si sottolinea in tal senso il valore del benessere collettivo, e degli effetti immateriali, come gli impatti psicologici legati all’incertezza e allo stress della popolazione, pur non quantificabili facilmente.	Forniti chiarimenti	La sostenibilità dell'intervento è valutata attraverso un approccio che considera non solo gli aspetti infrastrutturali e ambientali, ma anche le componenti sociali, come evidenziato nell'ambito dell'Analisi Multicriteriale. In tale contesto, il benessere delle comunità interessate e la qualità della relazione tra l'opera e il territorio rappresentano elementi di attenzione nel processo di sviluppo e perfezionamento del progetto. Si riconosce inoltre che la realizzazione di opere infrastrutturali di rilevante complessità può generare percezioni e sensibilità differenti all'interno delle comunità interessate, RFI pertanto si rende disponibile a partecipare a tavoli di confronto e informazione con gli Enti territoriali finalizzati a favorire la massima condivisione delle informazioni e una corretta comprensione delle caratteristiche dell'intervento e delle sue modalità di realizzazione.
121	CIA - Agricoltori Italiani Trentino	Mail del 03/04/2026	ESPROPRI	Si chiede se siano già state individuate le aree oggetto di occupazione temporanea/definitiva e le modalità di indennizzo. Si chiede se per le aree che potrebbero non essere raggiungibili, pur non essendo direttamente interessate dalle opere, sia previsto un risarcimento.	Forniti chiarimenti	Nelle successive fasi progettuali saranno predisposti gli elaborati espropriativi che daranno evidenza grafica ed analitica delle occupazioni temporanea e definitiva e relative servitù necessarie per la realizzazione delle opere. Tutte le procedure espropriative e di occupazione temporanea avverranno nel rispetto del Testo Unico Espropri (DPR n. 327/2001). Si precisa che la prima comunicazione diretta, nominativa, con il singolo proprietario, viene fatta dopo la Dichiarazione di Pubblica Utilità dell'opera. Tuttavia, antecedentemente, è prevista una fase partecipativa: nell'ambito della Conferenza dei Servizi, il progetto e il Piano Particolare di Esproprio vengono resi pubblici e i soggetti interessati potranno prendere visione della documentazione e presentare eventuali osservazioni. Le osservazioni e le relative controdeduzioni saranno raccolte in apposito documento allegato alla Dichiarazione di Pubblica Utilità. Durante la fase di realizzazione dei lavori verrà garantito in linea di massima l'accesso ai fondi agricoli anche eventualmente con viabilità provvisorie. Nel corso dello sviluppo progettuale successivo sarà posta particolare attenzione al mantenimento della funzionalità della rete viaria e degli accessi alle proprietà interessate. Fermo restando quanto sopra e qualora, nonostante le misure adottate per garantire la continuità degli accessi, dovessero comunque determinarsi limitazioni all'accessibilità o altre interferenze riconducibili alla realizzazione dell'intervento o alle attività di cantiere, l'eventuale riconoscimento di indennizzi o risarcimenti sarà valutato caso per caso sulla base della normativa vigente e degli effettivi effetti accertati.
122	CIA - Agricoltori Italiani Trentino	Mail del 03/04/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede di valutare gli effetti delle modifiche alla viabilità locale sulle attività delle aziende agricole e sugli accessi alle campagne.	Accolta	Con riferimento agli effetti delle eventuali modifiche alla viabilità locale sulle attività agricole e sull'accessibilità ai fondi, si evidenzia che nel corso dello sviluppo progettuale sarà posta particolare attenzione al mantenimento della funzionalità della rete viaria e degli accessi alle proprietà interessate. Nell'ambito della progettazione delle opere e della pianificazione delle attività di cantiere saranno pertanto adottate le soluzioni organizzative e gestionali necessarie a garantire, per quanto possibile, la continuità degli accessi alle aree agricole e la regolare prosecuzione delle attività produttive. Eventuali interferenze temporanee saranno gestite previa condivisione con gli enti attraverso specifiche misure di cantierizzazione e soluzioni alternative atte ad assicurare l'accessibilità ai fondi e la continuità della viabilità locale durante le diverse fasi realizzative dell'intervento.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
123	CIA - Agricoltori Italiani Trentino	Mail del 03/04/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si chiede se siano già state effettuate valutazioni sugli impatti sia sulle acque di falda sia su quelle superficiali. Si porrà inoltre il problema di come recuperare eventuali concessioni relative a pozzi o punti di captazione che dovessero essere interessate dalle opere o resi inutilizzabili.	Forniti chiarimenti	Le alternative presentate nell'ambito del DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le alternative progettuali successivamente studiate sono state analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell’ Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e sono state affinate nel tempo al fine di ridurre al minimo le possibili interferenze tra il tracciato ferroviario e le sorgenti idriche o i pozzi censiti nel territorio nonché l'occupazione di suolo. Nella fase di sviluppo del PFTE è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico del fondovalle e di poter raccogliere i dati necessari per la valutazione dell'eventuale interazione del tracciato con le acque di falda. Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale verrà analizzata, tra le altre, la componente acque superficiali e sotterranee, e verranno valutati i relativi impatti ed eventuali nonché le opportune azioni mitigative quando necessarie. Eventuali interferenze che dovessero emergere con reti o infrastrutture irrigue, saranno gestite da RFI secondo la prassi consolidata per la gestione e la risoluzione delle interferenze stesse, individuando e attuando le soluzioni tecniche più idonee a garantire la continuità del servizio e il ripristino della piena funzionalità delle opere interessate.
124	CIA - Agricoltori Italiani Trentino	Mail del 03/04/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede se siano state valutate soluzioni alternative per l'accesso all'idrovora di Mattarello, rispetto a quella che prevede il passaggio per la pista ciclopeditonale.	Accolta	Preso atto dell'osservzione, al fine di minimizzare l'utilizzo di infrastrutture esistenti dedicate alla mobilità, è possibile prevedere la realizzazione di ampliamenti alla maglia viaria agricola esistente per collegare direttamente l'idrovora del Consorzio di Bonifica da Sud.
125	CIA - Agricoltori Italiani Trentino	Mail del 03/04/2026	COMPENSAZIONI, GARANZIE E TUTELE LEGALI	Si chiede quali attività/opere compensative si intendano attivare nei territori interessati.	Forniti chiarimenti	Il D.Lgs. 36/2023 prevede che il quadro economico degli interventi infrastrutturali includa opere di mitigazione e di compensazione dell'impatto ambientale e sociale, nel limite di importo del 2% del costo complessivo dell'opera; a tale percentuale si aggiunge, per gli interventi in Allegato IV al D.L. 77/2021, un ulteriore 1% del valore dell'intervento medesimo destinato a programmi o progetti di riqualificazione e mitigazione urbanistica. Tali disposizioni trovano applicazione anche per il Lotto 3B. RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, né entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle Amministrazioni del territorio, ferma restando l'esigenza che le opere compensative siano correlate agli impatti dell'opera.
126	CIA - Agricoltori Italiani Trentino	Mail del 03/04/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede quali misure siano previste per i tratti in superficie per contenere i disagi causati dal traffico ferroviario destinato ad aumentare sensibilmente.	Forniti chiarimenti	Nelle tratte allo scoperto si prevedono misure mitigative per contenere i livelli acustici e quelli vibrazionali al di sotto di quelli previsti dalla normativa di riferimento in materia di inquinamento acustico e dalle norme tecniche di riferimento per il disturbo da vibrazioni. Per quanto riguarda le opere di mitigazione acustica si prevedono barriere antirumore e interventi diretti per un sviluppo complessivo di circa 900 m a protezione dell'abitato di Marco. Per le vibrazioni si prevede una soluzione di contenimento delle emissioni ferroviarie attraverso l'inserimento di un materassino sottoballast per una estensione di circa 100 m a protezione dell'edificio più conterminare l'infrastruttura di progetto.
127	Comune di Trento	Mail del 07/08/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Al fine di garantire l’accessibilità ai fondi agricoli tra la ferrovia e la tangenziale nella zona a sud di Mattarello, si chiede a RFI di di prevedere nei successivi livelli di progettazione (fatta salva anche in questo caso l’acquisizione delle autorizzazioni necessarie) un collegamento alternativo o in sovrappasso alla linea storica immediatamente prima dell’imbocco sud della galleria Trento (venendo da nord) o in adeguamento (allargamento o sostituzione) del sottopasso esistente in località “Basse”.	Fuori perimetro	L'area individuata risulta oltre il perimetro del presente intervento. Si segnala, tuttavia, che tale indicazione è in corso di recepimento relativamente all'intervento della Circonvallazione ferroviaria di Trento.
128	Comune di Trento	Mail del 07/08/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si prescrive che sia garantita la funzionalità sia di via del Brennero a Trento Nord che di via Nazionale a Mattarello per l’intera durata dei lavori.	Accolta	La pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate dal Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), sviluppato nell'ambito del PFTE e progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione. Nel corso delle successive fasi progettuali saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione nonché la continuità operativa delle infrastrutture.
129	Comune di Trento	Mail del 07/08/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si prescrive che nei successivi livelli progettuali vada maggiormente sviluppata l’analisi delle connessioni ecologiche con particolare riguardo alla zona dell'Acquaviva, considerando che le infrastrutture lineari (stradali e ferroviarie) costituiscono un elemento di barriera e di frammentazione del paesaggio che, in taluni casi, può determinare l'interruzione di corridoi ecologici per faune esistenti o potenziali.	Accolta	Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) sviluppato a partire dalla fase di PFTE, verrà analizzata, tra le altre, la componente biodiversità e verrà dato particolare riguardo alla continuità ecologica.Gli approfondimenti relativi all'interazione opera-paesaggio, congiuntamente con le valutazioni di carattere ecologico e le relative misure di mitigazione saranno effettuati nel corso della fase progettuale successiva ed in particolare saranno oggetto del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale.
130	Comune di Trento	Mail del 07/08/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Considerato che un progetto ferroviario è anche un progetto di paesaggio e che la dimensione ecologico-ecosistemica costituisce una delle dimensioni del paesaggio, si prescrive, per i prossimi livelli di progettazione, la predisposizione di uno studio di ecologia del paesaggio finalizzato a indagare le potenziali connessioni ecologiche e le corrispondenti misure di mitigazione ambientale con particolare riguardo all'area dell'Acquaviva.	Accolta	Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) sviluppato a partire dalla fase di PFTE, verrà analizzata, tra le altre, la componente biodiversità e verrà dato particolare riguardo alla continuità ecologica.Gli approfondimenti relativi all'interazione opera-paesaggio, congiuntamente con le valutazioni di carattere ecologico e le relative misure di mitigazione saranno effettuati nel corso della fase progettuale successiva ed in particolare saranno oggetto del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale.
131	Comune di Trento	Mail del 07/08/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Nella prospettiva che con lo spostamento dei treni merci sulla nuova linea ferroviaria si liberino tracce ferroviarie sulla linea storica del Brennero e quindi si renda possibile una nuova articolazione dell’offerta di trasporto passeggeri, si richiede che venga riattivata la stazione di Mattarello.	Fuori perimetro	La riattivazione della Stazione di Mattarello non rientra nell’ambito delle opere oggetto del presente intervento.Si prende tuttavia atto della proposta formulata, che potrà essere portata all’attenzione delle competenti strutture di RFI e costituire elemento di approfondimento nell’ambito di tavoli dedicati
132	Comune di Trento	Mail del 07/08/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Considerata la necessità anche per la zona sud di integrare le connessioni tra est e ovest della ferrovia, si richiede, come fatto per le zone nord, la realizzazione di un nuovo percorso ciclabile lungo via della Gotarda in affiancamento del cavalcferrovia a partire da via Nazionale fino al superamento della linea ferroviaria.	Fuori perimetro	L'area individuata risulta oltre il perimetro del presente intervento. La proposta potrà tuttavia essere approfondita nell'ambito della definizione di eventuali opere compensative, in coordinamento con gli Enti territoriali competenti. RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, né entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle Amministrazioni del territorio.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
133	Comune di Trento	Mail del 07/08/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si chiede di aggiornare e inserire nei layout di progetto il nuovo sottopasso per il collegamento dei fondi agricoli lato ovest della ferrovia, attualmente in fase di progettazione da parte di FS Engineering e così come prescritto dal Comune di Trento (prescrizione 2b) nell'Allegato 1 della Delibera n°27.	Accolta	Il progetto del sottopasso è in corso di redazione. A termine degli iter che si dovranno effettuare sul sottopasso in questione verrà inserito nei layout della Circonvallazione di Rovereto
134	Comune di Trento	Mail del 07/08/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede di garantire la funzionalità e la continuità di percorribilità veicolare sulla SS12 per l’intera durata dei lavori nel tratto interessato all’intersezione con i lavori di quadruplicamento.	Accolta	La pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate dal Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), sviluppato nell'ambito del PFTE e progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione. Nel corso delle successive fasi progettuali saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione nonché la continuità operativa delle infrastrutture.
135	Comune di Trento	Mail del 07/08/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede di garantire la funzionalità e la continuità di percorribilità veicolare su via Nazionale e regolare i flussi di traffico per accesso alle aree di cantiere.	Accolta	La pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate dal Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), sviluppato nell'ambito del PFTE e progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione. Nel corso delle successive fasi progettuali saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione nonché la continuità operativa delle infrastrutture.
136	Comune di Trento	Mail del 07/08/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede di garantire sempre l’accesso ai fondi agricoli durante le fasi di cantiere.	Accolta	Durante la fase di realizzazione dei lavori verrà garantito l'accesso ai fondi agricoli anche eventualmente con viabilità provvisorie. Nel corso dello sviluppo progettuale sarà posta particolare attenzione al mantenimento della funzionalità della rete viaria e degli accessi alle proprietà interessate.
137	Comune di Trento	Mail del 07/08/2026	ESPROPRI	Si chiede di limitare al massimo il sacrificio di aree agricole in un compendio particolarmente vocato come quello di Acquaviva anche per opere di cantierizzazione e occupazione temporanea.	Accolta	Le aree di cantierizzazione sono state definite al fine di minimizzare l'impatto con le aree agricole di pregio. La minimizzazione del consumo di suolo rappresenta uno degli obiettivi che orientano lo sviluppo della progettazione. Nei successivi livelli progettuali saranno perseguiti laddove possibile, ulteriori affinamenti delle soluzioni progettuali e della cantierizzazione al fine di ridurre l'occupazione permanente e temporanea delle aree agricole, nel rispetto dei requisiti tecnici e funzionali dell'opera.
138	Comune di Trento	Mail del 07/08/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Sviluppare l’analisi delle connessioni ecologiche con particolare riguardo alla zona dell'Acquaviva, considerando che le infrastrutture lineari (stradali e ferroviarie) costituiscono un elemento di barriera e di frammentazione del paesaggio che, in taluni casi, può determinare l'interruzione di corridoi ecologici per fauna esistenti o potenziali.	Accolta	Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) sviluppato a partire dalla fase di PFTE, verrà analizzata, tra le altre, la componente biodiversità e verrà dato particolare riguardo alla continuità ecologica.Gli approfondimenti relativi all'interazione opera-paesaggio, congiuntamente con le valutazioni di carattere ecologico e le relative misure di mitigazione saranno effettuati nel corso della fase progettuale successiva ed in particolare saranno oggetto del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale.
139	Comune di Trento	Mail del 07/08/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Considerato che un progetto ferroviario è anche un progetto di paesaggio e che la dimensione ecologico-ecosistemica costituisce una delle dimensioni del paesaggio, predisporre uno studio di ecologia del paesaggio finalizzato a indagare le potenziali connessioni ecologiche e le corrispondenti misure di mitigazione ambientale con particolare riguardo all'area dell'Acquaviva.	Accolta	Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) sviluppato a partire dalla fase di PFTE, verrà analizzata, tra le altre, la componente biodiversità e verrà dato particolare riguardo alla continuità ecologica.Gli approfondimenti relativi all'interazione opera-paesaggio, congiuntamente con le valutazioni di carattere ecologico e le relative misure di mitigazione saranno effettuati nel corso della fase progettuale successiva ed in particolare saranno oggetto del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale.
140	Comune di Trento	Mail del 07/08/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si chiede che venga predisposto un accurato sistema di monitoraggio idrogeologico ante-operam, prestando particolare attenzione alle portate delle sorgenti e dei livelli piezometrici e agli affioramenti esistenti in località Acquaviva al fine di operare le scelte più opportune per le strategie di scavo e di impermeabilizzazione e per individuare le opere di mitigazione che garantiscano la salvaguardia delle sorgenti.	Accolta	Durante la fase di sviluppo del PFTE (Ante Operam) verrà dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche (pozzi e sorgenti), al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda e delle sorgenti. Il monitoraggio idrogeologico proseguirà durante tutte le fasi di progettazione e realizzazione (corso e post) dell'opera.
141	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	L'amministrazione fornisce una disamina di sondaggi e dati a disposizione concludendo che la Soluzione 3 non garantisce la sicurezza delle risorse idriche.	Forniti chiarimenti	Le soluzioni progettuali individuate, sono il frutto dell'evoluzione delle interlocuzioni con il territorio a partire dal 2003 progressivamente affinate anche sulla base del confronto con la Provincia Autonoma di Trento e con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero con l'obiettivo di minimizzare le interferenze con le risorse idriche . Nell'ambito dei successivi approfondimenti progettuali verranno implementati studi geologici ed idrogeologici che terranno conto sia dei dati bibliografici a disposizione, sia dei degli esiti della campagna di indagini geognostiche effettuata e volta allo sviluppo del PFTE. Si minimizzeranno le eventuali interferenze dirette con tutte le opere di captazione presenti sul territorio. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico del fondovalle e di poter raccogliere i dati necessari per la valutazione dell'eventuale interazione del tracciato con le acque di falda.
142	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	L'amministrazione riporta un approfondimento di carattere idrogeologico a valle del quale si sconsiglia fortemente la realizzazione di tunnel all’interno dell’ammasso roccioso della Vigolana (per il quale si ipotizzano anche possibili crolli della parete rocciosa), in quanto comporterebbe un possibile svuotamento del bacino imbrifero interno all’ammasso roccioso, con conseguente calo drastico della portata sia della sorgente interna alla “galleria” del Depuratore Trento 3, sia di quella dell'Acquaviva, oltre alla totale sparizione delle sorgenti temporanee in località Murazzi ai piedi del Dosso dei Vignali.	Forniti chiarimenti	Nel PFTE verranno approfondite le tematiche relative all'assetto idrogeologico dei terreni attraversati dall'opera in progetto. Per quanto attiene al tratto in galleria che attraversa il massiccio della Vigolana, si rappresenta che la galleria è ubicata nella porzione più occidentale del massiccio, in condizioni parietali; i dati e le informazioni a disposizione portano a ritenere improbabili fenomeni di interferenza idrogeologica. Relativamente all'interferenza con aree soggette a vincolo o protezione idrogeologica per sorgenti, il tracciato è ubicato al di fuori di queste zone, ad una distanza planimetrica (>1000m) tale per cui si possa escludere l'interferenza. Infine, per quanto attiene le venute d'acqua temporanee in località Murazzi, si rappresenta che queste si attivano esclusivamente in seguito ad eventi meteorologici intensi, a testimonianza del fatto che le stesse sono alimentate da circuiti idrici effimeri e superficiali e che portano ad escludere una connessione con la falda acquifera ospitata dal massiccio della Vigolana. Relativamente ai fenomeni di crollo che caratterizzano la zona denominata "I Murazzi", come riportato dalla cartografia tematica della PAT, è stato condotto un rilievo geologico/geomeccanico di dettaglio, al fine di caratterizzare le pareti rocciose che rappresentano potenziali zone di distacco, definire il cinematismo che governa questi fenomeni e modellarne la propagazione per la progettazione di opere di difesa.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
143	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Viene richiesto di evitare in maniera assoluta qualsivoglia rischio di inquinamento da additivi chimici (PFAS, agenti inquinanti) all’interno sia dell’ammasso roccioso che della falda atesina.	Accolta	Come già rappresentato nell'ambito del dibattito, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l'Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRa per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati. Tutte le eventuali condizioni ambientali e richieste di integrazione formulate dal MASE saranno recepite nei successivi livelli di progettazione.
144	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Con riferimento allo scavo delle gallerie alla profondità prospettata vengono espresse forti preoccupazioni in merito ai rischi quali la possibile alterazione del regime delle acque sotterranee, l’interferenza con gli acquiferi, il rischio di drenaggi permanenti, l’abbassamento delle falde, la modifica dei flussi idrici sotterranei e la potenziale compromissione delle risorse irrigue e idropotabili	Forniti chiarimenti	Nel Piano Ambientale della Cantierizzazione (PAC), predisposto a partire dalla fase progettuale di PFTE e affinato nel corso del PE, sono contenute tutte le procedure operative per impedire gli impatti dei lavori su tutte le componenti ambientali Nell’ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall’opera in progetto, permetteranno l’elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall’opera. Il sistema di scavo mediante TBM a fronte in pressione e l’impermeabilizzazione del rivestimento definitivo della galleria inoltre, consentiranno di ridurre al minimo le interferenze con le falde, sia durante la costruzione sia a lungo termine.
145	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si richiede che la tutela delle risorse idriche sia assunta come vincolo prioritario e invalicabile della progettazione, applicando il principio di precauzione e perseguendo soluzioni a rischio zero per acquiferi, falde, sorgenti e pozzi. La progettazione dovrà sviluppare un modello idrogeologico completo, basato su dati puntuali e simulazioni approfondite, valutando anche gli effetti cumulativi e di lungo periodo. La valutazione del tracciato dell’opera quindi non può rispondere esclusivamente a logiche di efficienza trasportistica, deve, al contrario, garantire la resilienza di un territorio idrogeologicamente sensibile	Accolta	Il progetto è sviluppato nel rispetto del quadro normativo vigente e sulla base di approfondimenti tecnici, ambientali e territoriali progressivamente sempre più dettagliati. La progettazione è orientata a garantire la massima compatibilità dell’opera con il contesto attraversato, perseguendo la tutela delle componenti ambientali, paesaggistiche e socioeconomiche del territorio e la minimizzazione dei potenziali impatti. Le scelte progettuali sono supportate dalle analisi e dalle verifiche previste dalle procedure autorizzative, al fine di garantire la salvaguardia del territorio, assicurando il più elevato livello di sostenibilità e integrazione ambientale conseguibile. Nell’ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall’opera in progetto, permetteranno l’elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall’opera.
146	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si sottolinea la necessità di salvaguardare il patrimonio agricolo e paesaggistico territoriale, ritenendo il suolo agricolo e il paesaggio quali valori economici, culturali e identitari da proteggere, e quindi evidenziando il vincolo di limitare il consumo di suolo agricolo di pregio, riconoscendo il ruolo economico e identitario dell’agricoltura e tutelando aree di particolare valore paesaggistico, naturalistico e storico-culturale, come l’ambito compreso tra Castel Beseno e Castel Pietra, il biotopo del Taio di Nomi e la zona dei Lavini di Marco.	Accolta	Le alternative progettuali oggetto del presente dibattito sono l'esito di affinamenti progettuali svolti fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell’ Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e sono state affinate nel tempo al fine di ridurre al minimo le possibili interferenze tra il tracciato ferroviario e le sorgenti idriche o i pozzi censiti nel territorio nonché l'occupazione di suolo. La definizione del tracciato è stata infatti orientata al principio della minimizzazione dell’occupazione di nuove aree, privilegiando, ove tecnicamente possibile, lo sviluppo dell’infrastruttura in sotterraneo e sfruttando corridoi infrastrutturali già antropizzati, al fine di ridurre gli impatti sul territorio e limitare il consumo di suolo. Nelle successive fasi di progettazione saranno sviluppati ulteriori approfondimenti finalizzati a ridurre gli effetti delle opere sul territorio, con particolare attenzione agli ambiti di maggiore sensibilità paesaggistica e culturale. Per quanto riguarda le opere accessorie e gli impianti funzionali all’infrastruttura, saranno valutate, ove tecnicamente e funzionalmente praticabili, soluzioni che consentano la diversa localizzazione degli impianti o, in alternativa, configurazioni progettuali volte a minimizzarne l'occupazione di suolo e gli effetti paesaggistici. Il progetto sarà corredato di Studio di Impatto Ambientale e Relazione Paesaggistica, che consentiranno di valutare gli effetti dell'intervento e di indirizzare la progettazione verso soluzioni rispettose del contesto ambientale, territoriale e storico paesaggistico. Particolare attenzione sarà rivolta agli ambiti caratterizzati da maggiore sensibilità ambientale e storico-paesaggistica
147	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si richiede attraverso un’attenta e puntuale gestione, di ridurre quanto possibile le aree agricole che verranno occupate permanentemente dalle infrastrutture al pari di quelle deputate alla cantierizzazione e all’occupazione temporanea	Accolta	La limitazione del consumo di suolo, in particolare agricolo, costituisce un obiettivo della progettazione sostenibile e viene perseguita nel progetto compatibilmente con i molteplici vincoli dettati dal rapporto tra opera e territorio. Nei successivi livelli progettuali saranno perseguiti laddove possibile, ulteriori affinamenti delle soluzioni progettuali e della cantierizzazione al fine di ridurre l'occupazione permanente e temporanea delle aree agricole, nel rispetto dei requisiti tecnici e funzionali dell’opera.
148	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Con riferimento alla localizzazione, nei pressi di Castel Pietra, sul territorio comunale di Calliano, della stazione di pompaggio per lo smaltimento delle acque in galleria si richiede quindi un approfondimento attento rispetto alle implicazioni paesaggistiche dell’opera, in direzione della massima tutela del sistema naturale, culturale, storico, insediativo interessato dall’opera.	Accolta	Nelle successive fasi di progettazione saranno sviluppati ulteriori approfondimenti finalizzati a ridurre gli effetti delle opere sul territorio, con particolare attenzione agli ambiti di maggiore sensibilità paesaggistica e culturale. Per quanto riguarda le opere accessorie e gli impianti funzionali all’infrastruttura, saranno valutate, ove tecnicamente e funzionalmente praticabili, soluzioni che consentano la diversa localizzazione degli impianti o, in alternativa, configurazioni progettuali volte a minimizzarne l'occupazione di suolo e gli effetti paesaggistici. Il progetto sarà corredato di Studio di Impatto Ambientale e Relazione Paesaggistica, che consentiranno di valutare gli effetti dell'intervento e di indirizzare la progettazione verso soluzioni rispettose del contesto ambientale, territoriale e storico paesaggistico. Particolare attenzione sarà rivolta agli ambiti caratterizzati da maggiore sensibilità ambientale e storico-paesaggistica.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
149	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si richiede l'adozione di protocolli rigorosi che escludano l'impiego di PFAS e altri agenti inquinanti, con un sistema indipendente di controllo e monitoraggio continuo dei materiali utilizzati, applicazione dei CAM e coinvolgimento delle amministrazioni comunali.	Accolta	Come già rappresentato nell'ambito del dibattito, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l'Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati. Tutte le eventuali condizioni ambientali e richieste di integrazione formulate dal MASE saranno recepite nei successivi livelli di progettazione. Ugualmente, i Criteri Ambientali Minimi (CAM) saranno applicati nelle fasi progettuali di competenza, già in sede di PFTE o, ove necessario, nell'ambito della documentazione predisposta per la gara d'appalto.
150	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si richiede un piano dettagliato e condiviso per gestione, trasporto, riutilizzo e smaltimento delle terre e rocce da scavo, nonché misure efficaci di mitigazione per contenere rumore, polveri, traffico e disagi, tutelando salute e benessere dei residenti.	Accolta	Con riferimento alla fase di realizzazione dell'opera, la pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate dal Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che verrà progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione. Nel corso delle successive fasi progettuali saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione, la continuità operativa delle infrastrutture e la limitazione degli effetti per la cittadinanza. In tale ambito saranno definiti e dettagliati gli elementi relativi alla mobilità e alla logistica di cantiere, inclusi i flussi di traffico previsti, i percorsi dei mezzi d'opera, gli accessi alle aree di cantiere e gli orari di movimentazione dei materiali, sulla base del livello di approfondimento progettuale progressivamente disponibile. Con specifico riferimento inoltre alla gestione delle terre e rocce da scavo, questa sarà definita nelle successive fasi progettuali attraverso la predisposizione del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT), redatto ai sensi della normativa vigente. Tale documento disciplinerà le modalità di caratterizzazione, separazione, movimentazione, deposito e destinazione dei materiali, individuando le soluzioni più idonee per ottimizzarne la gestione. In tale ambito saranno valutate anche la localizzazione delle eventuali aree di deposito temporaneo, le modalità di trasporto e i tempi di movimentazione dei materiali. In particolare, i materiali di scavo saranno gestiti esclusivamente nelle Aree di Stoccaggio e nei Depositi Terre individuati. Inoltre, nell'ambito dell'intervento è previsto il Piano di Monitoraggio Ambientale, che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse matrici ambientali, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate.
151	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Si richiede la tutela della salute e del benessere degli abitanti, prevedendo misure di mitigazione e limitando i disagi nel tempo, per assicurare ai residenti il mantenimento di standard adeguati dei residenti.	Accolta	La tutela della salute e del benessere della popolazione è un elemento posti alla base dell'esecuzione delle lavorazioni. A tal fine, già a partire dallo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica viene sviluppato il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), successivamente approfondito nelle fasi progettuali di maggior dettaglio, documento che disciplina l'organizzazione delle attività di cantiere e definisce le misure operative finalizzate a contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Il PAC regola, tra l'altro, la localizzazione e l'organizzazione delle aree di cantiere, la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori, gli orari delle attività, le modalità di contenimento delle emissioni sonore, delle polveri e delle vibrazioni, nonché le misure di tutela delle componenti ambientali e delle aree maggiormente sensibili, con l'obiettivo di limitare i disagi per residenti e attività presenti sul territorio. Inoltre, nell'ambito del progetto si prevede l'esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, tra cui rumore e vibrazioni, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate.
152	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Istituzione di un Osservatorio ambientale e per la sicurezza sul lavoro con l'obiettivo di attivare un sistema strutturato di monitoraggio ambientale permanente, che copra le principali matrici ambientali (aria, acqua, suolo e rumore) e garantire trasparenza, pubblicazione accessibile dei dati e continuità nel dialogo con il territorio, individuando tempestivamente le criticità e la loro gestione condivisa. Per tale organismo si richiede il coinvolgimento di tutti i soggetti istituzionali del territorio coinvolto, tecnici indipendenti e rappresentanti del territorio, espressione di conoscenze multidisciplinari e di familiarità con i luoghi interessati dall'opera.	Non di competenza	RFI accoglie positivamente la proposta di istituzione di un Osservatorio ambientale e per la sicurezza sul lavoro, analogamente a quelli già istituiti per il Lotto 1 "Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena" e Lotto 3a "Circonvallazione di Trento". Tale organismo, in quanto soggetto deputato al controllo super partes delle attività correlate alla realizzazione del progetto ferroviario, dovrà essere istituito dalle Amministrazioni territoriali che avranno la competenza di definire i soggetti coinvolti e le modalità organizzative e di funzionamento. RFI assicura la massima collaborazione e trasparenza con tale organismo nel partecipare a tavoli tecnici e nel fornire i dati necessari.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
153	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si richiede un approfondimento organico sulla pianificazione complessiva dell'intero corridoio infrastrutturale, assicurando coerenza, continuità progettuale e funzionalità tra i diversi lotti. Dovrà essere evitata la contemporaneità delle principali lavorazioni del Lotto 3A e del Lotto 3B, subordinando ogni sviluppo progettuale a un piano viabilistico integrato, con percorsi dedicati per i mezzi pesanti, misure di mitigazione, tutela della sicurezza stradale e garanzia di accessibilità per residenti, servizi e attività economiche. Si chiede inoltre di valutare il mantenimento delle sole aree di stoccaggio già previste per il Lotto 3A in località Acquaviva, rinviando le lavorazioni del Lotto 3B alla conclusione di quelle del Lotto 3A. Si sottolinea anche l'importanza dell'integrazione tra Lotto 3B e lotto 6.	Accolta	Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio, nonché la coerenza funzionale e progettuale con il Lotto 6. Con riferimento all'eventuale contemporaneità delle attività relative ai Lotti 3A e 3B, si evidenzia che, allo stato attuale, non sono disponibili elementi definitivi in merito alle tempistiche di avvio delle lavorazioni. Una volta resi disponibili i necessari finanziamenti, saranno effettuate le opportune valutazioni in coordinamento con gli Enti competenti al fine di verificare eventuali sovrapposizioni operative, individuare possibili elementi di interferenza e favorire le necessarie sinergie organizzative e gestionali per un'efficace conduzione delle attività La pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate a partire dal Progetto di Fattibilità Tecnico Economica nel Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che verrà progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione e che regola, tra l'altro, la localizzazione e l'organizzazione delle aree di cantiere, la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori, gli orari delle attività, le modalità di contenimento delle emissioni sonore, delle polveri e delle vibrazioni, nonché le misure di tutela delle componenti ambientali (tra le quali rumore e vibrazioni) e delle aree maggiormente sensibili.
154	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Il Comune di Calliano evidenzia una forte criticità legata all'impatto del Lotto 3B sulla viabilità locale, in particolare sulla SS12, sulla SP59 e sul collegamento con la SP90 e il casello di Rovereto Nord e ritiene che documentazione progettuale attualmente disponibile non specifichi in maniera sufficientemente dettagliata le modalità con cui verrà organizzata e gestita la mobilità di cantie. Richiede che la progettazione sviluppi un piano dettagliato della mobilità e della logistica di cantiere, indicando percorsi dei mezzi pesanti, accessi e uscite dai cantieri, quantitativi giornalieri di traffico, numero di camion, fasce orarie di movimentazione e presenza quotidiana di addetti. Tale piano dovrà essere supportato da simulazioni realistiche sulla capacità della rete viaria esistente e da una valutazione cumulativa con gli altri cantieri infrastrutturali, prevedendo misure idonee a evitare una pressione viabilistica non sostenibile sulla SS12, sulla viabilità comunale e sull'intera Vallagarina.	Accolta	Si prende atto dell'osservazione. Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio. Le valutazioni progettuali sono infatti condotte considerando il contesto territoriale nel suo complesso e le possibili interazioni con gli altri interventi ad oggi pianificati. La pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate a partire dal Progetto di Fattibilità Tecnico Economica nel Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che verrà progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione. Nel corso delle successive fasi progettuali pertanto, saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti comprendenti analisi del traffico di cantiere con stima del numero massimo di camion/giorno, finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione, la continuità operativa delle infrastrutture e la limitazione degli effetti per la cittadinanza. In tale ambito saranno definiti e dettagliati gli elementi relativi alla mobilità e alla logistica di cantiere, inclusi i flussi di traffico previsti, i percorsi dei mezzi d'opera, gli accessi alle aree di cantiere e gli orari di movimentazione dei materiali, sulla base del livello di approfondimento progettuale progressivamente disponibile. Nel corso delle successive fasi progettuali saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione, la continuità operativa delle infrastrutture e la limitazione degli effetti per la cittadinanza.
155	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si richiama il concetto di “limite alla pressione infrastrutturale” del territorio, si richiede la valutazione della compresenza dell'opera in oggetto con altri scenari progettuali ricadenti sul territorio, in primis la realizzazione del tratto autostradale A31 “Valdastico nord”, con una valutazione specifica di tale interferenza	Forniti chiarimenti	Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio. Le valutazioni progettuali sono infatti condotte considerando il contesto territoriale nel suo complesso e le possibili interazioni con gli altri interventi pianificati. La pianificazione e il coordinamento tra differenti infrastrutture di rilevanza territoriale e sovraterritoriale, inclusa l'eventuale realizzazione dell'A31 Valdastico Nord, rientrano nelle competenze delle Amministrazioni e degli Enti preposti alla programmazione e al governo del territorio. In tale contesto, RFI conferma la propria disponibilità a partecipare agli eventuali tavoli di confronto promossi dalle Amministrazioni competenti, fornendo il necessario supporto informativo e tecnico di ambito ferroviario affinché possano essere sviluppate valutazioni integrate e condivise degli scenari infrastrutturali di interesse per il territorio.
156	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Si richiede, nel prosieguo dei prossimi iter di progettazione, la redazione di una Valutazione di Impatto Sanitario (VIS) indipendente che valuti gli effetti, ad esempio, su patologie respiratorie legate alle polveri di cantiere (PM10, PM2.5), disturbi cardiovascolari e del sonno da esposizione prolungata al rumore, stress cronico e deterioramento della salute mentale nelle popolazioni residenti in prossimità dei cantieri, rischi di contaminazione della catena alimentare in caso di inquinamento delle acque irrigue	Forniti chiarimenti	La tutela della salute e del benessere della popolazione costituisce un elemento prioritario nello sviluppo e nella realizzazione dell'intervento. Gli approfondimenti relativi ai potenziali effetti dell'opera sull'ambiente e sulla salute pubblica sono sviluppati nell'ambito delle procedure e degli studi previsti dalla normativa vigente e vengono progressivamente affinati nei successivi livelli di progettazione sulla base del maggiore grado di dettaglio disponibile. In tale contesto, particolare attenzione è posta agli aspetti connessi alla qualità dell'aria, al clima acustico, alle vibrazioni, alla tutela delle risorse idriche e, più in generale, alla salvaguardia delle condizioni ambientali dei territori interessati dall'intervento. Tali tematiche sono oggetto di approfondimento nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale e delle valutazioni svolte nel procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, che comprendono anche la componente salute umana, attraverso l'analisi dei possibili effetti derivanti dalle modifiche delle diverse matrici ambientali e la definizione delle necessarie misure di mitigazione e monitoraggio. Ferma restando la completezza delle valutazioni previste dall'iter autorizzativo e dai successivi sviluppi progettuali, eventuali ulteriori approfondimenti tecnici su specifici aspetti di interesse locale potranno essere condivisi e discussi nell'ambito di tavoli di confronto con le Amministrazioni interessate e con gli Enti territorialmente competenti, sulla base delle esigenze conoscitive che dovessero emergere nel prosieguo del procedimento.
157	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	ESPROPRI	Si richiede uno studio specifico sugli impatti economici indiretti dell'opera (deprezzamento immobiliare, calo demografico, perdita di attrattività turistica).	Forniti chiarimenti	Si rappresenta che gli aspetti economici, unitamente a quelli tecnici, ambientali e sociali, costituiscono elementi alla base dello sviluppo e della valutazione delle soluzioni progettuali e sono considerati nell'ambito dell'Analisi Multicriteriale che supporta il confronto tra le diverse opzioni progettuali. Nelle successive fasi di progettazione saranno inoltre sviluppati gli approfondimenti propri del livello progettuale, finalizzati a definire le misure di mitigazione e le modalità operative più idonee a contenere gli effetti delle attività di realizzazione dell'opera sul contesto territoriale e sulla qualità della vita delle comunità interessate. In tale ambito, si evidenzia che il quadro economico dell'intervento prevede specifiche risorse destinate a opere di mitigazione e di compensazione dell'impatto ambientale e sociale. Le opere compensative rappresentano strumenti di riequilibrio territoriale finalizzati a compensare le interferenze e gli effetti residui derivanti dalla realizzazione dell'opera, mediante interventi in grado di apportare benefici concreti e duraturi alle comunità e ai territori interessati. La definizione delle eventuali opere compensative non compete direttamente a RFI, ma avviene nell'ambito del confronto con le Amministrazioni territorialmente interessate, ferma restando la necessità che tali interventi risultino coerenti e proporzionati rispetto agli impatti generati dall'infrastruttura. In questo senso, le opere compensative concorrono a promuovere un equilibrato rapporto tra i benefici di interesse pubblico derivanti dall'opera e gli effetti che la sua realizzazione può determinare a livello locale.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
158	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	ALTERNATIVE E PROGETTUALI	Si richiede di presentare una o più soluzioni alternative di tracciato (“Soluzione 4”, “Soluzione 5”, “Soluzione 6”, ecc.) che assicurino la minore interferenza con le falde e le risorse idriche e con gli abitati posti agli sbocchi delle gallerie. In particolare, per quanto riguarda il tratto a nord, si suggerisce di sviluppare nuove ipotesi di tracciato che corrano lungo l’asse della linea ferroviaria esistente, aderente quindi all’attuale assetto infrastrutturale della valle e capace di ridurre sensibilmente le interferenze con le falde acquifere, con i centri abitati, con le aree agricole e con il sistema viabilistico.	Parzialmente accolta	Le alternative presentate nell'ambito del DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le alternative progettuali successivamente studiate sono state analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell’ Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e sono state affinate nel tempo al fine di ridurre al minimo le possibili interferenze tra il tracciato ferroviario e le sorgenti idriche o i pozzi censiti nel territorio nonché l'occupazione di suolo. Ove possibile, in particolare nelle tratte all'aperto, il tracciato si sviluppa in affiancamento alla linea esistente, al fine di minimizzare il consumo di suolo e le interferenze con il contesto territoriale, insistendo sul medesimo corridoio infrastrutturale già individuato dalla linea ferroviaria storica. Nella zona nord, il tracciato in sotterranea non segue invece l'andamento della linea esistente in quanto la sua definizione è stata necessariamente condizionata dal temperamento di molteplici vincoli morfologici, ambientali e infrastrutturali presenti nella valle, tra cui il fiume Adige, la SS12 e il sistema insediativo esistente. A tali elementi si aggiungono i requisiti geometrici e prestazionali della nuova infrastruttura ferroviaria, che impongono raggi di curvatura e parametri plano-altimetrici più stringenti rispetto alla linea storica. Ciò premesso, e considerato che il tracciato proposto risulta già configurato in modo da minimizzare le interferenze dell'intervento con il contesto territoriale, ambientale ed insediativo, eventuali ulteriori affinamenti puntuali del tracciato potranno essere valutati qualora gli esiti degli approfondimenti in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee evidenzino la necessità o l'opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali. Inoltre, si rappresenta inoltre che quanto attiene l’imbocco sud, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell’intervento sull’abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata.Preme precisare come l’eventuale spostamento dell’imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell’intervento sull’abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento.
159	Comune di Calliano	mail 08/05/2026 prot. n. 1800/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si richiede di valutare la cosiddetta “opzione zero”, cioè il mantenimento della linea ferroviaria esistente con eventuali interventi di potenziamento. Si sottolinea inoltre l’importanza di approfondire in base a dati di utilizzo sia la capacità reale della linea attuale sia le dinamiche del traffico merci, per valutare in modo realistico le possibilità di trasferimento modale. Allo stesso tempo, l’analisi deve chiarire se l’infrastruttura esistente sia in grado di sostenere tali livelli di traffico senza generare impatti insostenibili sui territori attraversati.	Non accoglibile	Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP, sono state sostanzialmente sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, http://www.bcpplatform.eu) ed opportunamente sottoposte all'Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia generato dal miglioramento del livello di servizio del vettore ferroviario, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le ipotesi del solo ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo. In ogni caso, la documentazione del PFTE sarà opportunamente integrata al fine di meglio esplicitare il quadro delle valutazioni poste a supporto delle conclusioni sopra richiamate.
160	Comune di Rovereto	c_h612- 07/05/2026- 0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si chiede una revisione progettuale finalizzata a ridurre in modo sostanziale gli impatti sull’abitato di Marco. In particolare si richiede: - l’interramento prolungato del tracciato; - in via preferenziale, la realizzazione in galleria naturale; - in subordine, la realizzazione in galleria artificiale; - in alternativa, una configurazione in sede depressa mediante abbassamento della livelletta del tracciato, tale da: • ridurre la visibilità dell’infrastruttura; • limitare la propagazione del rumore; • contenere gli effetti vibrazionali; • migliorare l’integrazione con il tessuto insediativo	Accolta	Per quanto le osservazioni emerse in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell’intervento sull’abitato di Marco, si rappresenta che le stesse saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l’eventuale spostamento dell’imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell’intervento sull’abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento.
161	Comune di Rovereto	c_h612- 07/05/2026- 0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si chiede l’introduzione di una quarta alternativa progettuale, da valutare con gli stessi criteri dell’analisi multicriteriale.	Accolta	Per quanto le osservazioni emerse in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell’intervento sull’abitato di Marco, si rappresenta che le stesse saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l’eventuale spostamento dell’imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell’intervento sull’abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento.
162	Comune di Rovereto	c_h612- 07/05/2026- 0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si chiede di valutare l'inserimento dell'opzione zero e scenari di potenziamento della linea storica nell’analisi multicriteriale. Risulta particolarmente rilevante approfondire il tema del traffico deviato lungo l’asse del Brennero, alla luce di numerosi studi scientifici che evidenziano come una quota significativa del traffico merci su gomma si discosti dal percorso più breve tra origine e destinazione per ragioni prevalentemente economiche. Parallelamente, assume carattere centrale la valutazione della capacità residua della linea ferroviaria esistente, sulla base anche dei dati ufficiali già disponibili e analizzati dall’ente ferroviario.	Non accoglibile	Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP, sono state sostanzialmente sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, http://www.bcpplatform.eu) ed opportunamente sottoposte all'Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia generato dal miglioramento del livello di servizio del vettore ferroviario, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le ipotesi del solo ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo. Con riferimento al tema del traffico deviato, si precisa che le valutazioni in merito rientrano già nell'ambito delle attività sviluppate dalla Brenner Corridor Platform (BCP). Nello sviluppo degli studi prodotti infatti, sono state formulate e analizzate quattro differenti ipotesi di scenario socio-economico, finalizzate a valutare gli effetti prodotti sulla domanda di trasporto e sui flussi di traffico. Tra queste, il cosiddetto "Policy Scenario" è stato specificamente sviluppato per valutare gli effetti derivanti dall'introduzione di misure volte a disincentivare il trasporto stradale delle merci. I risultati evidenziano come l'incremento dei costi del trasporto su strada determini un significativo aumento della quota modale ferroviaria e una corrispondente riduzione di quella stradale, con una conseguente redistribuzione della domanda sull'insieme dei valichi alpini. In ogni caso, la documentazione del PFTE sarà opportunamente integrata al fine di meglio esplicitare il quadro delle valutazioni poste a supporto delle conclusioni sopra richiamate.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
163	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si chiede di affinare e sviluppare la soluzione n. 4 con specifico riferimento alla tratta di Marco, introducendo sub-alternative dedicate all'abitato – indicativamente identificabili come 4A, 4B, 4C, ecc. – così da consentire una reale comparazione tra scenari progettuali e una più consapevole valutazione degli impatti.	Accolta	Per quanto le osservazioni emerse in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell’intervento sull’abitato di Marco, si rappresenta che le stesse saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l’eventuale spostamento dell’imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell’intervento sull’abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento.
164	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Con riferimento all'analisi multicriteria, si richiede che venga integrata mediante l’introduzione di criteri specifici idonei a valutare il grado di deterioramento o di nocumento arrecato alla collettività locale e che il processo di attribuzione dei pesi sia preventivamente condiviso con gli enti locali interessati. Nell'ambito della definizione dei criteri di valutazione adottati si chiede che sia garantita una quota minima di peso attribuita alla componente relativa agli impatti sulle persone- quali la qualità della vita, la percezione del benessere, l'identità dei luoghi e le dinamiche sociali delle comunità interessate.	Forniti chiarimenti	Si prende atto dell’osservazione e si riconosce la rilevanza degli aspetti sociali richiamati. L’AMC è stata tuttavia costruita su criteri e indicatori oggettivi, misurabili e confrontabili, così da garantire trasparenza e coerenza metodologica. L’analisi ha già considerato effetti sulla qualità della vita, come espropri e impatto acustico (risultato invariante), nonché sulla salute, tramite la valutazione delle emissioni di CO2 in fase di costruzione ed esercizio. Altri impatti sociali risultano inoltre correlati a indicatori ambientali già inclusi, quali paesaggio, consumo di suolo e altre componenti. L’inserimento di ulteriori indicatori immateriali, in assenza di metriche condivise e verificabili, rischierebbe quindi di correlare gli effetti già valutati e di alterare l’equilibrio del modello. L’assegnazione dei pesi è stata definita secondo un’impostazione coerente con gli obiettivi dello studio. Si appresneta inoltre che la ponderazione è stata verificata tramite analisi di sensitività. I risultati confermano la robustezza dell’AMC: l'alternativa preferibile mantiene infatti la propria posizione anche al variare dei pesi. Ciò premesso, nell’ambito degli ulteriori approfondimenti progettuali che saranno sviluppati in relazione alle osservazioni emerse nel corso del Dibattito Pubblico, potranno essere promossi specifici momenti di confronto con le Amministrazioni e con il coinvolgimento di Enti competenti al fine di approfondire gli aspetti segnalati e condividere gli esiti delle valutazioni svolte.
165	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	La soluzione che verrà perseguita, nel suo insieme, dovrà essere connotata da impatti negativi recessivi rispetto a quelli offerti dalle soluzioni fin qui analizzate sia a livello generale sia a quello locale. Viene sottolineata l’importanza di evitare lo spostamento degli impatti da un’area all'altra. Il territorio deve essere considerato come un sistema unitario e non come somma di porzioni separate. È quindi necessaria una valutazione complessiva e integrata degli effetti. Le scelte progettuali dovrebbero garantire un bilanciamento tra benefici e criticità.	Accolta	RFI conferma la propria disponibilità a condurre gli opportuni approfondimenti in merito alle richieste formulate dagli Enti territoriali e dagli stakeholder interessati nel corso del Dibattito Pubblico. In tale contesto la stessa RFI, ritiene fondamentale che le misure finalizzate alla riduzione degli effetti generati dall'infrastruttura in uno specifico ambito territoriale non comportino il trasferimento di analoghi effetti su altri contesti della Vallagarina, ma contribuiscano a un miglioramento complessivo dell'equilibrio territoriale, ambientale e sociale dell'intervento. La sostenibilità dell'opera è valutata attraverso un approccio integrato che considera, oltre agli aspetti tecnico-economici e trasportistici, anche gli aspetti ambientali, territoriali e sociali, come evidenziato nell'ambito dell'analisi multicriteriale. Eventuali ottimizzazioni progettuali saranno pertanto sviluppate perseguendo un bilanciamento complessivo delle ricadute e dei benefici sul territorio, con l'obiettivo di garantire la migliore integrazione dell'infrastruttura nel contesto della Vallagarina. In tale ambito, le diverse soluzioni sono analizzate al fine di individuare quelle in grado di garantire il miglior equilibrio complessivo tra benefici attesi e effetti sul territorio, perseguendo criteri di sostenibilità, equità territoriale e integrazione con il contesto interessato dall'intervento.
166	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Viene evidenziata la necessità di garantire un maggiore coordinamento tra i diversi lotti progettuali dell’intervento. In particolare viene richiamata l’importanza dell’integrazione tra il Lotto 3B e il Lotto 6. Si richiede quindi una pianificazione complessiva dell’intero corridoio infrastrutturale. Questo permetterebbe di ottimizzare costi e prestazioni dell’opera. È fondamentale assicurare continuità progettuale lungo tutto il tracciato. L’obiettivo è garantire coerenza e funzionalità dell’intero sistema ferroviario	Accolta	Il progetto del Lotto 3B è sviluppato garantendo il coordinamento con le altre infrastrutture presenti e pianificate sul territorio, nonché la coerenza funzionale e progettuale con il Lotto 6.
167	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	COMPENSAZIONI, GARANZIE E TUTELE LEGALI	Si chiede l’introduzione di adeguate misure compensative per la frazione di Marco, in considerazione degli impatti previsti dall’opera. Tali compensazioni dovrebbero essere sia di tipo materiale che immateriale. Viene sottolineata la necessità che esse siano proporzionate all’entità degli impatti subiti. Tali strumenti dovranno essere concepiti in modo da interessare non solo situazioni puntuali o specifiche, ma l’intera collettività locale, in un’ottica di riequilibrio complessivo degli effetti generati dall’opera.	Parzialmente accolta	Il D.Lgs. 36/2023 prevede che il quadro economico degli interventi infrastrutturali includa opere di mitigazione e di compensazione dell'impatto ambientale e sociale, nel limite di importo del 2% del costo complessivo dell'opera; a tale percentuale si aggiunge, per gli interventi in Allegato IV al D.L. 77/2021, un ulteriore 1% del valore dell'intervento medesimo destinato a programmi o progetti di riqualificazione e mitigazione urbanistica. Tali disposizioni trovano applicazione anche per il Lotto 3B. Le opere compensative rappresentano strumenti di riequilibrio territoriale finalizzati a compensare le interferenze e gli effetti residui derivanti dalla realizzazione dell'opera, mediante interventi in grado di apportare benefici concreti e duraturi alle comunità e ai territori interessati. RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, né entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle Amministrazioni del territorio, ferma restando l'esigenza che le opere compensative siano correlate agli impatti dell'opera.
168	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Con riferimento alle attività di scavo, si segnalano possibili criticità legate alla produzione di vibrazioni. Tali effetti potrebbero comportare danni agli edifici presenti lungo il tracciato. Si richiede la predisposizione di una mappa di vulnerabilità strutturale. È inoltre necessario attivare un sistema di monitoraggio continuo durante tutte le fasi dei lavori. La prevenzione dei danni viene considerata prioritaria. Si propone il coinvolgimento di enti tecnici specializzati per le verifiche. Particolare attenzione deve essere riservata alla sicurezza del patrimonio edilizio. L’obiettivo è garantire la massima tutela delle strutture esistenti.	Accolta	Durante le successive fasi progettuali sarà individuata un’area di influenza (buffer) all’interno della quale gli edifici potenzialmente interferiti saranno sottoposti a monitoraggio. In una fase preliminare verranno effettuati i rilievi dello stato di consistenza e conservazione degli immobili (testimoniali di stato); successivamente, gli edifici saranno strumentati con appositi sistemi di controllo, quali fessurimetri, inclinometri e ulteriori dispositivi di monitoraggio, al fine di rilevare tempestivamente eventuali variazioni riconducibili alle attività di cantiere e garantire la tutela del patrimonio edilizio esistente. L'impatto da vibrazioni (come disturbo nei confronti dell'uomo) sarà studiato sia nel Piano Ambientale della Cantierizzazione (PAC) di PFTE che in quello di PE. Inoltre sarà predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, tra cui anche quella vibrazionale, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
169	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Con riferimenti agli impatti sulla viabilità locale che potrebbero verificarsi nel corso delle attività realizzative, è richiesta una pianificazione dettagliata della gestione del traffico. Devono essere previste misure efficaci di mitigazione degli impatti. Particolare attenzione va riservata alla sicurezza stradale durante i lavori. Si suggerisce anche il ricorso a percorsi alternativi per ridurre le interferenze. È fondamentale garantire l'accessibilità alle aree abitate e ai servizi. L'obiettivo è minimizzare i disagi durante tutta la fase realizzativa. Si chiede che nel capitolato speciale d'appalto e negli elaborati progettuali dell'opera vengano previste specifiche somme destinate al rifacimento del manto stradale delle tratte interessate dal traffico di cantiere, non soltanto al termine dei lavori ma anche durante le fasi intermedie di realizzazione dell'opera.	Accolta	Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio. Le valutazioni progettuali sono infatti condotte considerando il contesto territoriale nel suo complesso e le possibili interazioni con gli altri interventi pianificati. Con specifico riferimento alla fase di realizzazione dell'opera, la pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate a partire dal Progetto di Fattibilità Tecnico Economica nel Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che verrà progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione. Nel corso delle successive fasi progettuali pertanto, saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti comprendenti analisi del traffico di cantiere con stima del numero massimo di camion/giorno, finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione, la continuità operativa delle infrastrutture e la limitazione degli effetti per la cittadinanza. In tale ambito saranno definiti e dettagliati gli elementi relativi alla mobilità e alla logistica di cantiere, inclusi i flussi di traffico previsti, i percorsi dei mezzi d'opera, gli accessi alle aree di cantiere e gli orari di movimentazione dei materiali, sulla base del livello di approfondimento progettuale progressivamente disponibile. Si rappresenta inoltre che saranno sempre garantiti gli accessi alle proprietà pubbliche e private interessate dalle attività di cantiere. Si prevedono inoltre gli opportuni interventi, provvisori o definitivi, necessari al mantenimento in efficienza della viabilità esistente interessata dal transito dei mezzi di cantiere.
170	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Si richiede una valutazione più rigorosa del rapporto tra benefici attesi dall'opera e impatti acustici generati sul territorio. Si richiede che venga dimostrato in modo chiaro un beneficio complessivo netto per la collettività. L'analisi costi-benefici dovrebbe essere esplicitata in maniera trasparente e verificabile. Non devono essere considerati solo gli aspetti trasportistici, ma anche quelli legati alla qualità della vita. Si sottolinea l'importanza di una quantificazione oggettiva degli impatti acustici.	Forniti chiarimenti	L'Analisi Costi-Benefici dell'intervento è stata sviluppata secondo le metodologie e le linee guida vigenti, valutando gli effetti dell'opera non solo sotto il profilo trasportistico ed economico, ma anche con riferimento alle componenti ambientali e sociali. In tale ambito, sono stati oggetto di specifica quantificazione e valorizzazione economica i benefici associati alla riduzione dell'esposizione al rumore, delle emissioni inquinanti e climalteranti, della congestione stradale e dell'incidentalità, concorrendo complessivamente alla determinazione del beneficio netto dell'intervento. RFI si rende disponibile a svolgere ulteriori valutazioni nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero
171	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Si propone l'istituzione di un osservatorio o tavolo permanente di confronto tra soggetti istituzionali, tecnici e comunità locale.	Non di competenza	RFI accoglie positivamente la proposta di istituzione di un Osservatorio ambientale e per la sicurezza sul lavoro, analogamente a quelli già istituiti per il Lotto 1 "Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena" e Lotto 3a "Circonvallazione di Trento". Tale organismo, in quanto soggetto deputato al controllo super partes delle attività correlate alla realizzazione del progetto ferroviario, dovrà essere istituito dalle Amministrazioni territoriali che avranno la competenza di definire i soggetti coinvolti e le modalità organizzative e di funzionamento. RFI assicura la massima collaborazione e trasparenza con tale organismo nel partecipare a tavoli tecnici e nel fornire i dati necessari.
172	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Con riferimento al PM Marco, si richiede di valutare una lieve traslazione verso sud dell'intero posto di movimento, ovvero uno spostamento rigido dell'infrastruttura ferroviaria di alcuni metri lungo l'asse nord-sud.	Accolta	Per quanto attiene l'area di Marco, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell'intervento sullo stesso abitato, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l'eventuale spostamento dell'imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell'intervento sull'abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento.
173	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si ritiene necessario che la progettazione e la gestione operativa del cantiere siano improntate al principio di precauzione sanitaria, principio di carattere generale che impone, in presenza di potenziali rischi per la salute pubblica, l'adozione preventiva di tutte le misure idonee a prevenire o ridurre gli effetti negativi sull'ambiente e sulla salute delle persone. Si ritiene necessario che in tutte le fasi dell'opera siano previste specifiche misure preventive, gestionali e di controllo, finalizzate alla riduzione delle emissioni diffuse di polveri e alla tutela della qualità dell'aria. In particolare dovranno essere definiti: • un sistema di monitoraggio ambientale continuativo delle polveri • analisi dei venti caratteristici della zona e del possibile aumento delle polvere durante le fasi di cantiere; • procedure operative per il contenimento delle emissioni diffuse, da applicarsi in tutte le fasi di lavorazione; • uno specifico Piano di Gestione Ambientale del Cantiere, nel quale siano dettagliatamente individuate le misure tecniche e organizzative atte a limitare la dispersione delle polveri. Dovranno essere previste inoltre adeguate misure di mitigazione. Le prescrizioni e le misure di prevenzione sopra richiamate ndovranno essere recepite documenti contrattuali e nei capitolati di appalto. Si richiede a tal proposito l'introduzione di un sistema di penalial fine di garantire l'effettiva attuazione delle misure di tutela ambientale e sanitaria. Si propone inoltre che, in caso di accertate violazioni o di superamento delle soglie di qualità ambientale individuate nell'ambito dei sistemi di monitoraggio, siano previste forme di penalità e compensazione non esclusivamente di carattere economico, ma anche compensazioni territoriali e ambientali a favore delle comunità locali interessate dalle attività di cantiere.	Accolta	La tutela della salute e del benessere della popolazione è un elemento posti alla base dell'esecuzione delle lavorazioni. A tal fine, già a partire dallo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica viene sviluppato il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), successivamente approfondito nelle fasi progettuali di maggior dettaglio, documento che disciplina l'organizzazione delle attività di cantiere e definisce le misure operative finalizzate a contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Il PAC regola, tra l'altro, la localizzazione e l'organizzazione delle aree di cantiere, la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori, gli orari delle attività, le modalità di contenimento delle emissioni sonore, delle polveri e delle vibrazioni, nonché le misure di tutela delle componenti ambientali e delle aree maggiormente sensibili, con l'obiettivo di limitare i disagi per residenti e attività presenti sul territorio. Inoltre, a tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini, il progetto prevede per tutto il tracciato ferroviario il Piano di Monitoraggio Ambientale. Tale piano che verrà sviluppato a partire dalle successive fasi di progettazione, prevede il monitoraggio in continuo sia in fase ante operam, che durante i lavori e nella fase post operam, delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) che permettono di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite previste dalla normativa vigente e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative. L'Appaltatore sarà contrattualmente tenuto a garantire il pieno rispetto della normativa e delle prescrizioni ambientali applicabili, ad attuare il proprio Sistema di Gestione Ambientale e a svolgere le attività di sorveglianza e controllo di competenza, tenendo conto anche degli esiti del monitoraggio ambientale, geomorfologico e idrogeologico dell'opera. Si evidenzia inoltre che il quadro economico dell'intervento prevede specifiche risorse destinate a opere di mitigazione e di compensazione dell'impatto ambientale e sociale. Le opere compensative rappresentano strumenti di riequilibrio territoriale finalizzati a compensare le interferenze e gli effetti residui derivanti dalla realizzazione dell'opera, mediante interventi in grado di apportare benefici concreti e duraturi alle comunità e ai territori interessati. La definizione delle eventuali opere compensative non compete direttamente a RFI, ma avviene nell'ambito del confronto con le Amministrazioni territorialmente interessate, ferma restando la necessità che tali interventi risultino coerenti e proporzionati rispetto agli impatti generati dall'infrastruttura. In questo senso, le opere compensative concorrono a promuovere un equilibrato rapporto tra i benefici di interesse pubblico derivanti dall'opera e gli effetti che la sua realizzazione può determinare a livello locale.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
174	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si ritiene necessario che la gestione del traffico di cantiere venga affrontata mediante uno specifico studio di dettaglio erseguito con il coinvolgimento dell'Amministrazione comunale, volto ad analizzare e pianificare in modo organico i flussi di traffico indotti dalle attività di cantiere e a definire puntualmente la gestione della viabilità durante tutte le fasi operative, con indicazione dei percorsi alternativi e delle eventuali interruzioni. Devono essere definiti percorsi dedicati per i mezzi pesanti. L’obiettivo è ridurre le interferenze con la viabilità ordinaria. Si richiede che tali prescrizioni trovino applicazione anche mediate l'introduzione di specifiche penali cotrattuali e forme di compensazione a favore delle comunità territoriali interessate, in relazione ai disagi arrecati dalla gestione non corretta dei flussi di traffico di cantiere. Si richiede inoltre che tali indicazioni vengano recepite nei bandi di gara e atti contrattuali.	Accolta	La pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate a partire dal Progetto di Fattibilità Tecnico Economica nel Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che verrà progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione. Nel corso delle successive fasi progettuali pertanto, saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti comprendenti analisi del traffico di cantiere con stima del numero massimo di camion/giorno, finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione, la continuità operativa delle infrastrutture e la limitazione degli effetti per la cittadinanza. In tale ambito saranno definiti e dettagliati gli elementi relativi alla mobilità e alla logistica di cantiere, inclusi i flussi di traffico previsti, i percorsi dei mezzi d'opera, gli accessi alle aree di cantiere e gli orari di movimentazione dei materiali, sulla base del livello di approfondimento progettuale progressivamente disponibile. Si evidenzia inoltre che il quadro economico dell'intervento prevede specifiche risorse destinate a opere di mitigazione e di compensazione dell'impatto ambientale e sociale. Le opere compensative rappresentano strumenti di riequilibrio territoriale finalizzati a compensare le interferenze e gli effetti residui derivanti dalla realizzazione dell'opera, mediante interventi in grado di apportare benefici concreti e duraturi alle comunità e ai territori interessati. La definizione delle eventuali opere compensative non compete direttamente a RFI, ma avviene nell'ambito del confronto con le Amministrazioni territorialmente interessate, ferma restando la necessità che tali interventi risultino coerenti e proporzionati rispetto agli impatti generati dall'infrastruttura. In questo senso, le opere compensative concorrono a promuovere un equilibrato rapporto tra i benefici di interesse pubblico derivanti dall'opera e gli effetti che la sua realizzazione può determinare a livello locale. RFI conferma la propria disponibilità a confrontarsi con le Amministrazioni, gli enti competenti in materia .
175	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Si richiede di disporre di un approfondimento della dinamica del traffico merci lungo la Vallagarina, con dati aggiornati su quantità di merci movimentate, frequenze di transito e tipologie di materiale trasportato, con particolare riferimento agli effetti sul territorio di Rovereto. Si richiede che la valutazione sia realizzata sia su base qualitativa (logistica, sicurezza), sia su base quantitativa (volumi di traffico, capacità dei corridoi produttivi). Si propone di prevedere meccanismi di monitoraggio e aggiornamento periodico dei dati relativi al traffico merci, così da consentire all'Amministrazione comunale e agli enti preposti di verificare gli effetti reali dell’infrastruttura e predisporre eventuali interventi correttivi o misure di compensazione.	Forniti chiarimenti	Le analisi trasportistiche sviluppate a supporto del progetto si basano sui più recenti Studi di Trasporto elaborati nell’ambito della Brenner Corridor Platform (BCP - https://www.bcplatform.eu/studiodicorridoio), che considerano l’evoluzione dei flussi merci lungo l’intero corridoio del Brennero, valutandone le caratteristiche in termini di volumi, domanda di trasporto e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria. Le informazioni relative ai traffici ferroviari, alle quantità di merci movimentate e agli scenari evolutivi della domanda costituiscono pertanto elementi già considerati nell'ambito delle valutazioni trasportistiche poste alla base del progetto. Inoltre, gli aspetti connessi alla sicurezza dell’esercizio ferroviario e al trasporto delle merci sono disciplinati dalla normativa di settore e dai sistemi di gestione della sicurezza adottati dai soggetti competenti. Con riferimento alla proposta di monitoraggio, si evidenzia che l’esercizio dell’infrastruttura ferroviaria è già supportato da sistemi di rilevazione e monitoraggio dei flussi di traffico che consentono la raccolta e l’aggiornamento dei principali dati di esercizio. Eventuali approfondimenti potranno essere svolti nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero.
176	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Viene fatta dall'amministrazione una riflessione in merito alle criticità legate alla convivenza di treni merci con i treni passeggeri lungo l'asse del brennero. Si ritiene inoltre che emerga la mancanza di una visione urbana, poiché non viene presa in considerazione la riqualificazione della linea storica, come l’ipotesi di interramento che consentirebbe di migliorare la qualità urbana e ricucire parti della città oggi separate.	Forniti chiarimenti	Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP, sono state sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, http://www.bcpplatform.eu) e valutate mediante Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni non si basano esclusivamente sulla capacità teorica dell'infrastruttura esistente, ma considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, gli effetti sul trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, i tempi di trasporto, le percorrenze, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le valutazioni relative all'attuale linea storica, già interessata da opere di ammodernamento e adeguamento, rientrano nell'ambito dello Studio di Trasporto ed Analisi Costi Benefici alla base del progetto da cui emerge che tali interventi, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'infrastruttura esistente, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo, rendendo necessario lo sviluppo di una nuova infrastruttura dedicata, in grado di incrementare significativamente la capacità complessiva del sistema. In tale contesto, la nuova infrastruttura è finalizzata principalmente all’instradamento del traffico merci sul nuovo collegamento, contribuendo alla separazione dei flussi di traffico e al miglioramento delle prestazioni complessive del sistema ferroviario lungo il corridoio del Brennero. La linea storica continuerà a essere mantenuta in esercizio e in efficienza per il servizio passeggeri e per le ulteriori funzioni ad essa attribuite nell’ambito del sistema ferroviario territoriale. Si evidenzia, inoltre, che la configurazione dell’intervento non preclude l’eventuale sviluppo di futuri scenari di riqualificazione della linea storica, ivi comprese ipotesi di interramento, qualora le Amministrazioni e gli Enti competenti ritengano di promuovere specifici percorsi di approfondimento e confronto in tal senso.
177	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si evidenzia la possibilità di interferenze tra le aree di cantiere, i depositi di materiale e il casello autostradale di Rovereto Sud. Tali interferenze potrebbero generare problemi di fluidità del traffico e congestioni. Si richiede pertanto un coordinamento tra infrastrutture stradali e ferroviarie. È necessaria una pianificazione integrata delle fasi di lavoro. L’obiettivo è evitare sovrapposizioni funzionali tra i diversi sistemi di mobilità. Particolare attenzione deve essere riservata alla sicurezza della circolazione. Si richiede inoltre la valutazione di soluzioni organizzative alternative. La finalità è garantire continuità operativa e riduzione dei disagi.	Accolta	Si prende atto della segnalazione. Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio. Le valutazioni progettuali sono infatti condotte considerando il contesto territoriale nel suo complesso e le possibili interazioni con gli altri interventi pianificati. Con specifico riferimento alla fase di realizzazione dell'opera, la pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate a partire dal Progetto di Fattibilità Tecnico Economica nel Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che verrà progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione. Nel corso delle successive fasi progettuali pertanto, saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti comprendenti analisi del traffico di cantiere con stima del numero massimo di camion/giorno, finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione, la continuità operativa delle infrastrutture e la limitazione degli effetti per la cittadinanza. In tale ambito saranno definiti e dettagliati gli elementi relativi alla mobilità e alla logistica di cantiere, inclusi i flussi di traffico previsti, i percorsi dei mezzi d'opera, gli accessi alle aree di cantiere e gli orari di movimentazione dei materiali, sulla base del livello di approfondimento progettuale progressivamente disponibile.
178	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Con riferimento l'utilizzo delle infrastrutture esistenti da parte dei mezzi di cantiere si segnala il rischio di sovraccarichi e possibili effetti di stress sulle strutture dei viadotti. Per questo motivo viene richiesto un monitoraggio tecnico continuo. È necessario verificare la capacità portante delle opere esistenti. Si propone, ove necessario, l’adozione di interventi di rinforzo strutturale.	Accolta	Nelle successive fasi progettuali saranno sviluppati, come da prassi, specifici studi dei flussi di traffico e della viabilità locale al fine di valutare il coordinamento con le attività di cantiere e definire le eventuali misure di mitigazione. I transiti dei mezzi di cantiere saranno prioritariamente concentrati sulla viabilità principale, limitando per quanto possibile il ricorso alla viabilità agricola e comunale. RFI conferma la propria disponibilità a condividere con le Amministrazioni competenti le modalità di gestione del traffico durante le fasi di cantiere, prevedendo, ove necessario, circuitazioni temporanee, sensi unici alternati e percorsi provvisori finalizzati a minimizzare le interferenze con la circolazione e i disagi per cittadini e attività economiche.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
179	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si evidenziano i potenziali rischi geologici e idrogeologici connessi agli scavi in sotterraneo. Tra questi vengono citati possibili interferenze con le falde acquifere e con la stabilità dei terreni. Si richiede quindi l’esecuzione di studi geologici e idrogeologici approfonditi. E inoltre necessario attivare un sistema di monitoraggio continuo durante i lavori. Si propone il coinvolgimento di enti scientifici specializatitquali ad esempio la Fondazione Museo Civico di Rovereto.	Accolta	Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, indagini geofisiche ed analisi di laboratorio le cui risultanze, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello geologico ed idrogeologico robusto ed affidabile. Il progetto sarà sviluppato considerando un sistema di galleria impermeabile che non avrà interferenze sul regime idraulico a lungo termine. Durante la fase di costruzione, lo scavo sarà eseguito mediante una TBM a fronte pressurizzato, in grado di contrastare la pressione dell’acqua e minimizzare le interferenze con la falda. L'adozione di una TBM a fronte in pressione per l'esecuzione dello scavo delle gallerie consentirà inoltre di mantenere il controllo delle condizioni di equilibrio al fronte di scavo e di limitare le deformazioni del terreno indotte dalle lavorazioni. Tale soluzione è finalizzata a contenere fenomeni di subsidenza, assestamenti e vibrazioni, riducendo le possibili interferenze con gli edifici, le infrastrutture e le reti presenti sul territorio. Sono inoltre in corso le interlocuzioni con tutti gli enti del territorio che gestiscono monitoraggi e studi specialistici. Il coinvolgimento di enti scientifici specializzati potrà avvenire nell'ambito del Comitato Tecnico Scientifico istituito nell'ambito dell'Osservatorio ambientale per il Corridoio del brennero.
180	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Con riferimento al transito di merci pericolose lungo la nuova infrastruttura ferroviaria si evidenzia la necessità di valutare con attenzione i rischi associati a eventuali incidenti. Devono essere analizzati scenari di emergenza e relative conseguenze sul territorio. Si richiede la predisposizione di misure preventive adeguate e che venga assicurato un sistema continuo di monitoraggio e controllo dei transiti e delle condizioni di sicurezza. È fondamentale garantire elevati standard di sicurezza per la popolazione.	Forniti chiarimenti	Le modalità di gestione del trasporto di merci pericolose sono definite in funzione delle specifiche caratteristiche dei convogli, delle sostanze trasportate e del percorso interessato. Per ciascuno scenario di esercizio vengono effettuate le necessarie valutazioni di sicurezza, nel rispetto della normativa vigente e degli standard ferroviari applicabili. L'infrastruttura ferroviaria sarà dotata dei dispositivi e degli apprestamenti di sicurezza previsti dalla normativa tecnica di settore, inclusi sistemi di monitoraggio e controllo, impianti tecnologici per la gestione delle emergenze, vie di esodo e collegamenti di sicurezza funzionali all'eventuale intervento dei soccorsi.
181	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si richiede un approfondimento delle opere complementari, quali la sottostazione elettrica di Marco e le opere di pompaggio acque in galleria in località Baldresca a Rovereto al fine di ridurre l’esigenza di modificare l’assetto urbanistico previsto dalla pianificazione locale vigente. Nel caso specifico della Baldresca, la costruzione dell'impianto di pompaggio non dovrebbe ostacolare la fattibilità del futuro sottopasso veicolare, che potrebbe essere realizzato in un secondo momento mediante finanziamenti certi. Ne caso della sottostazione di Marco si suggerisce di valutare lo spostamento a nord dell’area destinata alla sottostazione elettrica, per ricomprenderne il sedime tra il rilevato ferroviario e lo svincolo autostradale.	Accolta	Con riferimento alla stazione di pompaggio, ad oggi non si ha visibilità di alcun progetto riferito all'area, nel corso degli approfondimenti progettuali si potrà valutare la fattibilità d'intesa con gli Enti competenti. Con riferimento alla Sottostazione Elettrica (SSE), si conferma la disponibilità a studiare uno spostamento dell'area della SSE più a nord, fermo restando il vincolo dato dalla fascia di rispetto dell'autostrada di 30 m.
182	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si richiede l'adozione delle migliori tecnologie disponibili per alta capacità e alta velocità, così da garantire elevati standard di sicurezza, efficienza ed efficacia in linea con lo stato dell’arte. Inoltre, l’infrastruttura dovrà integrarsi in modo proattivo con il sistema dei trasporti locali, senza compromettere il traffico di breve raggio o pseudo-metropolitano, ma anzi contribuendo allo sviluppo di una mobilità sostenibile e interconnessa. Infine, si ritiene fondamentale prevedere una chiara separazione tra traffico merci e passeggeri, soprattutto per motivi di sicurezza.	Accolta	La Circonvallazione di Rovereto è stata sviluppata secondo gli standard tecnici, prestazionali e di sicurezza previsti per le infrastrutture ferroviarie della rete nazionale ed europea, adottando le soluzioni tecnologiche più avanzate e coerenti con gli obiettivi funzionali dell'intervento. Il livello di dettaglio delle tecnologie che saranno adottate verrà progressivamente affinato nelle successive fasi progettuali, nel rispetto della normativa vigente e degli standard tecnici applicabili. Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio. Le valutazioni progettuali sono infatti condotte considerando il contesto territoriale nel suo complesso e le possibili interazioni con gli altri interventi pianificati ad oggi noti. La finalità principale dell’opera è la separazione dei flussi merci da quelli passeggeri, consentendo di trasferire il traffico merci sulla nuova infrastruttura e di liberare capacità sulla linea storica. Tale configurazione favorisce il mantenimento e il potenziale sviluppo dei servizi passeggeri regionali e metropolitani, migliorando l'efficienza complessiva del sistema ferroviario e contribuendo agli obiettivi di mobilità sostenibile del territorio.
183	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si ribadisce l’importanza del principio di precauzione come criterio guida nella progettazione e realizzazione dell’opera. Tale principio deve essere applicato anche in presenza di incertezze scientifiche o tecniche. La tutela della salute pubblica e dell’ambiente deve essere prioritaria. Le decisioni progettuali devono quindi adottare un approccio prudentziale. Si richiede una valutazione rigorosa e preventiva dei possibili rischi rispetto ai seguenti ambiti: Inquinamento da polveri e qualità dell’aria Impatto vibrazionale e stabilità degli edifici Subsidenza e interferenze con le matrici geologiche e idrogeologiche Interferenze con le risorse idriche e con le sorgenti Impatto acustico e qualità della vita Impatto psicologico e benessere della popolazione Rischi per la salute pubblica Gestione delle terre e rocce da scavo e potenziali contaminazioni Rischi connessi alla cantierizzazione prolungata	Accolta	Il progetto è sviluppato nel rispetto del quadro normativo vigente e sulla base di approfondimenti tecnici, ambientali e territoriali progressivamente sempre più dettagliati. La progettazione è orientata a garantire la massima compatibilità dell’opera con il contesto attraversato, perseguendo la tutela delle componenti ambientali, paesaggistiche e socioeconomiche del territorio e la minimizzazione dei potenziali impatti. Le scelte progettuali sono supportate dalle analisi e dalle verifiche previste dalle procedure autorizzative, al fine di garantire la salvaguardia del territorio, assicurando il più elevato livello di sostenibilità e integrazione ambientale conseguibile. La pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate a partire dal Progetto di Fattibilità Tecnico Economica nel Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che verrà progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione. Con riferimento agli aspetti vibrazionali, durante le successive fasi progettuali sarà individuata un’area di influenza (buffer) all’interno della quale gli edifici potenzialmente interferiti saranno sottoposti a monitoraggio. In una fase preliminare verranno effettuati i rilievi dello stato di consistenza e conservazione degli immobili (testimoniali di stato); successivamente, gli edifici saranno strumentati con appositi sistemi di controllo, quali fessurimetri, inclinometri e ulteriori dispositivi di monitoraggio, al fine di rilevare tempestivamente eventuali variazioni riconducibili alle attività di cantiere e garantire la tutela del patrimonio edilizio esistente. L'impatto da vibrazioni (come disturbo nei confronti dell'uomo) sarà studiato sia nel Piano Ambientale della Cantierizzazione (PAC) di PFTE che in quello di PE. Inoltre sarà predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate. Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale verranno esaminate tutte le componenti ambientali previste dalla normativa, valutati i relativi impatti ed eventuali mitigazioni. Nella fase di sviluppo del PFTE è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, indagini geofisiche ed analisi di laboratorio le cui risultanze permetteranno l'elaborazione di un modello geologico ed idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall'opera. La gestione delle terre e rocce da scavo sarà definita nelle successive fasi progettuali attraverso la predisposizione del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT), redatto ai sensi della normativa vigente.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
184	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	L'amministrazione evidenzia come il progetto comporti un consumo significativo di suolo, in particolare nella Valle dell'Adige, area già fortemente infrastrutturata. Viene sottolineato che il suolo rappresenta una risorsa limitata e non rinnovabile. L'impatto riguarda soprattutto superfici agricole e aree di pregio territoriale. Si richiede quindi una riduzione dell'occupazione di suolo ove possibile. Devono essere privilegiate soluzioni progettuali meno invasive. È necessario valutare attentamente gli effetti a lungo termine della trasformazione territoriale.	Accolta	La limitazione del consumo di suolo, in particolare agricolo, costituisce un obiettivo della progettazione sostenibile e viene perseguita nel progetto compatibilmente con i molteplici vincoli dettati dal rapporto tra opera e territorio. Nei successivi livelli progettuali saranno perseguiti laddove possibile, ulteriori affinamenti delle soluzioni progettuali e della cantierizzazione al fine di ridurre l'occupazione permanente e temporanea delle aree agricole, nel rispetto dei requisiti tecnici e funzionali dell'opera
185	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si ritiene necessario che nelle successive fasi progettuali vengano approfondite le tematiche relative all'impatto acustico con particolare riferimento al comparto di Marco, mediante: • uno studio acustico di dettaglio; • un programma di monitoraggio ante operam, in corso d'opera e post operam; • la definizione di misure di mitigazione acustica efficaci; • la valutazione di interventi di mitigazione naturale e paesaggistica basati su cortine alberate, rilevati in terra e modellazioni morfologiche del terreno; • l'eventuale riutilizzo del materiale di scavo per la realizzazione delle opere di mitigazione; • il coinvolgimento delle autorità sanitarie nella valutazione degli effetti del rumore sulla popolazione. Si evidenzia inoltre che gli interventi di mitigazione acustica e paesaggistica dovranno essere integralmente finanziate dall'ente proponente e realizzatore dell'infrastruttura.	Accolta	La gestione degli impatti acustici connessi alle attività di cantiere è disciplinata dal Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), sviluppato nell'ambito del PFTE e affinato nello sviluppo del PE. Tale documento che definisce l'organizzazione delle lavorazioni, gli orari di attività e le misure di mitigazione necessarie a contenere le emissioni sonore e a limitare i potenziali disagi per la popolazione e i ricettori sensibili presenti sul territorio. Il progetto prevede per tutto il tracciato ferroviario il Piano di Monitoraggio Ambientale. Tale piano, che verrà sviluppato a partire dalle successive fasi di progettazione, prevede il monitoraggio in continuo sia in fase ante operam, che durante i lavori e nella fase post operam, delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) che permettono di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite previste dalla normativa vigente e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative. Resta ferma la disponibilità di RFI a partecipare ad eventuali tavoli di confronto istituiti con la collaborazione delle Amministrazioni interessate e con il coinvolgimento degli Enti territorialmente competenti.
186	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	L'amministrazione sottolinea la particolare rilevanza ambientale e naturalistica dell'area dei Lavini di Marco per il quale si chiede la massima tutela del sistema naturale interessato dall'opera. Particolare attenzione deve essere riservata alle aree in prossimità dell'imbocco della galleria. È necessario evitare alterazioni irreversibili del contesto ambientale. L'Amministrazione ritiene necessario che nelle successive fasi progettuali venga sviluppata una soluzione progettuale in grado di: • salvaguardare il sistema ambientale dei Lavini di Marco; • garantire il rispetto dei vincoli naturalistici e paesaggistici esistenti; • favorire la ricomposizione paesaggistica dell'area interessata dagli scavi; • ridurre gli impatti acustici, vibrazionali e visivi derivanti dalla presenza dell'infrastruttura Si chiede inoltre di valutare la realizzazione di interventi di ricopertura e rinaturalizzazione delle superfici interessate dagli scavi nel tratto meridionale della galleria	Accolta	Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale elaborato nel corso dello sviluppo del PFTE verranno analizzate, tra le altre, le componenti biodiversità e paesaggio, nonché le loro reciproche connessioni, valutati i relativi impatti ed eventuali mitigazioni.
187	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si segnala che è in corso una progettazione relativa alla realizzazione di un nuovo sistema di captazione idrica a servizio della rete acquedottistica della città di Rovereto, localizzato in località Val di Riva. Si chiede pertanto che nelle successive fasi progettuali dell'infrastruttura ferroviaria venga effettuata una specifica valutazione delle possibili interferenze idrogeologiche, assicurando il coordinamento tra le due opere e la piena tutela della risorsa idrica destinata al servizio acquedottistico della città.	Accolta	Il PFTE recepirà le informazioni circa la costruzione del nuovo sistema di captazione segnalato.
188	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede che il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo venga sviluppato nelle successive fasi progettuali con un adeguato livello di dettaglio, individuando soluzioni tecniche, logistiche e gestionali tali da garantire la riduzione degli impatti ambientali, viabilistici e territoriali, assicurando al contempo la piena conformità alla normativa ambientale vigente e la tutela delle comunità locali interessate dall'intervento. In particolare vengono segnalati i seguenti indirizzi strategici: 1. Priorità al riutilizzo in loco dei materiali di scavo 2. Tracciabilità e monitoraggio dei flussi di materiale 3. Tutela dei centri abitati rispetto al traffico pesante	Accolta	Il PFTE sarà corredato dal Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT), nel quale saranno definiti il bilancio dei materiali, le quote di riutilizzo all'interno dell'opera e le modalità di gestione dei materiali eccedenti, nel rispetto della normativa vigente. I siti di destinazione finale saranno individuati nell'ambito delle successive fasi di sviluppo progettuale, anche attraverso specifiche interlocuzioni con gli Enti competenti e valutazioni comparative finalizzate a privilegiare le soluzioni maggiormente sostenibili sotto il profilo logistico, ambientale e trasportistico. Il Piano conterrà inoltre l'indicazione dei principali itinerari utilizzati per il trasporto dei materiali e le stime dei relativi flussi di traffico, consentendo la valutazione degli effetti sulla viabilità e l'individuazione delle necessarie misure di mitigazione. La pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate a partire dal Progetto di Fattibilità Tecnico Economica nel Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che verrà progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione. Nel corso delle successive fasi progettuali pertanto, saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti comprendenti analisi del traffico di cantiere con stima del numero massimo di camion/giorno, finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione, la continuità operativa delle infrastrutture e la limitazione degli effetti per la cittadinanza. In tale ambito saranno definiti e dettagliati gli elementi relativi alla mobilità e alla logistica di cantiere, inclusi i flussi di traffico previsti, i percorsi dei mezzi d'opera, gli accessi alle aree di cantiere e gli orari di movimentazione dei materiali, sulla base del livello di approfondimento progettuale progressivamente disponibile. Inoltre, nell'ambito dell'intervento è previsto il Piano di Monitoraggio Ambientale, che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse matrici ambientali, incluse le componenti acustica e vibrazionale, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
189	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si evidenzia la possibilità che le attività di cantiere e le infrastrutture previste generino alterazioni del microclima locale. Tali effetti possono riguardare variazioni di temperatura, ventilazione e qualità dell'aria. Si sottolinea inoltre l'impatto sul comfort ambientale delle aree abitate. È quindi richiesta un'analisi specifica degli effetti microclimatici. Devono essere previste misure di mitigazione adeguate. Si propone l'attivazione di sistemi di monitoraggio dedicati.	Accolta	A tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini, il progetto prevede per tutto il tracciato ferroviario il Piano di Monitoraggio Ambientale. Tale piano prevede il monitoraggio in continuo sia in fase ante operam, che durante i lavori e nella fase post operam, delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) che permettono di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite previste dalla normativa vigente e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative. Con riferimento agli aspetti microclimatici, nell'ambito delle attività progettuali svolte non sono emersi elementi che consentano di prevedere effetti significativi sul microclima locale. Nelle successive fasi di progettazione e di sviluppo degli studi ambientali saranno svolte valutazioni al fine di verificare le specifiche condizioni del contesto territoriale.
190	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Con riferimento al materiale di scavo si richiede quanto segue: • venga ridotta al minimo indispensabile la volumetria dei materiali destinati a depositotemporaneo nell'area di Marco, indicando puntualmente le altezze massime dei cumuli di materiale di scavo; • siano individuate soluzioni alternative di gestione dei materiali escavati, privilegiando il loro immediato riutilizzo o il conferimento verso siti esterni idonei; • sia evitata la realizzazione di grandi aree di deposito permanenti o di lunga durata nel territorio in oggetto; • vengano adottate tutte le misure necessarie per contenere gli impatti ambientali, sanitari e paesaggistici connessi alla gestione dei materiali di scavo.	Accolta	La gestione delle terre e rocce da scavo sarà definita nelle successive fasi progettuali attraverso la predisposizione del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT), redatto ai sensi della normativa vigente. Tale documento disciplinerà le modalità di caratterizzazione, separazione, movimentazione, deposito e destinazione dei materiali, individuando le soluzioni più idonee per ottimizzarne la gestione. In tale ambito saranno valutate anche la localizzazione delle eventuali aree di deposito temporaneo, le modalità di trasporto e i tempi di movimentazione dei materiali. In particolare, i materiali di scavo saranno gestiti esclusivamente nelle Aree di Stoccaggio e di Deposito Terre individuate. In tali aree permarranno esclusivamente per le caratterizzazioni ambientali previste dalla legge. Poi verranno o riutilizzati internamente o allontanati dalle aree di intervento per essere conferiti o in regime di sottoprodotto o in regime di rifiuto. Il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), inoltre, elaborato nell'ambito del PFTE e successivamente approfondito nei livelli progettuali di maggiore dettaglio, è lo strumento finalizzato a disciplinare l'organizzazione delle attività di cantiere e a definire le misure operative per contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Inoltre, nell'ambito dell'intervento è previsto il Piano di Monitoraggio Ambientale, che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse matrici ambientali, incluse le componenti acustica e vibrazionale, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate.
191	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si evidenzia il rischio legato all'utilizzo di additivi nello scavo meccanizzato, con particolare attenzione alla possibile presenza di sostanze inquinanti come i PFAS. Si richiede un controllo rigoroso dei materiali utilizzati. È necessaria l'applicazione dei Criteri Ambientali Minimi (CAM). Devono essere previsti monitoraggi specifici sulle sostanze impiegate. Si sottolinea la prevenzione di contaminazioni del suolo e delle acque.	Accolta	Come già rappresentato nell'ambito del dibattito, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l'Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati. Tutte le eventuali condizioni ambientali e richieste di integrazione formulate dal MASE saranno recepite nei successivi livelli di progettazione. Ugualmente, i Criteri Ambientali Minimi (CAM) saranno applicati nelle fasi progettuali di competenza, già in sede di PFTE o, ove necessario, nell'ambito della documentazione predisposta per la gara d'appalto.
192	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si chiede una rivalutazione complessiva della scelta localizzativa della sottostazione elettrica, al fine di limitare la compromissione irreversibile di suolo agricolo e garantire un approccio più equilibrato e sostenibile sotto il profilo territoriale. Si richiede inoltre di: • predisporre uno studio dettagliato sulla compatibilità elettromagnetica (campi elettromagnetici) legata all'esercizio ferroviario e alle attrezzature di cantiere, con indicazione delle distanze di sicurezza; • attivare forme di interlocuzione preventiva e trasparente con i proprietari; • valutare soluzioni che minimizzino il sacrificio imposto alle proprietà private; • prevedere adeguate misure compensative	Accolta	Le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell'intervento sull'abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. In tale contesto potrà essere valutata l'eventuale rilocalizzazione dell'impianto compatibilmente alle esigenze del sistema elettrico di trazione. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento. In ogni caso, la documentazione prevederà una relazione di calcolo relativa ai campi elettrici e magnetici che comunque dovranno rispettare i limiti di emissione prescritti da L. 22 febbraio 2001 n. 36 e DPCM 8 luglio 2003. L'estensione complessiva dell'impianto sarà contenuta a quanto strettamente necessario per la corretta realizzazione e l'esercizio/manutenzione dello stesso.
193	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Con riferimento agli interventi previsti nelle aree agricole e insediative tra via le Fornaci e via San Romedio, si evidenzia che l'intervento può comportare perdita di continuità territoriale. Si segnalano effetti negativi sulle attività agricole locali. È richiesta una valutazione approfondita degli impatti. Devono essere considerate soluzioni progettuali alternative. L'obiettivo è ridurre la frammentazione del suolo agricolo.	Accolta	Con riferimento alle eventuali situazioni di frammentazione fondiaria che dovessero derivare dalla realizzazione dell'opera, nelle successive fasi di progettazione saranno valutate, in coordinamento con gli enti e le amministrazioni competenti, le soluzioni idonee a contenere gli effetti sull'assetto delle proprietà agricole, sulla funzionalità delle aziende interessate, perseguendo, ove possibile, il mantenimento della continuità e della produttività dei fondi agricoli.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
194	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si richiede attenzione all’inserimento architettonico e paesaggistico delle opere nella zona di Marco. L’infrastruttura deve essere coerente con il contesto esistente. Si evidenziano possibili impatti visivi rilevanti. Devono essere adottate soluzioni progettuali di qualità con coinvolgimento di figure professionali qualificate. È necessario ridurre la percezione dell’opera nel paesaggio. Si propone l’utilizzo di materiali e forme compatibili.	Accolta	Nelle successive fasi di progettazione saranno sviluppati ulteriori approfondimenti finalizzati a ridurre gli effetti delle opere sul territorio, con particolare attenzione agli ambiti di maggiore sensibilità paesaggistica e culturale. Il progetto sarà corredato di Studio di Impatto Ambientale e Relazione Paesaggistica, che consentiranno di valutare gli effetti dell'intervento e di indirizzare la progettazione verso soluzioni rispettose del contesto ambientale, territoriale e storico paesaggistico. Particolare attenzione sarà rivolta agli ambiti caratterizzati da maggiore sensibilità ambientale e storico-paesaggistica.
195	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Il tracciato può interferire con corsi d’acqua presenti nel territorio (torrente Leno e Rio Coste), generando possibili rischi idraulici e ambientali. Si richiede una valutazione idrologica approfondita. È necessario garantire la continuità dei flussi naturali. Devono essere evitati impatti sugli ecosistemi acquatici. Si propongono misure di mitigazione adeguate. Particolare attenzione alla sicurezza idraulica.	Accolta	Con riferimento alle possibili interferenze con il torrente Leno e il Rio Coste, si rappresenta che, sulla base delle valutazioni idrauliche e idrologiche sviluppate nell’ambito del livello progettuale posto a base del Dibattito Pubblico, tali corsi d’acqua non risultano individuati tra gli elementi del reticolo idrografico direttamente interferiti dall'intervento. Le analisi svolte hanno infatti riguardato gli elementi del sistema idrografico effettivamente interessati dal tracciato, per i quali sono state individuate le necessarie misure finalizzate a garantire la continuità idraulica e il mantenimento delle condizioni di sicurezza del territorio. Resta in ogni caso fermo che, nel corso delle successive fasi di sviluppo progettuale, saranno effettuati ulteriori approfondimenti, anche al fine di confermare il quadro conoscitivo disponibile e verificare eventuali ulteriori aspetti connessi alle componenti idrauliche, idrogeologiche e ambientali del territorio interessato
196	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si evidenziano possibili interferenze tra il tracciato e la discarica presente in località Marco. Tale situazione comporta rischi ambientali e geotecnici. Si richiedono studi specifici e approfonditi. È necessario attivare monitoraggi continui. Devono essere adottate misure di massima cautela.	Forniti chiarimenti	Con riferimento alla potenziale interferenza tra l'intervento e la discarica presente in località Marco, si rappresenta che gli approfondimenti ambientali sviluppati nell'ambito del livello progettuale posto a base del Dibattito Pubblico hanno incluso la ricognizione dei siti contaminati e potenzialmente contaminati presenti nel territorio interessato dall'opera, nonché la verifica delle relative condizioni di interferenza con il tracciato ferroviario. Tali analisi hanno evidenziato che le eventuali sovrapposizioni individuate risultano riconducibili a tratti dell'infrastruttura sviluppati in sotterraneo, a profondità superiore ai 20 m e planimetricamente superiore ai 100m, e non determinano interferenze dirette con i siti censiti. Alla luce delle valutazioni sinora svolte, non risultano pertanto elementi tali da configurare specifiche criticità ambientali o geotecniche riconducibili a interferenze dirette tra l'opera e la discarica richiamata nell'osservazione. Resta in ogni caso fermo che le successive fasi di progettazione consentiranno di sviluppare ulteriori approfondimenti specialistici e di dettaglio, anche con riferimento agli aspetti geologici, geotecnici e ambientali, al fine di confermare il quadro conoscitivo disponibile
197	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si propone di valutare modalità alternative al trasporto su gomma per le terre e rocce da scavo. Il trasporto ferroviario potrebbe ridurre impatti ambientali e traffico. È richiesta una pianificazione logistica sostenibile. Devono essere ottimizzati i flussi di materiale. Si richiede pertanto che, nelle successive fasi progettuali, venga sviluppata un’analisi comparativa tra le diverse modalità di trasporto, finalizzata a individuare la soluzione complessivamente più sostenibile, nel rispetto del principio di minimizzazione degli impatti ambientali e territoriali.	Parzialmente accolta	Il trasporto dei materiali di scavo mediante ferrovia è subordinato alla sussistenza di specifiche condizioni di carattere logistico e operativo. In particolare, i volumi effettivamente movimentabili dipendono dalla disponibilità dei convogli, dalla relativa capacità di carico e dall’assegnazione delle tracce orarie, che deve in ogni caso garantire la regolarità dell’esercizio ferroviario. Ulteriori criticità sono riconducibili alla configurazione del sistema di cantierizzazione. Affinché il trasporto su ferro risulti sostenibile, è infatti necessaria la disponibilità di adeguate infrastrutture, quali un interporto in prossimità dei siti di conferimento e un binario in area di cantiere idoneo alle operazioni di carico e scarico mediante sistemi automatizzati. In particolare, l’eventuale ricorso al trasporto combinato gomma-ferro richiederebbe una complessa organizzazione delle attività di movimentazione e trasbordo dei materiali tra i diversi vettori lungo l’intera filiera logistica. Alla luce delle caratteristiche dell’intervento e delle modalità operative necessarie, tale soluzione potrebbe non determinare benefici apprezzabili in termini di riduzione del traffico stradale. Inoltre, tale soluzione di trasporto comporta la necessità di occupazione di aree molto estese nelle immediate vicinanze delle aree di imbocco, caratterizzate dalla presenza di aree agricole di pregio. Per quanto sopra ed in considerazione della prossimità della viabilità principale (SS12) e degli svincoli autostradali alle aree di imbocco, si è ritenuto preferibile non prevedere l’allontanamento delle terre mediante ferrovia, fermo restando che nelle successive fasi progettuali sarà comunque possibile approfondire ulteriormente tale opportunità sulla base di valutazioni di maggiore dettaglio.
198	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Gli scavi, con particolare riferimento all’ambito della zona industriale, possono interferire con le falde idriche sotterranee, determinando una alterazione degli equilibri idrogeologici, con conseguente possibile mobilitazione degli inquinanti presenti nel sottosuolo. Si richiede uno studio idrogeologico approfondito. È necessario un monitoraggio continuo delle falde e devono essere previste misure preventive.	Forniti chiarimenti	Nel Piano Ambientale della Cantierizzazione (PAC), predisposto a partire dalla fase progettuale di PFTE e affinato nel corso del PE, sono contenute tutte le procedure operative per impedire gli impatti dei lavori su tutte le componenti ambientali Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall'opera. Il sistema di scavo mediante TBM a fronte in pressione e l'impermeabilizzazione del rivestimento definitivo della galleria inoltre, consentiranno di ridurre al minimo le interferenze con le falde, sia durante la costruzione sia a lungo termine.
199	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ESPROPRI	Si evidenzia la necessità di garantire equità e trasparenza nelle procedure espropriative. Devono essere tutelati i diritti dei proprietari coinvolti. Si sottolinea l’importanza degli aspetti sociali oltre che economici. È necessario considerare il legame con il territorio.	Accolta	Tutte le procedure espropriative e di occupazione temporanea avverranno nel rispetto del Testo Unico Espropri (DPR n. 327/2001).
200	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del	ESPROPRI	Il Comune esprime la volontà di svolgere un ruolo di garanzia nelle procedure espropriative. È necessario favorire il dialogo tra cittadini e soggetto attuatore. Si richiede trasparenza e correttezza procedurale nonché per quanto possibile soluzioni volte alla ricerca di accordi binari con i diretti interessati.	Accolta	Tutte le procedure espropriative e di occupazione temporanea avverranno nel rispetto del Testo Unico Espropri (DPR n. 327/2001).

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
201	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ESPROPRI	L'amministrazione evidenzia il possibile deprezzamento degli immobili situati in prossimità dell'opera. Gli effetti possono derivare da rumore, impatto visivo e percezione di disagio. Si richiede una valutazione degli impatti economici indiretti. Devono essere considerati anche i danni non espropriativi. È necessario garantire adeguate compensazioni.	Forniti chiarimenti	Tutte le procedure espropriative avverranno nel rispetto del Testo Unico Espropri (DPR n. 327/2001). Con riferimento alle misure compensative, si evidenzia che queste ultime non sono finalizzate a indennizzare eventuali effetti indiretti percepiti dai singoli proprietari, bensì a perseguire un riequilibrio complessivo tra gli impatti generati dall'intervento e i benefici restituiti al territorio e alla collettività interessata. Il D.Lgs. 36/2023 prevede che il quadro economico degli interventi infrastrutturali includa opere di mitigazione e di compensazione dell'impatto ambientale e sociale, nel limite di importo del 2% del costo complessivo dell'opera; a tale percentuale si aggiunge, per gli interventi in Allegato IV al D.L. 77/2021, un ulteriore 1% del valore dell'intervento medesimo destinato a programmi o progetti di riqualificazione e mitigazione urbanistica. Tali disposizioni trovano applicazione anche per il Lotto 3B. RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, né entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle Amministrazioni del territorio, ferma restando l'esigenza che le opere compensative siano correlate agli impatti dell'opera.
202	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1	ESPROPRI	Si propone l'istituzione di una figura indipendente di garanzia per i cittadini coinvolti. Tale soggetto dovrebbe vigilare sulla correttezza delle procedure e potrebbe fungere da punto di riferimento per i proprietari. La figura dovrebbe contribuire alla risoluzione dei conflitti con ruolo imparziale e trasparente	Accolta	RFI non rileva motivi ostativi rispetto alla proposta avanzata. L'eventuale individuazione di una figura indipendente di garanzia, nonché la sua gestione sono aspetti che fanno capo all'Ente.
203	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Con riferimento alle aree previste per le occupazioni temporanee si chiede che queste siano dimensionate secondo criteri di stretta necessità operativa, venga garantita la riduzione della durata delle occupazioni temporanee, favorendo il progressivo rilascio delle superfici non più necessarie alle lavorazioni, siano previste adeguate misure di mitigazione ambientale e paesaggistica. Particolare attenzione dovrà inoltre essere rivolta alla gestione ambientale delle aree temporaneamente occupate. Si ritiene inoltre opportuno che le aree interessate da occupazione temporanea siano oggetto, al termine delle attività di cantiere, di interventi di ripristino e riqualificazione. Si richiede che tali principi siano recepiti documenti contrattuali, con particolare riferimento agli atti di gara e al capitolato speciale d'appalto.	Accolta	La limitazione del consumo di suolo, in particolare agricolo, costituisce un obiettivo della progettazione sostenibile e viene perseguita nel progetto compatibilmente con i molteplici vincoli dettati dal rapporto tra opera e territorio. Nei successivi livelli progettuali saranno perseguiti laddove possibile, ulteriori affinamenti delle soluzioni progettuali e della cantierizzazione al fine di ridurre l'occupazione permanente e temporanea delle aree agricole, nel rispetto dei requisiti tecnici e funzionali dell'opera. È inoltre previsto che le aree interessate siano gestite nel rispetto delle prescrizioni ambientali e delle misure di mitigazione previste dal progetto e che, al termine delle attività, siano ripristinate in coerenza con le condizioni ante operam e con le destinazioni d'uso dei luoghi.
204	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Il cantiere base può generare impatti significativi sul territorio e sulle comunità locali. Ospita attività logistiche e personale. Si richiede una localizzazione attenta. Devono essere ridotti gli impatti ambientali e sociali. È necessario limitare le interferenze con le aree abitate. Si propone una valutazione di alternative. Si ritiene opportuno, che la tematica del cantiere base possa essere oggetto di specifici momenti di approfondimento e coordinamento con i servizi comunali competenti	Accolta	Il cantiere base, in considerazione della sua funzione logistica, direzionali e di supporto alle attività realizzative, generalmente non presenta impatti ambientali rilevanti. Come da prassi, la sua organizzazione sarà comunque definita con l'obiettivo di minimizzare le interferenze con il contesto territoriale circostante. Resta inteso che la collocazione finale di tale area rientra nelle facoltà dell'appaltatore.
205	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si richiede una valutazione approfondita del manufatto idraulico previsto sul torrente Leno. Emerge che l'occupazione di suolo comunale interessa un ambito di rilevante valenza strategica, sia sotto il profilo territoriale che ambientale, determinando la necessità di effettuare attente ponderazioni e valutazioni, che verranno di seguito sviluppate. Si ritiene necessario che venga condotta una puntuale verifica di compatibilità urbanistica, valutando alternative localizzative o soluzioni progettuali in grado di ridurre l'impatto sull'assetto pianificatorio comunale, nonché garantendo il rispetto delle destinazioni d'uso previste o, in alternativa, prevedendo adeguate misure compensative e riequilibrative a favore della collettività	Accolta	La collocazione è stata individuata al fine di minimizzare l'impatto con il patrimonio edilizio esistente e con le aree di pregio agricolo. Nelle successive fasi di progettazione saranno sviluppati ulteriori approfondimenti finalizzati a ridurre gli effetti delle opere sul territorio. Per quanto riguarda le opere accessorie e gli impianti funzionali all'infrastruttura, saranno valutate, ove tecnicamente e funzionalmente praticabili, eventuali soluzioni che consentano la diversa localizzazione degli impianti o, in alternativa, configurazioni progettuali volte a minimizzarne l'interazione con il contesto. Si evidenzia che il quadro economico dell'intervento prevede specifiche risorse destinate a opere di mitigazione e di compensazione dell'impatto ambientale e sociale. Le opere compensative rappresentano strumenti di riequilibrio territoriale finalizzati a compensare le interferenze e gli effetti residui derivanti dalla realizzazione dell'opera, mediante interventi in grado di apportare benefici concreti e duraturi alle comunità e ai territori interessati.La definizione delle eventuali opere compensative non compete direttamente a RFI, ma avviene nell'ambito del confronto con le Amministrazioni territorialmente interessate, ferma restando la necessità che tali interventi risultino coerenti e proporzionati rispetto agli impatti generati dall'infrastruttura.
206	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Con riferimento all'impianto di sollevamento acque previsto in prossimità del Leno Center, si segnala che questo può interferire con attività economiche e viabilità e pertanto si richiede una valutazione idraulica e funzionale. Si propone inoltre una revisione della localizzazione. Si ritiene altresì necessario prevedere un sistema strutturato di monitoraggio e controllo delle acque è approfondire le potenziali interferenze dell'impianto con gli equilibri della falda e con gli ecosistemi connessi, adottando soluzioni progettuali orientate alla loro minimizzazione. Dovrà essere garantita la compatibilità con le funzioni presenti nell'area. La connessione alla viabilità pubblica dovrà essere condivisa con l'Amministrazione	Accolta	L'impianto di sollevamento previsto in prossimità del Leno Center è destinato esclusivamente alla gestione delle eventuali acque provenienti dagli imbocchi che potrebbero occasionalmente raggiungere le opere e, in ragione della configurazione plano-altimetrica dell'infrastruttura, convogliare verso i punti di minima quota del tracciato. L'opera assume pertanto la funzione di presidio di sicurezza e continuità dell'esercizio ferroviario e non è finalizzata alla captazione, all'emungimento o alla gestione della falda sotterranea. Le gallerie e le opere interraste sono infatti progettate come strutture impermeabili, al fine di limitare le interferenze con il regime idrogeologico locale e con le risorse idriche presenti nel territorio. In ragione delle sue caratteristiche funzionali, non si ravvisano pertanto interferenze dirette con gli equilibri idrogeologici del territorio. Il progetto, in ogni caso, prevede l'attuazione di uno specifico sistema di monitoraggio delle componenti idriche, articolato nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam, finalizzato alla verifica delle condizioni ambientali e dell'efficacia delle misure di tutela previste. Nell'ambito delle successive fasi di progettazione saranno inoltre approfonditi gli aspetti connessi all'inserimento dell'impianto nel contesto territoriale, alle possibili interazioni con le attività presenti nell'area e alle modalità di accesso e connessione alla viabilità pubblica, verificando contestualmente, ove tecnicamente e funzionalmente praticabili, eventuali soluzioni alternative di localizzazione o configurazioni progettuali finalizzate a minimizzarne l'interazione con il contesto territoriale e ambientale, nel rispetto dei requisiti di sicurezza, esercizio e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria. RFI conferma la propria disponibilità a condividere con l'Amministrazione gli approfondimenti progettuali e le valutazioni progressivamente sviluppate.
207	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Con riferimento agli interventi viabilistici in via San Romedio, si richiede una progettazione integrata con specifiche soluzioni tecniche e progettuali volte a garantire una effettiva integrazione tra la nuova viabilità e il contesto insediativo esistente, mirata a minimizzare gli impatti sulla mobilità locale e porre attenzione alla sicurezza. Si richiede un'attenta valutazione della reale necessità e proporzionalità delle soluzioni viabilistiche proposte, verificando la possibilità di alternative progettuali in grado di ridurre il consumo di suolo e l'impatto complessivo dell'intervento.	Accolta	La soluzione proposta in sede di Dibattito pubblico, che comprende il nuovo sistema di viabilità in via San Romedio, è stata progettata con l'obiettivo di migliorare la sicurezza dell'infrastruttura viaria e il minor occupazione di suolo possibile, in coerenza con il DM 5/11/2001 e DM 19/04/2006. Con le nuove opere si aumenta il franco libero, rendendo lo stesso a norma e l'opera transitabile per ogni categoria di veicolo; è stato ideato un nuovo percorso ciclopedonale esclusivamente dedicato, a vantaggio della sicurezza, contrariamente all'esistente, in cui, nel sottopasso, era promiscuo. L'impatto sul suolo è il minimo indispensabile reso necessario dalla realizzazione dei rami indispensabile all'infrastruttura e alla sicurezza e con l'utilizzo di sezioni tipo con dimensioni minime da normative. Resta inteso che quanto sopra è riferito alla configurazione dell'imbocco sud presentata nell'ambito del Dibattito Pubblico, la quale sarà oggetto di ulteriori approfondimenti progettuali, da sviluppare successivamente alla conclusione del medesimo, finalizzati ad analizzare le osservazioni emerse e a valutare possibili affinamenti della soluzione attualmente prevista nel PFTE. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
208	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Con riferimento alle attività di cantierizzazione, si richiede a tutela della salute e del benessere e devono essere previste misure di mitigazione.	Accolta	La tutela della salute e del benessere della popolazione sono alla base dell'esecuzione delle lavorazioni. A tal fine, già a partire dallo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica viene sviluppato il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), successivamente approfondito nelle fasi progettuali di maggior dettaglio, documento che disciplina l'organizzazione delle attività di cantiere e definisce le misure operative finalizzate a contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Il PAC regola, tra l'altro, la localizzazione e l'organizzazione delle aree di cantiere, la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori, gli orari delle attività, le modalità di contenimento delle emissioni sonore, delle polveri e delle vibrazioni, nonché le misure di tutela delle componenti ambientali e delle aree maggiormente sensibili, con l'obiettivo di limitare i disagi per residenti e attività presenti sul territorio. Inoltre, nell'ambito del progetto si prevede l'esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, tra cui rumore e vibrazioni, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate.
209	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	L'amministrazione evidenzia i possibili impatti psicologici legati all'incertezza e allo stress della popolazione derivanti dalla realizzazione dell'opera. Si richiede pertanto: 1. una valutazione preventiva degli impatti psicologici e sociali, da svilupparsi nell'ambito degli studi ambientali e socio-economici, con specifico riferimento alle comunità locali direttamente interessate. 2. l'attivazione di strumenti di monitoraggio continuo del benessere della popolazione, anche attraverso il coinvolgimento di enti sanitari e servizi sociali. 3. La predisposizione di misure di mitigazione sociale 4. L'adozione di una pianificazione del cantiere orientata alla minimizzazione dell'impatto 5.l'attivazione di percorsi di informazione e dialogo costante con la popolazione, al fine di ridurre l'incertezza e favorire processi di adattamento consapevole.	Accolta	La tutela della salute e del benessere della popolazione alla base dell'esecuzione delle lavorazioni. A tal fine, già a partire dallo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica viene sviluppato il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), successivamente approfondito nelle fasi progettuali di maggior dettaglio, documento che disciplina l'organizzazione delle attività di cantiere e definisce le misure operative finalizzate a contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Il PAC regola, tra l'altro, la localizzazione e l'organizzazione delle aree di cantiere, la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori, gli orari delle attività, le modalità di contenimento delle emissioni sonore, delle polveri e delle vibrazioni, nonché le misure di tutela delle componenti ambientali e delle aree maggiormente sensibili, con l'obiettivo di limitare i disagi per residenti e attività presenti sul territorio. Inoltre, nell'ambito del progetto si prevede l'esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, tra cui rumore e vibrazioni, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate. Specifici studi potranno essere sviluppati nell'ambito di tavoli dedicati istituiti con la collaborazione delle Amministrazioni e con il coinvolgimento di Enti comementi.
210	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Con riferimento al tema del rumore e delle Brriere antirumore si richiede quanto segue: 1. la redazione di uno studio acustico approfondito e aggiornato; 2. la verifica puntuale del rispetto dei limiti normativi vigenti; 3. il potenziamento e l'estensione delle barriere antirumore; 4. l'adozione di soluzioni integrate di mitigazione, anche di tipo naturalistico; 5. il coinvolgimento degli enti sanitari competenti per una valutazione degli impatti sullasalute; 6. l'inserimento di tali misure tra gli obblighi progettuali e contrattuali dell'intervento.	Accolta	Nel PFTE è stato sviluppato uno studio acustico di dettaglio in funzione delle opere infrastrutturali, del modello di esercizio atteso e delle caratteristiche naturali ed antropiche del territorio in conformità e coerenza con il quadro normativo di riferimento in materia di inquinamento acustico nazionale e territoriale. L'esito di tale studio ha permesso di determinare i livelli sonori indotti dalla sorgente ferroviaria su tutto il territorio e puntualmente in corrispondenza di tutti gli edifici entro una fascia di 300 m dal binario più esterno (per ciascun piano e per ciascuna facciata dell'edificio stesso). Il confronto con i limiti normativi ha permesso di individuare e dimensionare le opere di mitigazione acustica secondo le modalità previste dal quadro normativo di riferimento.
211	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Si richiama la necessità di garantire la sicurezza e la salute dei lavoratori nei cantieri nonché una adeguata contrattualizzazione degli stessi. Devono essere rispettate le normative vigenti sociali, ambientali e del lavoro. Si richiede monitoraggio continuo delle attività. La formazione del personale è fondamentale.	Accolta	La tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori costituisce un requisito imprescindibile per la realizzazione dell'intervento e sarà garantita attraverso l'applicazione delle disposizioni previste dalla normativa vigente. Nel corso della progettazione e della successiva esecuzione dei lavori saranno definiti specifiche misure di prevenzione e protezione, procedure operative e modalità di coordinamento delle attività di cantiere, finalizzate alla riduzione dei rischi per i lavoratori e alla corretta gestione delle lavorazioni. Le attività di cantiere saranno inoltre oggetto di controlli e verifiche continuative da parte dei soggetti competenti, al fine di garantire il rispetto delle prescrizioni in materia di sicurezza sul lavoro, tutela ambientale e corretta esecuzione delle lavorazioni durante l'intero sviluppo dell'opera. Particolare attenzione sarà inoltre dedicata ai temi della qualificazione professionale e della formazione del personale, nel rispetto della normativa vigente e delle disposizioni contrattuali applicabili. Nell'ambito della realizzazione dell'opera troveranno applicazione gli strumenti di controllo e monitoraggio previsti per le grandi opere infrastrutturali, finalizzati a garantire la trasparenza delle attività di cantiere, la regolarità dei rapporti di lavoro, il rispetto delle condizioni di salute e sicurezza e la corretta gestione della filiera degli affidamenti. Tra questi rientra anche il Protocollo di Legalità, quale strumento di prevenzione e vigilanza definito tra le Prefetture e i soggetti attuatori, volto a promuovere condizioni di legalità, trasparenza e sicurezza nella realizzazione delle opere, anche attraverso il coinvolgimento delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative. Inoltre, analogamente a quanto previsto per i progetti del Lotto 1 “Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena” e del Lotto 3A “Circonvallazione di Trento”, RFI si rende disponibile a supportare l'eventuale istituzione di un Osservatorio ambientale e per la sicurezza sul lavoro . Tale organismo, la cui costituzione rientra nelle facoltà delle Amministrazioni locali, svolge una funzione di monitoraggio e verifica indipendente delle attività connesse alla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa l'osservanza del rispetto delle norme di tutela sociale e tecnica del lavoro e di sicurezza e igiene del lavoro durante la fase di cantiere, garantendo un presidio terzo e qualificato sugli aspetti ambientali e di sicurezza.
212	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Con riferimento alla “cittadella dei lavoratori”, si propone di valutare l’opportunità di sviluppare studi congiunti che tengano conto anche delle esperienze e delle soluzioni già adottate in altri lotti funzionali della linea ferroviaria, quali ad esempio quelli ricadenti nel territorio di Trento o lungo la direttrice Verona–Bolzano. Si suggerisce di valutare la possibilità di un coordinamento tra la cittadella prevista in ambito di Rovereto e quella già approntata o prevista in ambito di Trento, al fine di verificare eventuali sinergie e forme di integrazione funzionale.	Accolta	La localizzazione e l'organizzazione delle aree di supporto ai cantieri, comprese quelle destinate all'accoglienza e ai servizi per il personale impiegato nella realizzazione dell'opera, saranno sviluppate tenendo conto delle esperienze maturate lungo l'intero corridoio infrastrutturale e, ove possibile, delle sinergie con interventi analoghi in corso o programmati nei territori limitrofi. Resta tuttavia inteso che la definizione delle modalità organizzative, logistiche e gestionali delle aree destinate al personale rientrerà nelle competenze dell'Appaltatore.
213	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Con riferimento al tessuto economico e ai servizi locali nella frazione di Marco, si evidenzia la necessità di un adeguato approfondimento delle possibili criticità e opportunità che potrebbero emergere da svilupparsi attraverso un confronto strutturato con i rappresentanti delle categorie interessate. Si richiede che l'ente proponente predisponga un piano organico volto a intercettare e valorizzare tali opportunità, promuovendo misure di sostegno e accompagnamento per il tessuto economico locale, al fine di favorirne la tenuta e, ove possibile, la riqualificazione. Devono essere previste misure di sostegno e compensazione.	Forniti chiarimenti	Il D.Lgs. 36/2023 prevede che il quadro economico degli interventi infrastrutturali includa opere di mitigazione e di compensazione dell'impatto ambientale e sociale, nel limite di importo del 2% del costo complessivo dell'opera; a tale percentuale si aggiunge, per gli interventi in Allegato IV al D.L. 77/2021, un ulteriore 1% del valore dell'intervento medesimo destinato a programmi o progetti di riqualificazione e mitigazione urbanistica. Tali disposizioni trovano applicazione anche per il Lotto 3B. RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, né entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle Amministrazioni del territorio, ferma restando l'esigenza che le opere compensative siano correlate agli impatti dell'opera.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
214	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si richiede che la documentazione progettuale approfondisca in maniera adeguata gli effetti indotti dalla fase di cantierizzazione sul sistema della mobilità locale e sovracomunale, con particolare riferimento al traffico lungo l'asse Mori–Rovereto. Appare indispensabile procedere alla redazione di uno specifico studio del traffico di attraversamento esteso all'intero “corridoio” tra Mori e Rovereto, finalizzato a restituire un quadro conoscitivo aggiornato e puntuale dello stato di fatto, distinguendo le diverse componenti di traffico e valutando in modo attendibile gli incrementi indotti dalle varie fasi di cantiere. Tale elaborato dovrà essere assuto come elabortao progettuale sostanziale nelle successive fasi progettuali. Si richiede di prevedere sistemi di monitoraggio dinamico dei flussi e strumenti efficaci di informazione all'utenza, in grado di accompagnare l'evoluzione delle fasi di cantiere.	Accolta	Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio. Le valutazioni progettuali sono infatti condotte considerando il contesto territoriale nel suo complesso e le possibili interazioni con gli altri interventi pianificati. Con specifico riferimento alla fase di realizzazione dell'opera, la pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate a partire dal Progetto di Fattibilità Tecnico Economica nel Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che verrà progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione. Nel corso delle successive fasi progettuali pertanto, saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti comprendenti analisi del traffico di cantiere con stima del numero massimo di camion/giorno, finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione, la continuità operativa delle infrastrutture e la limitazione degli effetti per la cittadinanza. In tale ambito saranno definiti e dettagliati gli elementi relativi alla mobilità e alla logistica di cantiere, inclusi i flussi di traffico previsti, i percorsi dei mezzi d'opera, gli accessi alle aree di cantiere e gli orari di movimentazione dei materiali, sulla base del livello di approfondimento progettuale progressivamente disponibile.
215	Comune di Rovereto	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si richiede che, qualora venga confermata la realizzazione di uno spazio ferroviario a cielo aperto in località Marco, il progetto sia integrato con un'approfondita analisi di sostenibilità economica del contesto territoriale. Questa analisi dovrà valutare in modo puntuale gli effetti economici diretti e indiretti a livello locale, considerando l'impatto su un'area con funzioni agricole, residenziali e produttive. In particolare, dovranno essere esaminati aspetti quali la perdita di suolo agricolo, le variazioni del valore immobiliare, le ricadute sulle attività economiche esistenti e le eventuali esternalità negative legate alla presenza dell'infrastruttura. Lo studio dovrà inoltre includere scenari alternativi e misure compensative, al fine di verificare la sostenibilità complessiva della soluzione proposta, non solo sotto il profilo tecnico, ma anche in termini di equilibrio economico-territoriale.	Parzialmente accolta	Si conferma la necessità di collocazione del Posto di Movimento a cielo aperto in località Marco. Ciò premesso, si rappresenta che di prassi la sostenibilità della soluzione progettuale viene valutata attraverso un approccio integrato che considera, oltre agli aspetti tecnico-funzionali, anche le componenti ambientali, sociali e tecnico - economiche. Tali aspetti costituiscono specifici elementi di valutazione nell'ambito dell'Analisi Multicriteriale, che consente di confrontare le diverse soluzioni progettuali considerando il complesso degli effetti generati sul territorio. Per quanto attiene l'imbocco sud, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell'intervento sull'abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l'eventuale spostamento dell'imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell'intervento sull'abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento.
216	Comune di Rovereto <i>Alessio Modena</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Con rifferimento all'immobile avente numero di via alla Stazione n. 130 e relativi terreni di pertinenza, vengono fornite qualifiche in merito al posizionamento delle dotazioni dell'edificio in merito al quale, in relazione alle nuove viabilità proposte vengono poste le seguenti domande: o Dalla zona terminale come si potrebbe accedere alla proprietà? Si fa presente che vi è un dislivello di 2-3 metri fra quella zona “bassa” e la parte “alta” della casa. Scavare / passare in linea “retta” presumibilmente intercetterebbe il pozzo dispersione oltre che distruggere quel poco che rimarrebbe delle vigne e piante della proprietà. o Come riuscirebbero i mezzi a raggiungere la nostra cisterna gasolio o fossa biologica? o E i mezzi della raccolta rifiuti? o Nel caso di nevicate o fenomeni atmosferici che richiedono l'utilizzo di mezzi dedicati, che priorità avrebbe una strada secondaria come quella rispetto all'attuale via alla Stazione? Sarebbe gestita? o Per la nuova viabilità sono previsti punti di comunicazione fra questa nuova strada e l'attuale “parallela” via alla Stazione? Ovvero sarà possibile passare da via Stazione alla nuova strada? Se sì in quali punti di via Stazione? o È prevista illuminazione costante della nuova viabilità o ci si devono attendere zone al “buio”? o È mantenuto l'accesso al passaggio “pedonale” che consente da quella zona di attraversare l'autostrada A22 per accedere alle campagne che stanno alla sinistra dell'autostrada? o Isolati dalla strada principale di via alla Stazione che probabilità c'è che vengano realizzate opere migliorative future? Opere come posa cavi fibra ottica o altre futuribili migliorie se potevano essere auspicabili facenti parte di una via “principale” temiamo saranno certamente “perse”	Forniti chiarimenti	Dalla zona terminale della viabilità, si accede all'attuale cancello mediante una traccia sterrata a separazione dei vigneti/coltivazioni della proprietà. La stessa traccia è un'idea e come tale, può essere discussa con il diretto interessato al fine di una eventuale soluzione comune migliore. La nuova viabilità di progetto ha dimensioni uguali se non maggiori dell'attuale Via alla Stazione, tali da consentire il transito di ogni categoria di veicolo. Il punto di comunicazione con l'attuale Via della Stazione sarà esclusivamente lato Est della ferrovia, mediante Via dei Fossi. Per questo tipo di viabilità, al momento, non è prevista illuminazione. Tuttavia, alla luce della richiesta specifica, è possibile implementarla. Non si ha evidenza della presenza del sottopasso pedonale che consente di attraversare l'A22; comunque, lo stesso passaggio pedonale non è interferente con il progetto, pertanto non sarà oggetto di intervento. La viabilità di progetto è prevista parallela a Via alla Stazione a circa 150m; si potrà valutare l'opportunità di realizzare passaggi ciclo-pedonali che possano collegare le due viabilità.
217	Comune di Rovereto <i>Alessio Modena</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Con riferimento alla Viabilità proposta nel DocFAP relativamente sempre alla particella in cui si prevede la realizzazione della sottostazione, si chiede: o è da considerarsi un'alternativa come accesso, ovvero accesso sia dalla nuova strada parallela a via alla Stazione che questa “S” oppure diverrebbe l'unico accesso alla nostra proprietà? o se tale soluzione non fosse un'alternativa vengono segnalate perplessità in merito all'isolamento che tale soluzione genererebbe sull'abitazione di via alla stazione n. 130 e sulla modifica che verrebbe generata all'orientamento viario dell'abitazione	Forniti chiarimenti	Le viabilità ipotizzate nel Docfap sono state oggetto di ulteriori approfondimenti nell'ambito del PFTE. In particolare, la viabilità in questione è stata modificata .La nuova viabilità passerà sotto l'infrastruttura ferroviaria e sarà dotata di più diramazioni per garantire l'accesso sia all'abitato sia alla nuova SSE.
218	Comune di Rovereto <i>Alessio Modena</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	nella fase di cantierizzazione verrà subito chiuso il sottopassaggio di via alla Stazione? Se sì che tempistiche sono previste per la realizzazione degli accessi provvisori o delle soluzioni di nuova viabilità? Per accedere alla proprietà dovremmo utilizzare gli accessi dei mezzi di cantiere, con che priorità e sicurezza?	Forniti chiarimenti	Le viabilità sostitutive per garantire l'accesso a fondi e fabbricati esistenti saranno realizzate antecedentemente a qualsiasi intervento di chiusura di viabilità.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
219	Comune di Rovereto <i>Alessio Modena</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Vengono espresse preoccupazione in merito alla salute in fase di cantierizzazione: o Quali materiali verranno stoccati? o Quale movimentazione di persone e mezzi troveremo ad avere in quella zona per anni? Possibili inquinanti che potrebbero essere portati dal vento, falde, etc. da quelle zone di stoccaggio alla nostra proprietà confinante e dall'attività "frontale" del cantiere? o Le zone di stoccaggio saranno poi soggette a bonifica? o Mezzi / movimentazioni con conseguenti rumori e vibrazioni su tutti i lati della proprietà (cantiere e movimentazioni stoccaggio)? o Che impatto può avere sulla salute dei residenti, la presenza della centrale elettrica prevista? o Ora la zona è frequentata da decine di persone per fare passeggiate, corse o portare a spasso gli animali. È una zona di campagna frequentata e sicura. Come sarà la prospettiva futura? Rimarrà una zona isolata / poco frequentata? Preoccupa la sicurezza dei residenti anziani, dei nipoti e futuri bambini che quotidianamente dovrebbero attraversare queste zone che diverrebbero "isolate", in ottica futura. Si teme fortemente di dover abbandonare completamente le colture e le piante per timore di cosa potrà essere indirettamente consumato e si chiede quali garanzie possono essere offerte in tal senso?	Forniti chiarimenti	La tutela della salute e del benessere della popolazione sono alla base dell'esecuzione delle lavorazioni. A tal fine, già a partire dallo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica viene sviluppato il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), successivamente approfondito nelle fasi progettuali di maggior dettaglio, documento che disciplina l'organizzazione delle attività di cantiere e definisce le misure operative finalizzate a contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Il PAC regola, tra l'altro, la localizzazione e l'organizzazione delle aree di cantiere, la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori, gli orari delle attività, le modalità di contenimento delle emissioni sonore, delle polveri e delle vibrazioni, nonché le misure di tutela delle componenti ambientali e delle aree maggiormente sensibili, con l'obiettivo di limitare i disagi per residenti e attività presenti sul territorio.Inoltre, nell'ambito del progetto si prevede l'esecuzione. Inoltre, è prevista l'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, tra cui rumore e vibrazioni, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate. Il progetto prevede interventi di abbattimento delle polveri attraverso procedure operative ed opere specifiche. Con riferimento alla sottostazione elettrica, la documentazione di progetto prevederà una relazione di calcolo relativa ai campi elettrici e magnetici che comunque dovranno rispettare i limiti di emissione prescritti da L. 22 febbraio 2001 n. 36 e DPCM 8 luglio 2003. A tal proposito sono state effettuate le verifiche relative all'intensità dei campi magnetici che hanno evidenziato il rispetto dell'obiettivo di qualità, individuato dalla legge quadro 36/2001 e DPCM del 8 Luglio 2003, corrispondente a 3 microtesla di valore massimo.
220	Comune di Rovereto <i>Alessio Modena</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Non è chiaro, nel dettaglio, ad "ora" quale sia l'entità di proprietà "persa" per occupazione delle nuove strutture (centrale elettrica) o dei nuovi accessi (distruzione muri, piante, creazione nuovi percorsi interni alla proprietà diversi dagli attuali?)	Forniti chiarimenti	A valle dell'elaborazione del PFTE saranno disponibili gli elaborati espropriativi che daranno evidenza grafica ed analitica delle occupazioni temporanea e definitiva necessarie per la realizzazione delle opere. L'impatto dell'opera sul territorio è comunque rilevabile dalle planimetrie di progetto ad oggi disponibili.
221	Comune di Rovereto <i>Alessio Modena</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	o dalle immagini sembra che la proprietà verrà "tagliata" in modo obliquo (rispetto all'uso attuale dei filari vigne, piante, etc.) è un'ipotesi per la campitura in mappa realizzata oppure realmente si intende attuare il cantiere/opera finale in tal modo? Si possono avere dettagli maggiori sulle parti in oggetto? o quale si prospetta essere la fruibilità della proprietà? Per accessibilità, sicurezza, possibilità di coltivazione "salubre". o che impatto psicologico, sociale e pratico può avere sia per i residenti che per chiunque debba accedere alla proprietà trovarsi per anni, durante la realizzazione dell'opera o per sempre "isolati" rispetto al resto del paese? o che "panorama" si avrà? Che altezza ha la struttura della centrale elettrica? Si vedrà ancora il paese o si rimarrà vista "barriere" cumuli di materiale stoccaggio? o per le barriere non è chiaro sul lato a protezione della proprietà quale sia la lunghezza ed altezza, anche perché la proprietà potrebbe essere ad un livello più alto rispetto all'altro "lato".	Forniti chiarimenti	La definizione puntuale delle occupazioni, delle configurazioni delle aree interessate dall'opera e delle relative modalità di utilizzo sarà sviluppata nei successivi livelli di progettazione, anche sulla base degli approfondimenti tecnici e delle risultanze delle procedure autorizzative. Con riferimento alle tematiche evidenziate relative alla fruibilità delle proprietà, all'accessibilità ai fondi, alle condizioni di sicurezza e alla prosecuzione delle attività agricole, si rappresenta che il progetto sarà sviluppato perseguendo, ove possibile, il mantenimento della funzionalità delle proprietà interferite e della continuità degli accessi, attraverso l'individuazione delle più idonee soluzioni progettuali e delle eventuali opere complementari necessarie. Gli aspetti connessi all'inserimento paesaggistico delle opere, alla percezione visiva dell'intervento, alle caratteristiche dimensionali degli impianti tecnologici e delle opere di mitigazione, nonché agli effetti sul contesto insediativo circostante, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali , finalizzati a individuare le soluzioni maggiormente compatibili con il territorio e a minimizzarne gli impatti. Per quanto riguarda le barriere di mitigazione e le ulteriori opere accessorie, la loro localizzazione, estensione e configurazione definitiva saranno definite nelle successive fasi progettuali sulla base delle risultanze degli studi specialistici, tenendo conto delle effettive condizioni plano-altimetriche dei luoghi e delle esigenze di mitigazione individuate.
222	Comune di Rovereto <i>Matteo Gerola</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si chiede che sia presa seriamente in considerazione l'opzione di terminare la galleria prima della stazione di Mori, indicativamente dietro il Millennium Center, per vari motivi: -Possibilità di utilizzare binari, strutture e terreni già di proprietà di RFI nello scalo di Mori stazione -Minimizzare gli impatti sulla popolazione (è area prettamente industriale) -Avere impatti positivi per la zona industriale, potendo utilizzare lo scambio merci non solo come deposito treni ma come carico/carico che potrebbe attrarre aziende della logistica In alternativa, che l'imbocco della galleria sia spostato il più possibile in prossimità di Serravalle, ad almeno 1 km dopo l'inizio sud del paese	Forniti chiarimenti	Le soluzioni progettuali individuate sono il risultato di un percorso di approfondimento e confronto con il territorio sviluppato a partire dal 2003, finalizzato alla definizione di un progetto che valuti accuratamente l'interazione dell'intervento con il territorio minimizzandone gli impatti. Per quanto attiene l'imbocco sud, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell'intervento sull'abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l'eventuale spostamento dell'imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell'intervento sull'abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento.
223	Comune di Rovereto <i>Renato Setti</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Vengono proposti i seguenti affinamenti al tracciato: Partendo dall'imbocco della galleria naturale al limite meridionale dei Lavini, che dovrebbe risultare a quota -20 (minima per un tunnel di quel tipo), si potrebbe risalire, rispettando il 12‰, fino a raggiungere il piano campagna in corrispondenza del Vecchio Alveo (distante ca 1.300 metri) mediante galleria artificiale e successiva trincea. Considerato che l'attuale linea è in rilevato, l'abbassamento costituirebbe un miglioramento se integrato nell'ultimo tratto prospiciente via stazione con semplici barriere. Dal Vecchio Alveo procedendo verso sud ci può stare quindi il PM (spostato di soli 200-300 m), con la relativa SSA ben distante dalle abitazioni. Il previsto spostamento della linea storica consente un ampliamento, seppur minimo, del sedime per eseguire le opere necessarie all'interramento dei nuovi binari. La soppressione dei vari sottopassi, dal "pont dei Musci" (ridotto a ciclopedonale) a quello della "Montecatini" porterebbe la via S. Romedio ad affire alla strada che proviene dalla rotatoria A22 per la zona industriale, mentre le aree e le abitazioni ad ovest della ferrovia verrebbero servite da nuova viabilità secondaria che, partendo dal parcheggio A22, affianca i nuovi binari fino a congiungersi con la vecchia strada che porta al ponte sull'Adige.	Forniti chiarimenti	Per quanto attiene l'imbocco sud, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell'intervento sull'abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l'eventuale spostamento dell'imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell'intervento sull'abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
224	Comune di Rovereto <i>Privato</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Se i binari, i due binari in più del quadruplicamento passano nello spazio ridotto a Serravalle all'Adige (rif. immagini presentate dello spazio tra ferrovia e Adige), allora si può passare su tutto il territorio comunale di Rovereto, Marco compreso, e in superficie e per tutta la PAT senza rovinare il territorio. Nell'ipotesi di passare sotto Serravalle, perché risalire a Marco per 1,5Km? Che si interri il tutto fino a Santa Margherita/Pilcante di Ala.	Forniti chiarimenti	Si precisa che l'intervento attualmente previsto ha origine in corrispondenza di una sezione posta a monte del tratto caratterizzato dal massimo restringimento del corridoio infrastrutturale, ubicato a nord dell'abitato di Serravalle all'Adige, il quale quindi non risulta interessato da nessuna opera di quadruplicamento. Le alternative presentate nell'ambito del DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le alternative progettuali successivamente studiate sono state analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e sono state affinate nel tempo in considerazione di molteplici vincoli morfologici, ambientali e infrastrutturali presenti nella valle, tra cui il fiume Adige, la SS12 e il sistema insediativo esistente.
225	Comune di Rovereto <i>Alessandro Baron i</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Con riferimento ai pozzi presenti nell'area di Lavini di Marco, e che non risultano afferenti a Consorzi Irrigui, si propone: A. il ripristino dei pozzi qualora venissero intercettati. B. concordare con il committente l'ampliamento del/dei Consorzi irrigui e coprire la totalità delle superficie interessate; (La maggior parte dei pozzi sono dotati di motogeneratori endotermici e quindi non sono collegati alla rete elettrica.)	Forniti chiarimenti	Eventuali interferenze che dovessero emergere con reti o infrastrutture irrigue, saranno gestite da RFI secondo la prassi consolidata per la gestione e la risoluzione delle interferenze stesse, individuando e attuando le soluzioni tecniche più idonee a garantire la continuità del servizio e il ripristino della piena funzionalità delle opere interessate.
226	Comune di Rovereto <i>Sonia Salvetti</i> i	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si evidenzia che nelle viabilità di cantierizzazione si prevede il passaggio da Via dei Fossi, la quale delimita in sequenza un campo da giochi, una scuola materna, un oratori e una scuola elementare. Si evidenzia che anche il passaggio da via 2 Novembre cambierebbe la sostanza. Si osserva che tale aspetto rappresenta un costante pericolo reale per i bambini, sia per il traffico in sé sia e soprattutto per gli aspetti connessi alla dispersione di polveri impedendo ai bambini di fruire in sicurezza degli spazi aperti di entrambe le strutture scolastiche coinvolte, pena respirare aria quantomeno sporca per non dire avvelenata. Si prospetta quindi che le scelte dei genitori saranno di portare altrove i figli con conseguente morte demografica del paese	Accolta	Si prende atto. Nelle successive fase progettuali si approfondirà la possibilità di individuare viabilità alternative per l'accesso alle aree di cantiere.
227	Comune di Rovereto <i>Oscar Zuccati</i> i	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	L'impianto di sollevamento risulta funzionale alla gestione delle acque interferenti con le opere in progetto, in particolare in relazione alle falde e ai numerosi punti d'acqua presenti lungo il tracciato. Le soluzioni progettuali adottate dovrebbero essere supportate da un livello di dettaglio e da verifiche tecniche adeguate alla sensibilità del sistema. Inoltre vengono rilevate le seguenti osservazioni rispetto all'impianto: Dimensionamento dell'impianto: non risultano pienamente esplicitati i criteri adottati, in particolare rispetto agli scenari di piena, agli eventi meteorici estremi e alle variazioni stagionali della falda; o Continuità di esercizio: non sono chiaramente definite le modalità di funzionamento in condizioni critiche (es. blackout, guasti, eventi eccezionali), né i livelli di ridondanza del sistema; o Interferenze con la falda: permangono elementi di incertezza rispetto alle possibili alterazioni del regime idrico locale e agli effetti sui pozzi esistenti e sui punti di captazione; o Gestione e manutenzione: non è presente un quadro dettagliato dei piani di manutenzione ordinaria e straordinaria, né una valutazione dei costi e delle modalità gestionali nel ciclo di vita dell'opera	Forniti chiarimenti	Si evidenzia preliminarmente che l'impianto di raccolta e sollevamento previsto non è destinato al drenaggio o all'intercettazione delle acque di falda. Le gallerie e le opere interrato sono infatti progettate come strutture impermeabili, al fine di limitare le interferenze con il regime idrogeologico locale e con le risorse idriche presenti nel territorio. Il sistema di raccolta e sollevamento è pertanto finalizzato alla gestione delle acque che possono occasionalmente raggiungere le opere durante l'esercizio, comprese le acque derivanti dalle attività di manutenzione e lavaggio dell'infrastruttura, assicurandone il corretto convogliamento e smaltimento. In coerenza con il livello di approfondimento proprio del PFTE, gli aspetti relativi al dimensionamento degli impianti, ai criteri di esercizio, ai sistemi di sicurezza e ridondanza, nonché alle modalità di gestione e manutenzione, saranno ulteriormente sviluppati nelle successive fasi progettuali secondo gli standard tecnici applicabili alle infrastrutture ferroviarie.
228	Comune di Rovereto <i>Oscar Zuccati</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	La documentazione disponibile non consente di ricostruire in modo sufficientemente dettagliato le caratteristiche dei sistemi di trattamento delle acque sollevate prima della loro immissione nel corpo recettore. Si ritiene necessario un approfondimento specifico almeno sui seguenti aspetti: o Tipologia di trattamento prevista: chiarire se siano previsti sistemi di sedimentazione, filtrazione, disoleazione o altre tecnologie di trattamento, e con quali prestazioni attese; o Gestione dei contaminanti: valutare la possibile presenza di contaminanti derivanti dalle lavorazioni, dal contatto con materiali di scavo o da eventuali interferenze con matrici inquinate, e le modalità di rimozione; oConformità normativa: verificare in modo puntuale il rispetto dei limiti di scarico previsti dalla normativa vigente, anche in relazione a scenari di variabilità qualitativa delle acque; o Adeguatezza del sistema: analizzare la capacità dell'impianto di trattamento di gestire variazioni significative delle caratteristiche delle acque in ingresso (portata, torbidità, carico inquinante)	Forniti chiarimenti	Le acque derivanti dall'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria e dal drenaggio delle opere in sotterraneo (gallerie ferroviarie), sono assimilabili alle acque meteoriche di dilavamento e alle acque di ruscellamento, configurandosi pertanto come acque bianche, tali acque non richiedono l'adozione di specifici sistemi di trattamento preliminare.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
229	Comune di Rovereto <i>Oscar Zuccati</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Con riferimento all'impianto citato nell'osservazione 231, risulta opportuno definire in modo più puntuale un sistema di monitoraggio e controllo delle acque in uscita dall'impianto. In particolare, si evidenzia la necessità di chiarire: o Parametri di monitoraggio: individuazione dei principali indicatori (es. torbidità, solidi sospesi, idrocarburi, metalli, altri eventuali contaminanti rilevanti); o Frequenza e modalità dei controlli: definizione di sistemi di monitoraggio continuo e/o periodico, con eventuale integrazione di sensori in linea; o Sistemi di allerta: presenza di meccanismi automatici in caso di superamento delle soglie, con conseguenti procedure operative; o Tracciabilità e accessibilità dei dati: modalità di registrazione, archiviazione e messa a disposizione dei dati per gli enti competenti; o Procedure di gestione delle anomalie: definizione di protocolli chiari in caso di malfunzionamenti o superamenti dei limiti. Appare quindi necessario che tali aspetti siano valutati in modo integrato, considerando anche gli effetti cumulativi delle diverse componenti progettuali.	Forniti chiarimenti	Le acque derivanti dall'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria e dal drenaggio delle opere in sotterraneo (gallerie ferroviarie), sono assimilabili alle acque meteoriche di dilavamento e alle acque di ruscellamento, configurandosi pertanto come acque bianche, tali acque non richiedono l'adozione di specifici sistemi di trattamento preliminare, sarà comunque valutato e approfondito nelle prossime fasi progettuali se apporre questi sistemi di monitoraggio
230	Comune di Rovereto <i>Oscar Zuccati</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Con riferimento all'impianto citato nell'osservazione 231, si segnalano alcuni ulteriori ambiti di approfondimento tecnico: o simulazioni idrauliche e idrogeologiche in condizioni estreme; o definizione di sistemi di backup e ridondanza dell'impianto; o monitoraggio in continuo delle falde e delle interazioni con i punti di captazione; o coordinamento con gli altri interventi previsti lungo il tracciato; o valutazione degli impatti nel medio-lungo periodo, anche in fase di esercizio	Forniti chiarimenti	L'impianto di sollevamento previsto in prossimità del Leno Center è destinato esclusivamente alla gestione delle eventuali acque provenienti dagli imbocchi che potrebbero occasionalmente raggiungere le opere e, in ragione della configurazione plano-altimetrica dell'infrastruttura, convogliare verso i punti di minima quota del tracciato. L'opera assume pertanto la funzione di presidio di sicurezza e continuità dell'esercizio ferroviario e non è finalizzata alla captazione, all'emungimento o alla gestione della falda sotterranea. Le gallerie e le opere interrato sono infatti progettate come strutture impermeabili, al fine di limitare le interferenze con il regime idrogeologico locale e con le risorse idriche presenti nel territorio. In ragione delle sue caratteristiche funzionali, non si ravvisano pertanto interferenze dirette con gli equilibri idrogeologici del territorio. Il progetto, in ogni caso, prevede l'attuazione di uno specifico sistema di monitoraggio delle componenti idriche, articolato nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam, finalizzato alla verifica delle condizioni ambientali e dell'efficacia delle misure di tutela previste. In coerenza con il livello di approfondimento proprio del PFTE, le successive fasi progettuali consentiranno di sviluppare nel dettaglio gli aspetti connessi al dimensionamento degli impianti.
231	Comune di Rovereto <i>Federica Mattarei Gianfranco Poliandri</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Vengono forniti riferimenti bibliografici a supporto della tesi per cui 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 (imperiato 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.	Forniti chiarimenti	Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP, sono state sostanzialmente sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, http://www.bcpplatform.eu) ed opportunamente sottoposte all'Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia generato dal miglioramento del livello di servizio del vettore ferroviario, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le ipotesi di ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo.
232	Comune di Rovereto <i>Privato</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Con riferimento all'immobile sito in via San Romedio 61 si rileva che l'immobile si trova in prossimità delle principali aree operative e delle infrastrutture previste dal progetto. Si ritiene opportuno che tali aspetti siano valutati con riferimento alle condizioni di utilizzo dell'unità immobiliare nelle diverse fasi dell'intervento. In questo contesto, la vicinanza e la continuità delle attività previste possono incidere sulle condizioni generali del contesto abitativo, soprattutto per la durata e l'intensità delle diverse fasi dell'intervento La presente osservazione è trasmessa ai fini della sua considerazione nell'ambito del quadro conoscitivo del Dibattito Pubblico.	Accolta	Si prende atto. Le attività di cantiere saranno sviluppate nel rispetto della normativa vigente e saranno accompagnate dall'adozione delle misure di mitigazione e dei piani di monitoraggi previsti (ambientale e strutturale), finalizzati alla gestione e al controllo degli effetti potenzialmente riconducibili alla realizzazione dell'opera. Il progetto è orientato a contenere, per quanto possibile, le interferenze con il contesto insediativo e con le proprietà limitrofe, anche mediante un'attenta definizione delle modalità realizzative e dell'organizzazione delle aree operative. Le osservazioni formulate saranno tenute in considerazione nell'ambito delle successive attività di dettaglio relative alla cantierizzazione e all'inserimento dell'intervento nel contesto territoriale.
233	Comune di Rovereto <i>Scuola dell'Infanzia Gea. Rosmini Serbati ODV</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Viene espresso il timore dello svuotamento del territorio	Forniti chiarimenti	Si prende atto della preoccupazione. A tal proposito si evidenzia che lo sviluppo progettuale è orientato a minimizzare gli impatti sulle comunità locali e a garantire la compatibilità dell'opera con il contesto territoriale interessato. Le valutazioni progettuali tengono conto degli aspetti ambientali, sociali ed economici, al fine di perseguire un equilibrato inserimento dell'infrastruttura nel territorio e di minimizzare gli effetti sulle attività, sui servizi e sulla qualità della vita della popolazione residente.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
234	Comune di Rovereto <i>Scuola dell'Infanzia Gea. Rosmini Serbati ODV</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Viene espresso il timore che le polveri sollevate dagli scavi e dal transito di mezzi pesanti possano trasportare sostanze nell'aria, colpendo i residenti nelle immediate vicinanze. Si richiede che vengano previste strategie efficaci che tutelino la popolazione	Accolta	La tutela della salute e del benessere della popolazione sono alla base dell'esecuzione delle lavorazioni. A tal fine, già a partire dallo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica viene sviluppato il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), successivamente approfondito nelle fasi progettuali di maggior dettaglio, documento che disciplina l'organizzazione delle attività di cantiere e definisce le misure operative finalizzate a contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Il PAC regola, tra l'altro, la localizzazione e l'organizzazione delle aree di cantiere, la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori, gli orari delle attività, le modalità di contenimento delle emissioni sonore, delle polveri e delle vibrazioni, nonché le misure di tutela delle componenti ambientali e delle aree maggiormente sensibili, con l'obiettivo di limitare i disagi per residenti e attività presenti sul territorio. Nel merito delle procedure tipicamente impiegate durante la realizzazione dei lavori saranno attuate: bagnatura delle aree di cantiere non pavimentate, spazzolatura della viabilità asfaltata interessata dai traffici di cantiere, copertura dei mezzi di cantiere e delle aree di stoccaggio, organizzazione ed apprestamento delle aree di cantiere fisso in posizione il più possibile lontana da eventuali ricettori abitativi.
235	Comune di Rovereto <i>Associazioni</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Viene espressa preoccupazione in merito al fatto che il paese di Marco diventi solo un luogo dormitorio	Forniti chiarimenti	Si prende atto della preoccupazione. A tal proposito si evidenzia che lo sviluppo progettuale è orientato a minimizzare gli impatti sulle comunità locali e a garantire la compatibilità dell'opera con il contesto territoriale interessato. Le valutazioni progettuali tengono conto degli aspetti ambientali, sociali ed economici, al fine di perseguire un equilibrato inserimento dell'infrastruttura nel territorio e di minimizzare gli effetti sulle attività, sui servizi e sulla qualità della vita della popolazione residente.
236	Comune di Rovereto <i>Guido Modena</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	COMPENSAZIONI, GARANZIE E TUTELE LEGALI	Si ritiene sia importante porre attenzione alle opere compensative suggerendo che la compensazione potrebbe essere tradotta in 2 binari affiancati alla linea attuale per coadiuvare il pendolarismo lungo tutto l'asse della Vallagarina, da Mezzocorona a Borghetto, col ripristino delle stazioni storiche.	Forniti chiarimenti	Le somme da destinarsi ad opere di mitigazione e compensazione dell'impatto ambientale e sociale sono opportunamente suddivise tra i comuni impattati dall'opera, con il coinvolgimento della PAT. RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, né entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle Amministrazioni del territorio, ferma restando l'esigenza che le opere compensative siano correlate agli impatti dell'opera.
237	Comune di Rovereto <i>Lista Civica Rinnoviamo Volano</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Richiesta di valutare, tra le opzioni, un tracciato ferroviario alternativo che, rimanendo interrato, segua una linea parallela o in asse alla linea ferroviaria storica del Brennero, per ridurre l'impatto complessivo delle opere soprattutto sul territorio di Besenello e Calliano.	Parzialmente accolta	Le alternative presentate nell'ambito del DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le alternative progettuali successivamente studiate sono state analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e sono state affinate nel tempo al fine di ridurre al minimo le possibili interferenze tra il tracciato ferroviario e le sorgenti idriche o i pozzi censiti nel territorio nonché l'occupazione di suolo. Ove possibile, in particolare nelle tratte all'aperto, il tracciato si sviluppa in affiancamento alla linea esistente, al fine di minimizzare il consumo di suolo e le interferenze con il contesto territoriale, insistendo sul medesimo corridoio infrastrutturale già individuato dalla linea ferroviaria storica. Nella zona nord, il tracciato in sotterranea non segue invece l'andamento della linea esistente in quanto la sua definizione è stata necessariamente condizionata dal temperamento di molteplici vincoli morfologici, ambientali e infrastrutturali presenti nella valle, tra cui il fiume Adige, la SS12 e il sistema insediativo esistente. A tali elementi si aggiungono i requisiti geometrici e prestazionali della nuova infrastruttura ferroviaria, che impongono raggi di curvatura e parametri plano-altimetrici più stringenti rispetto alla linea storica. Ciò premesso, e considerato che il tracciato proposto risulta già configurato in modo da minimizzare le interferenze dell'intervento con il contesto territoriale, ambientale ed insediativo, eventuali ulteriori affinamenti puntuali del tracciato potranno essere valutati qualora gli esiti degli approfondimenti in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee evidenzino la necessità o l'opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali. Per quanto attiene l'area di Marco, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell'intervento sullo stesso abitato, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l'eventuale spostamento dell'imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell'intervento sull'abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento.
238	Comune di Rovereto <i>Lista Civica Rinnoviamo Volano</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Con riferimento agli agenti chimici, si richiede che l'opera preveda il coinvolgimento attivo dell'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente, con un presidio fisso in cantiere per il costante monitoraggio di ciò che avviene durante le lavorazioni, che renda pubblici gli esiti delle analisi svolte mediante un portale web accessibile a tutti	Accolta	Nell'ambito del progetto è prevista l'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), che comprende controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate. Il PMA è sviluppato in costante coordinamento con l'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente (APPA), con la quale viene condiviso ai fini delle valutazioni di competenza. L'Agenzia può formulare osservazioni e richieste di integrazione o approfondimento, che vengono recepite nel documento attraverso successivi aggiornamenti. Le attività di monitoraggio sono quindi svolte in condivisione con gli Enti di controllo competenti, garantendo un presidio continuo delle componenti ambientali interessate dall'intervento. I dati acquisiti nell'ambito delle attività di monitoraggio vengono resi disponibili agli Enti competenti attraverso i sistemi informativi dedicati, quali il portale SIGMAP, assicurando la tracciabilità delle informazioni e il costante controllo delle condizioni ambientali nel corso della realizzazione dell'opera. In coerenza con quanto già adottato nell'ambito di altri interventi del Corridoio del Brennero, potrà inoltre essere prevista la condivisione dei risultati delle attività di monitoraggio ambientale attraverso l'Osservatorio del Corridoio del Brennero, favorendo la massima trasparenza e accessibilità delle informazioni ambientali nei confronti del territorio e della cittadinanza.
239	Comune di Rovereto <i>Lista Civica Rinnoviamo Volano</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si ritiene che il Bypass ferroviario debba segnare il definitivo abbandono ad ogni ulteriore progettualità sul completamento dell'A31 in Vallagarina ed in Trentino, la cui previsione, in questo contesto, diventa contraddittoria e controproducente e va quindi definitivamente archiviata.	Non di competenza	La pianificazione e il coordinamento tra differenti infrastrutture di rilevanza territoriale e sovraterritoriale, inclusa l'eventuale realizzazione dell'A31 Valdastico Nord, rientrano nelle competenze delle Amministrazioni e degli Enti preposti alla programmazione e al governo del territorio. In tale contesto, RFI conferma la propria disponibilità a partecipare agli eventuali tavoli di confronto promossi dalle Amministrazioni competenti, fornendo il necessario supporto informativo e tecnico di ambito ferroviario affinché possano essere sviluppate valutazioni integrate e condivise degli scenari infrastrutturali di interesse per il territorio.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
240	Comune di Rovereto <i>Lista Civica</i> <i>Rinnoviamo Volano</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si chiede di adottare misure di mitigazione delle opere accessorie per ridurre l’impatto sul paesaggio, preservando siti di interesse storico, artistico o rurale, prevedendo l’interramento totale di tale manufatti, per restituire il suolo alla sua funzione originaria o parziale.	Parzialmente accolta	Nelle successive fasi di progettazione saranno sviluppati ulteriori approfondimenti finalizzati a ridurre gli effetti delle opere sul territorio, con particolare attenzione agli ambiti di maggiore sensibilità paesaggistica e culturale. Per quanto riguarda le opere accessorie e gli impianti funzionali all'infrastruttura, saranno valutate, ove tecnicamente e funzionalmente praticabili, soluzioni che consentano la diversa localizzazione degli impianti o, in alternativa, configurazioni progettuali volte a minimizzarne l'occupazione di suolo e gli effetti paesaggistici. Il progetto sarà corredato di Studio di Impatto Ambientale e Relazione Paesaggistica, che consentiranno di valutare gli effetti dell'intervento e di indirizzare la progettazione verso soluzioni rispettose del contesto ambientale, territoriale e storico paesaggistico. Particolare attenzione sarà rivolta agli ambiti caratterizzati da maggiore sensibilità ambientale e storico-paesaggistica.
241	Comune di Rovereto <i>Lista Civica</i> <i>Rinnoviamo Volano</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si propone di evitare il riutilizzo di infrastrutture dedicate a mobilità dolce o ciclabile per la creazione di percorsi alternativi che risulterebbero quindi promiscui tra mezzi di natura completamente diversa, andando a compromettere infrastrutture consolidate, sicure ed attrezzate. (rif. in loc. Acquaviva la creazione di un nuovo accesso che sfrutta un tratto di circa 1,1 km di pista ciclabile per raggiungere l’idrovara del Consorzio di Bonifica)	Accolta	Preso atto dell'osservazione, al fine di minimizzare l'utilizzo di infrastrutture esistenti dedicate alla mobilità, è possibile prevedere la realizzazione di ampliamenti alla maglia viaria agricola esistente per collegare direttamente l'idrovora del Consorzio di Bonifica da Sud. Ciò comporterebbe un percorso più lungo ed eventuale occupazione (seppur in minima parte) di suolo agricolo. Alternativamente, è possibile ridurre il tratto di utilizzo promiscuo fino a 300m circa, avvicinando l'ingresso da SS12 in pista ciclabile. Le eventuali soluzioni progettuali sviluppate saranno preliminarmente condivise con il territorio.
242	Comune di Rovereto <i>Lista Civica</i> <i>Rinnoviamo Volano</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	COMPENSAZIONI, GARANZIE E TUTELE LEGALI	Si chiede che il proponente dell’opera metta in campo degli interventi compensativi a fronte della realizzazione dell’opera. In particolare si chiede che il territorio venga compensato con la preventiva realizzazione del completamento del collegamento degli acquedotti di Rovereto e Trento, il cosiddetto acquedotto di fondovalle. Si propone la realizzazione dell’acquedotto tra Rovereto e Besenello (in considerazione dei tratti già realizzati tra Besenello e Trento) prima dell’avvio dei lavori per l’infrastruttura ferroviaria.	Forniti chiarimenti	Le somme da destinarsi ad opere di mitigazione e compensazione dell'impatto ambientale e sociale sono opportunamente suddivise tra i comuni impattati dall'opera, con il coinvolgimento della PAT. RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, né entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle Amministrazioni del territorio, ferma restando l'esigenza che le opere compensative siano correlate agli impatti dell'opera.
243	Comune di Rovereto <i>Lista Civica</i> <i>Rinnoviamo Volano</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si propone la ricerca di soluzione alternative al trasporto per l’allontanamento dei materiali di risulta, non escludendo di utilizzare anche la ferrovia a questo scopo, con un binario “temporaneo” (per la durata del cantiere) che colleghi il cantiere con la linea ferroviaria, per l’allontanamento dei materiali inerti senza impatto sulla circolazione stradale.	Parzialmente accolta	Il trasporto dei materiali di scavo mediante ferrovia è subordinato alla sussistenza di specifiche condizioni di carattere logistico e operativo. In particolare, i volumi effettivamente movimentabili dipendono dalla disponibilità dei convogli, dalla relativa capacità di carico e dall’assegnazione delle tracce orarie, che deve in ogni caso garantire la regolarità dell’esercizio ferroviario. Ulteriori criticità sono riconducibili alla configurazione del sistema di cantierizzazione. Affinché il trasporto su ferro risulti sostenibile, è infatti necessaria la disponibilità di adeguate infrastrutture, quali un interporto in prossimità dei siti di conferimento e un binario in area di cantiere idoneo alle operazioni di carico e scarico mediante sistemi automatizzati. In particolare, l’eventuale ricorso al trasporto combinato gomma-ferro richiederebbe una complessa organizzazione delle attività di movimentazione e trasbordo dei materiali tra i diversi vettori lungo l’intera filiera logistica. Alla luce delle caratteristiche dell’intervento e delle modalità operative necessarie, tale soluzione potrebbe non determinare benefici apprezzabili in termini di riduzione del traffico stradale. Inoltre, tale soluzione di trasporto comporta la necessità di occupazione di aree molto estese nelle immediate vicinanze delle aree di imbocco, caratterizzate dalla presenza di aree agricole di pregio. Per quanto sopra ed in considerazione della prossimità della viabilità principale (SS12) e degli svincoli autostradali alle aree di imbocco, si è ritenuto preferibile non prevedere l'allontanamento delle terre mediante ferrovia, fermo restando che nelle successive fasi progettuali sarà comunque possibile approfondire ulteriormente tale opportunità sulla base di valutazioni di maggiore dettaglio.
244	Comune di Rovereto <i>Privato - Avv. Gloria Canestrini</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Si fornisce una lista di normative dalla quale il progetto non può prescindere	Forniti chiarimenti	Si evidenzia che il progetto è redatto nel pieno rispetto della normativa vigente applicabile all'opera e sarà sottoposto ai prescritti iter autorizzativi e approvativi, inclusa l'acquisizione dei pareri e autorizzazioni di competenza degli Enti competenti.
245	Comune di Rovereto <i>Privato - Avv. Gloria Canestrini</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si ritiene indispensabile che venga riesaminata la progettazione relativa alla realizzazione dell’opera in parola, atteso che: A. Non risulta adeguatamente documentata una valutazione comparativa di tracciati alternativi a quelli presentati, meno impattanti sull’abitato di Marco B. Non risultano approfondite, se non con generici studi previsionali basati su algoritmi allo stato non concretamente verificabili, le effettive ricadute su: inquinamento acustico in area residenziale-emissioni di polveri e qualità dell’aria-possibile interferenza con falde acquifere, sorgenti e assetto idrogeologico-compromissione della viabilità locale e aumento dei flussi di traffico	Forniti chiarimenti	Per quanto attiene l’imbocco sud, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell’intervento sull’abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella attualmente sviluppate. Preme precisare come l’eventuale spostamento dell’imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell’intervento sull’abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento. Con riferimento alle tematiche poste al punto B dell'osservazione, si rappresenta che nello sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica viene sviluppato il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), successivamente approfondito nelle fasi progettuali di maggior dettaglio, documento che disciplina l'organizzazione delle attività di cantiere e definisce le misure operative finalizzate a contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Il PAC regola, tra l'altro, la localizzazione e l'organizzazione delle aree di cantiere, la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori, gli orari delle attività, le modalità di contenimento delle emissioni sonore, delle polveri e delle vibrazioni, nonché le misure di tutela delle componenti ambientali e delle aree maggiormente sensibili, con l'obiettivo di limitare i disagi per residenti e attività presenti sul territorio. Inoltre, nella fase di sviluppo del PFTE verranno approfondite le conoscenze relative ai pozzi e alle risorse idriche presenti nell’area di studio. Nell’ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE infatti è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, indagini geofisiche ed analisi di laboratorio le cui risultanze, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello geologico ed idrogeologico robusto ed affidabile. Gli esiti di tali attività, consentiranno di consolidare il quadro conoscitivo necessario per le successive fasi di progettazione e per la valutazione delle possibili interazioni tra l'opera e il sistema delle acque sotterranee. Infine sarà predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate. Nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale verranno esaminate tutte le componenti ambientali previste dalla normativa, valutati i relativi impatti ed eventuali mitigazioni.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
246	Comune di Rovereto <i>Privato - Avv. Gloria Canestrini</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Non risulta attivato un adeguato percorso partecipativo con la popolazione interessata, sia per i tempi stretti assegnati alla fase di Dibattito Pubblico, sia per le modalità con le quali esso è disciplinato	Forniti chiarimenti	Lo svolgimento del Dibattito Pubblico sul progetto del Lotto 3B è normato dal D. Lgs.36/2023 Codice degli Appalti, all’art.40 e all’allegato I.6, che ne hanno disciplinato le modalità di svolgimento, di individuazione del responsabile del DP e dei suoi compiti, nonché i contenuti della Relazione di progetto dell’opera e della Relazione conclusiva del procedimento. Rispetto al precedente Codice degli Appalti, D. Lgs. 50/2016 art. 22, i soggetti titolati a partecipare al DP e a presentare osservazioni entro il termine di 60 gg dalla pubblicazione della relazione di progetto sono circoscritti a <i>“le amministrazioni statali interessate alla realizzazione dell’intervento, le regioni e gli altri enti territoriali interessati dall’opera, nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati, che, in ragione degli scopi statutari, sono interessati dall’intervento, possono presentare osservazioni (...)”</i> . Ad ogni modo si evidenzia che nell’ambito della procedura ambientale prevista ai sensi del D.Lgs. 152/06 è comunque riconosciuta una fase di partecipazione da parte del pubblico mediante la trasmissione di osservazioni.
247	Comune di Rovereto <i>Privato - Avv. Gloria Canestrini</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Non risulta, alla luce delle criticità evidenziate e dei rilievi mossi dalla cittadinanza nel corso delle poche assemblee pubbliche sinora organizzate, che siano stati adeguatamente osservati i principi di precauzione e di cautela nell’azione della Pubblica Amministrazione.	Forniti chiarimenti	Lo svolgimento del Dibattito Pubblico sul progetto del Lotto 3b è normato dal D. Lgs.36/2023 Codice degli Appalti, all’art.40 e all’allegato I.6., che ne hanno disciplinato le modalità di svolgimento,di individuazione del responsabile del DP e dei suoi compiti, nonché i contenuti della Relazione di progetto dell’opera e della Relazione conclusiva del procedimento. Rispetto al precedente Codice degli Appalti, D. Lgs. 50/2016 art. 22, i soggetti titolati a partecipare al DP e a presentare osservazioni entro il termine di 60 gg dalla pubblicazione della relazione di progetto sono circoscritti a <i>“le amministrazioni statali interessate alla realizzazione dell’intervento, le regioni e gli altri enti territoriali interessati dall’opera, nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati, che, in ragione degli scopi statutari, sono interessati dall’intervento, possono presentare osservazioni (...)”</i> . Ad ogni modo si evidenzia che nell’ambito della procedura ambientale prevista ai sensi del D.Lgs. 152/06 è comunque riconosciuta una fase di partecipazione da parte del pubblico mediante la trasmissione di osservazioni. Nell’ambito della Valutazione di Impatto Ambientale saranno approfonditi e valutati gli effetti dell’intervento sulle diverse componenti ambientali, territoriali e socioeconomiche, nonché l’efficacia delle misure di mitigazione e compensazione previste. La documentazione ambientale darà inoltre conto delle alternative progettuali esaminate e delle motivazioni che hanno condotto all’individuazione della soluzione proposta. Tale percorso valutativo è finalizzato ad assicurare che le scelte progettuali siano supportate da un quadro conoscitivo completo e da approfondimenti tecnici e ambientali coerenti con quanto previsto dalla normativa vigente.
248	Comune di Rovereto <i>Privato - Avv. Gloria Canestrini</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si chiede di riesaminare il tracciato previsto, con particolare riferimento alla tutela delle aree residenziali	Accolta	Le alternative presentate nell’ambito del DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le alternative progettuali successivamente studiate sono state analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell’Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e sono state affinate nel tempo al fine di ridurre al minimo le possibili interferenze tra il tracciato ferroviario, le sorgenti idriche o i pozzi censiti nel territorio, il sistema insediativo esistente nonché l’occupazione di suolo. Per quanto attiene l’imbocco sud, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell’intervento sull’abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella attualmente sviluppate. Preme precisare come l’eventuale spostamento dell’imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell’intervento sull’abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento.
249	Comune di Rovereto <i>Privato - Avv. Gloria Canestrini</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si chiede di procedere a una reale valutazione comparativa di alternative meno impattanti	Forniti chiarimenti	Le alternative presentate nell’ambito del DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le alternative progettuali successivamente studiate sono state analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell’Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e sono state affinate nel tempo al fine di ridurre al minimo le possibili interferenze tra il tracciato ferroviario, le sorgenti idriche o i pozzi censiti nel territorio, il sistema insediativo esistente nonché l’occupazione di suolo. La valutazione comparativa delle alternative è stata effettuata nell’ambito del DOCFAP attraverso l’Analisi Multicriteriale (AMC), che ha consentito di esaminare e confrontare in modo strutturato le diverse soluzioni progettuali sotto il profilo tecnico-economico, ambientale e sociale. La soluzione proposta non costituisce pertanto una scelta discrezionale, ma l’esito di un processo di valutazione comparativa delle alternative condotto secondo metodologie consolidate e finalizzato all’individuazione dell’opzione caratterizzata dal miglior equilibrio complessivo tra le diverse componenti considerate. Per quanto attiene l’imbocco sud, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell’intervento sull’abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l’eventuale spostamento dell’imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell’intervento sull’abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento.
250	Comune di Rovereto <i>Privato - Avv. Gloria Canestrini</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si chiede di verificare puntualmente la compatibilità urbanistica con il PRG vigente nel Comune di Rovereto	Forniti chiarimenti	La verifica della compatibilità urbanistica dell'intervento con gli strumenti di pianificazione vigenti costituisce un passaggio ordinario del procedimento di progettazione dell'opera. Nell'ambito della successiva fase di iter autorizzativo, la conformità urbanistica sarà oggetto di specifica valutazione in sede di Conferenza di Servizi, secondo quanto previsto dalla normativa vigente per le infrastrutture ferroviarie di interesse nazionale. L'eventuale approvazione del progetto comporterà, ove necessario, l'attivazione delle procedure finalizzate all'adeguamento degli strumenti urbanistici interessati, che saranno conseguentemente resi coerenti con le determinazioni assunte nell'ambito del procedimento autorizzativo.
251	Comune di Rovereto <i>Privato - Avv. Gloria Canestrini</i>	c_h612-07/05/2026-0030326/1 Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede garantire il rispetto dei limiti normativi in materia di rumore, vibrazioni, qualità dell'aria, tutela delle acque e dell'ambiente, sicurezza e salute pubbliche	Accolta	La tutela della salute e del benessere della popolazione sono alla base dell'esecuzione delle lavorazioni. A tal fine, già a partire dallo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica viene sviluppato il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), successivamente approfondito nelle fasi progettuali di maggior dettaglio, documento che disciplina l'organizzazione delle attività di cantiere e definisce le misure operative finalizzate a contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Il PAC regola, tra l'altro, la localizzazione e l'organizzazione delle aree di cantiere, la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori, gli orari delle attività, le modalità di contenimento delle emissioni sonore, delle polveri e delle vibrazioni, nonché le misure di tutela delle componenti ambientali e delle aree maggiormente sensibili, con l'obiettivo di limitare i disagi per residenti e attività presenti sul territorio. Inoltre sarà predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, tra cui anche quella vibrazionale, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
252	Consorzio di Miglioramento Fondiario “alle Giere” di Besenello	Mail del 30/03/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Viene rappresentato che il tracciato 3 - "rosso" andrà a interferire direttamente con la risorsa idrica contenuta nel conoide di Besenello, dove vi sono i principali pozzi del CMF. Viene rappresentato che l'alimentazione idrica dei pozzi del CMF, ubicati nella fascia basale del conoide di Besenello al raccordo con il fondovalle, è pertanto potenzialmente esposta alle azioni derivanti dalla realizzazione della galleria.	Forniti chiarimenti	Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall'opera. Eventuali interferenze che dovessero emergere con reti o infrastrutture irrigue, saranno gestite da RFI secondo la prassi consolidata per la gestione e la risoluzione delle interferenze stesse, individuando e attuando le soluzioni tecniche più idonee a garantire la continuità del servizio e il ripristino della piena funzionalità delle opere interessate. Inoltre, nell'ambito del progetto è prevista l'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), che comprende controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, compresa quella vibrazionale oggetto della richiesta, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate.
253	Comune di Mori	c_f728-07/05/2026-0009635/P Mail dell'07/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Si chiede di individuare area alternativa a quella della località Casotte, al fine di non compromettere gli investimenti privati e pubblici in corso per potenziare l'area produttiva.	Accolta	Si valuterà l’utilizzo di aree alternative rispetto a quelle previste in località Casotte. L’attuale collocazione è stata individuata in ragione della prossimità all’imbocco Sud e alle principali infrastrutture viarie, al fine di limitare le interferenze con i centri abitati. La rilocalizzazione delle aree di cantiere potrebbe pertanto comportare maggiori interazioni con il territorio, sia in termini di traffico indotto sia di occupazione di ulteriori superfici, nonché la necessità di opere aggiuntive.
254	Comune di Mori	c_f728-07/05/2026-0009635/P Mail dell'07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede l'elaborazione di uno specifico studio di viabilità alternativa che analizzi soluzioni per minimizzare l'impatto sulle viabilità esistenti durante la fase di cantiere e che garantisca l'accesso alle zone produttive (località Casotte)	Accolta	Nelle successive fasi progettuali saranno sviluppati, come da prassi, specifici studi dei flussi di traffico e della viabilità locale al fine di valutare il coordinamento con le attività di cantiere e definire le eventuali misure di mitigazione. I transiti dei mezzi di cantiere saranno prioritariamente concentrati sulla viabilità principale, limitando per quanto possibile il ricorso alla viabilità agricola e comunale. RFI garantisce la propria disponibilità a concordare con le amministrazioni locali la gestione del traffico durante le fasi di cantiere al fine di ridurre l’impatto sulla circolazione e i disagi per i cittadini.
255	Comune di Mori	c_f728-07/05/2026-0009635/P Mail dell'07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede di escludere tassativamente l’impiego di additivi chimici (PFAS e altri agenti contaminanti) nei depositi temporanei o definitivi. Si chiede di individuare siti di conferimento compatibili con la vocazione agricola e ambientale del territorio privilegiando il riutilizzo del materiale in loco o in siti già autorizzati.	Accolta	Il progetto seguirà tutte le indicazioni derivanti dagli enti competenti. La gestione delle terre e rocce da scavo sarà definita nelle successive fasi progettuali attraverso la predisposizione del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT), redatto ai sensi della normativa vigente. Tale documento disciplinerà le modalità di caratterizzazione, separazione, movimentazione, deposito e destinazione dei materiali, individuando le soluzioni più idonee per ottimizzarne la gestione. In tale ambito saranno valutate anche la localizzazione delle eventuali aree di deposito temporaneo, le modalità di trasporto e i tempi di movimentazione dei materiali. In particolare, i materiali di scavo saranno gestiti esclusivamente nelle Aree di Stoccaggio e di Deposito Terre individuate. In tali aree permarranno esclusivamente per le caratterizzazioni ambientali previste dalla legge. Poi verranno o riutilizzati internamente o allontanati dalle aree di intervento per essere conferiti o in regime di sottoprodotto o in regime di rifiuto. I siti di conferimento potranno essere indicati anche dagli enti territoriali .
256	Comune di Mori	c_f728-07/05/2026-0009635/P	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si chiede la tutela assoluta della fonte di Spino, escludendo qualsiasi tracciato o intervento che possa intrferire, anche indirettamente, con il bacino di alimentazione.	Forniti chiarimenti	Relativamente alle sorgenti della valle del Leno, si ritiene che lo scavo della galleria non possa generare interferenza con le sorgenti in parola, in quanto il tracciato si sviluppa all'interno dei depositi alluvionali e di conoide, in un contesto idrogeologico differente rispetto a quello che alimenta le sorgenti della valle del Leno.
257	Comune di Mori	c_f728-07/05/2026-0009635/P Mail dell'07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede di verificare con specifiche indagini gli impatti sonori e vibratori sull'abitato di Mori, considerando per la parte sonora non solo gli effetti derivanti dall'opera ma anche quelli correlati alle barriere acustiche previste per l'abitato di Marco (riflessione del suono).	Accolta	Già a partire dai primi esiti del PFTE sviluppati a supporto del Dibattito Pubblico, al fine di fornire alla cittadinanza un quadro conoscitivo il più possibile completo degli effetti attesi dell'intervento, sono state condotte specifiche valutazioni acustiche in funzione delle opere infrastrutturali, del modello di esercizio atteso e delle caratteritiche naturali ed antropiche del territorio in conformità e coerenza con il quadro normativo di riferimento in materia di inquinamento acustico nazionale e territoriale. Tale studio ha tenuto conto di tutti i fenomeni di riflessione del rumore oltre che quelli di diffrazione, assorbimento, etc. I risultati dello studio acustico non hanno evidenziato livelli di rumore superiori a quelli limite per effetto del fenomeno di riflessione delle barriere antirumore.
258	Comune di Mori	c_f728-07/05/2026-0009635/P Mail dell'07/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Si chiede di garantire la massima tutela nei confronti dei residenti prossimi alle aree di cantiere, con particolare riferimento alla località Ischia.	Accolta	La tutela della salute e del benessere della popolazione sono alla base dell'esecuzione delle lavorazioni. A tal fine, già a partire dallo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica viene sviluppato il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), successivamente approfondito nelle fasi progettuali di maggior dettaglio, documento che disciplina l'organizzazione delle attività di cantiere e definisce le misure operative finalizzate a contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Il PAC regola, tra l'altro, la localizzazione e l'organizzazione delle aree di cantiere, la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori, gli orari delle attività, le modalità di contenimento delle emissioni sonore, delle polveri e delle vibrazioni, nonché le misure di tutela delle componenti ambientali e delle aree maggiormente sensibili, con l'obiettivo di limitare i disagi per residenti e attività presenti sul territorio. Inoltre, nell'ambito del progetto si prevede l'esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, tra cui rumore e vibrazioni, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate.
259	Comune di Mori	c_f728-07/05/2026-0009635/P	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si chiede di valutare eventuali interferenze tra la realizzazione del Lotto 3b e il collegamento ferroviario tra la Vallagarina e l'alto Garda.	Accolta	Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio. Le valutazioni progettuali sono infatti condotte considerando il contesto territoriale nel suo complesso e le possibili interazioni con gli altri interventi pianificati.
260	Comune di Mori	c_f728-07/05/2026-0009635/P	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si propone la compensazione dei terreni agricoli di pregio utilizzati nell'opera con la trasformazione di aree boschive.	Non di competenza	Il ruolo di RFI esula dagli accordi con l'amministrazione comunale per tali misure compensative.
261	Societa' Alpinisti Tridentini APS Rovereto	Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si chiede di progettare le opere fuori terra con elevata qualità architettonica e ambientale, di minimizzare gli impatti visivi e ambientali, di garantire la continuità ecologica e la tutela delle risorse naturali, nonché l'integrazione dell'infrastruttura nel paesaggio.	Accolta	Nelle successive fasi progettuali saranno approfonditi gli aspetti architettonici, ambientali e paesaggistici dell'intervento, con l'obiettivo di garantire il migliore inserimento delle opere nel contesto territoriale, minimizzandone gli impatti visivi e ambientali e assicurando la tutela delle componenti naturalistiche e paesaggistiche interessate.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
262	Societa' Alpinisti Tridentini APS Rovereto	Mail del 07/05/2026	COMPENSAZIONI, GARANZIE E TUTELE LEGALI	Si propone l'attivazione di un programma di compensazioni coerente con gli obiettivi ambientali dell'opera, finalizzato a valorizzare la rete di mobilità alternativa locale. Viene proposto il potenziamento e riqualificazione della rete sentieristica e la realizzazione e potenziamento dei percorsi ciclopdonali.	Forniti chiarimenti	Il D.Lgs. 36/2023 prevede che il quadro economico degli interventi infrastrutturali includa opere di mitigazione e di compensazione dell'impatto ambientale e sociale, nel limite di importo del 2% del costo complessivo dell'opera; a tale percentuale si aggiunge, per gli interventi in Allegato IV al D.L. 77/2021, un ulteriore 1% del valore dell'intervento medesimo destinato a programmi o progetti di riqualificazione e mitigazione urbanistica. Tali disposizioni trovano applicazione anche per il Lotto 3B. RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, né entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle Amministrazioni del territorio, ferma restando l'esigenza che le opere compensative siano correlate agli impatti dell'opera.
263	Societa' Alpinisti Tridentini APS Rovereto	Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si ritiene necessario un aggiornamento e rafforzamento della pianificazione della mobilità a scala della Vallagaria con un PUMS di scala valliva e territorio circconvicini, analisi e monitoraggio dei flussi di mobilità, integrazione tra ferrovia, trasporto pubblico locale e mobilità dolce	Non di competenza	La pianificazione e il coordinamento tra differenti infrastrutture di rilevanza territoriale e sovraterritoriale, rientrano nelle competenze delle Amministrazioni e degli Enti preposti alla programmazione e al governo del territorio. In tale contesto, RFI conferma la propria disponibilità a partecipare agli eventuali tavoli di confronto promossi dalle Amministrazioni competenti, fornendo il necessario supporto informativo e tecnico di ambito ferroviario affinché possano essere sviluppate valutazioni integrate e condivise degli scenari infrastrutturali di interesse per il territorio.
264	Societa' Alpinisti Tridentini APS Rovereto	Mail del 07/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si chiede una verifica dell'opera alla luce dei cambiamenti climatici, dell'evoluzione dei sistemi produttivi e logistici, della necessità di privilegiare qualità della vita e sostenibilità	Forniti chiarimenti	Gli aspetti ambientali, sociali ed economici sono considerati congiuntamente nell'ambito dell'Analisi Multicriteriale che supporta il confronto tra le diverse opzioni progettuali, al fine di individuare le soluzioni maggiormente coerenti con gli obiettivi di sviluppo sostenibile e con le esigenze del territorio. Nell'ambito del DOCFAP, le alternative progettuali sono state valutate mediante specifici indicatori di sostenibilità ambientale e socio-economica, definiti in coerenza con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) dell'Agenda 2030. In particolare, sono stati considerati indicatori relativi all'impronta climatica associata alla realizzazione dell'opera, al consumo di suolo, al contributo al potenziamento della rete ferroviaria europea TEN-T e alla promozione del trasferimento del traffico merci verso modalità di trasporto più sostenibili. Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è inoltre sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio.
265	Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento	Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si evidenzia la preoccupazione dei Consorzi della Vallagarina per i possibili effetti dell'opera sulle falde acquifere e sui pozzi del territorio. L'interferenza con il sistema idrico potrebbe compromettere l'operatività dei Consorzi e l'intero comparto agricolo, che dipende dalle infrastrutture irrigue esistenti. Si chiede di adottare scelte progettuali che garantiscano una tutela assoluta dell'acqua, con particolare riferimento alle sorgenti di Acquaviva, alle venute d'acqua dela massiccio della Vigolana, ai pozzi per uso potabile che servono gli acquedotti comunali e al sistema irriguo agricolo che caratterizza l'intera area interessata dall'opera. Si chiede di evitare tracciati in prossimità di zone di captazione, di considerare la natura dinamica delle aree di salvaguardia e di garantire tutela assoluta dei bacini strategici.	Accolta	Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un'importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall'opera. Eventuali ulteriori affinamenti puntuali del tracciato potranno essere valutati qualora gli esiti degli approfondimenti sopra citati in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee evidenzino la necessità o l'opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali.
266	Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento	Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si rappresenta che nessuna delle alternative progettuali relative alle tre soluzioni di corridoio infrastrutturale messe a confronto nel Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) è ritenuta 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.	Forniti chiarimenti	Si prende atto. Le soluzioni presentate in DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le alternative progettuali successivamente studiate sono state analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e hanno mirato a recepire gli approfondimenti richiesti dagli enti. In particolare, le soluzioni proposte, frutto del percorso di sviluppo progettuale e condivisione sopradescritto, mirano a minimizzare gli impatti sul territorio, l'interferenza con falde e sorgenti e ridurre il consumo di suolo.
267	Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento	Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si chiede di adottare come criterio generale per le valutazioni delle criticità insite nelle alternative progettuali il principio di precauzione che impone alle autorità competenti di adottare misure idonee a prevenire rischi potenziali per la salute, la sicurezza e l'ambiente.	Accolta	Il progetto è sviluppato nel rispetto del quadro normativo vigente e sulla base di approfondimenti tecnici, ambientali e territoriali progressivamente sempre più dettagliati. La progettazione è orientata a garantire la massima compatibilità dell'opera con il contesto attraversato, perseguendo la tutela delle componenti ambientali, paesaggistiche e socioeconomiche del territorio e la minimizzazione dei potenziali impatti. Le scelte progettuali sono supportate dalle analisi e dalle verifiche previste dalle procedure autorizzative, al fine di garantire la salvaguardia del territorio, assicurando il più elevato livello di sostenibilità e integrazione ambientale conseguibile. Inoltre, nell'ambito del progetto è prevista l'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), che comprende controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate. Il PMA è sviluppato in costante coordinamento con l'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente (APPA), con la quale viene condiviso ai fini delle valutazioni di competenza. L'Agenzia può formulare osservazioni e richieste di integrazione o approfondimento, che vengono recepite nel documento attraverso successivi aggiornamenti. Le attività di monitoraggio sono quindi svolte in condivisione con gli Enti di controllo competenti, garantendo un presidio continuo delle componenti ambientali interessate dall'intervento.
268	Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento	Mail del 07/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si propone 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.	Forniti chiarimenti	Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio. Le valutazioni progettuali sono infatti condotte considerando il contesto territoriale nel suo complesso e le possibili interazioni con gli altri interventi pianificati. La pianificazione e il coordinamento tra differenti infrastrutture di rilevanza territoriale e sovraterritoriale, rientrano nelle competenze delle Amministrazioni e degli Enti preposti alla programmazione e al governo del territorio. In tale contesto, RFI conferma la propria disponibilità a partecipare agli eventuali tavoli di confronto promossi dalle Amministrazioni competenti, fornendo il necessario supporto informativo e tecnico di ambito ferroviario affinché possano essere sviluppate valutazioni integrate e condivise degli scenari infrastrutturali di interesse per il territorio.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
269	Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento	Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si chiede il rispetto della sostenibilità ambientale poiché eventuali nuove opere devono essere compatibili con l’equilibrio ambientale del territorio in cui insistono, pertanto si intende sottolineare la necessità di approfondite valutazioni dei rischi di contaminazione (es. PFAS, siti contaminati), imponendo la previsione di un rigoroso sistema di monitoraggio continuo e indipendente dal soggetto realizzatore dell’opera, che debba coinvolgere le amministrazioni comunali.	Accolta	Come già rappresentato, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l’Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati. A tutela dell' ambiente e della salute dei cittadini, il progetto prevede per tutto il tracciato ferroviario il Piano di Monitoraggio Ambientale. Tale piano che verrà sviluppato a partire dalle successive fasi di progettazione, prevede il monitoraggio in continuo sia in fase ante operam, che durante i lavori e nella fase post operam, delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) che permette di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite previste dalla normativa vigente e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative. Come da prassi il PMA viene sviluppato in costante coordinamento con l'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente (APPA), con la quale viene condiviso ai fini delle valutazioni di competenza. L'Agenzia può formulare osservazioni e richieste di integrazione o approfondimento, che vengono recepite nel documento attraverso successivi aggiornamenti. I dati acquisiti nell'ambito delle attività di monitoraggio vengono resi disponibili agli Enti competenti attraverso sistemi informativi dedicati, quali il portale SIGMAP, assicurando la tracciabilità delle informazioni e il costante controllo delle condizioni ambientali nel corso della realizzazione dell'opera. In coerenza con quanto già adottato nell'ambito di altri interventi del Corridoio del Brennero, potrà inoltre essere prevista la condivisione dei risultati delle attività di monitoraggio ambientale attraverso l'Osservatorio del Corridoio del Brennero, favorendo la massima trasparenza e accessibilità delle informazioni ambientali nei confronti del territorio e della cittadinanza. Le attività di monitoraggio sono quindi svolte in condivisione con gli Enti di controllo competenti, garantendo un presidio continuo delle componenti ambientali interessate dall'intervento.
270	Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento	Mail del 07/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Si chiede che venga rispettata la qualità della vita, il benessere sociale e psicologico della comunità.	Accolta	La tutela della salute e del benessere della popolazione sono alla base dell'esecuzione delle lavorazioni. A tal fine, già a partire dallo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica viene sviluppato il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), successivamente approfondito nelle fasi progettuali di maggior dettaglio, documento che disciplina l'organizzazione delle attività di cantiere e definisce le misure operative finalizzate a contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Il PAC regola, tra l'altro, la localizzazione e l'organizzazione delle aree di cantiere, la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori, gli orari delle attività, le modalità di contenimento delle emissioni sonore, delle polveri e delle vibrazioni, nonché le misure di tutela delle componenti ambientali e delle aree maggiormente sensibili, con l'obiettivo di limitare i disagi per residenti e attività presenti sul territorio. Inoltre, nell'ambito del progetto si prevede l'esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, tra cui rumore e vibrazioni, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate.
271	Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento	Mail del 07/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si chiede di approfondire il concetto di limite alla pressione infrastrutturale sul territorio, che ha una capacità di carico limitata, e la coerenza e il coordinamento tra politiche infrastrutturali, in modo da integrare la valutazione con altri importanti progetti e analizzare la sostenibilità complessiva del sistema infrastrutturale.	Forniti chiarimenti	Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio. Le valutazioni progettuali sono infatti condotte considerando il contesto territoriale nel suo complesso e le possibili interazioni con gli altri interventi pianificati. La pianificazione e il coordinamento tra differenti infrastrutture di rilevanza territoriale e sovraterritoriale, rientrano nelle competenze delle Amministrazioni e degli Enti preposti alla programmazione e al governo del territorio. In tale contesto, RFI conferma la propria disponibilità a partecipare agli eventuali tavoli di confronto promossi dalle Amministrazioni competenti, fornendo il necessario supporto informativo e tecnico di ambito ferroviario affinché possano essere sviluppate valutazioni integrate e condivise degli scenari infrastrutturali di interesse per il territorio.
272	Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento	Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si evidenzia il vincolo di limitare il consumo di suolo agricolo di pregio, riconoscendo il ruolo economico e identitario dell’agricoltura e tutelando aree di particolare valore paesaggistico e storico-culturale, quali le aree tra i due castelli di Beseno e Pietra, il biotopo del Taio di Nomi e la zona dei Lavini di Marco.	Accolta	Nelle successive fasi di progettazione saranno sviluppati ulteriori approfondimenti finalizzati a ridurre gli effetti delle opere sul territorio, con particolare attenzione agli ambiti di maggiore sensibilità paesaggistica e culturale. Il progetto sarà corredato di Studio di Impatto Ambientale e Relazione Paesaggistica, che consentiranno di valutare gli effetti dell'intervento e di indirizzare la progettazione verso soluzioni rispettose del contesto ambientale, territoriale e storico paesaggistico. Particolare attenzione sarà rivolta agli ambiti caratterizzati da maggiore sensibilità ambientale e storico-paesaggistica
273	Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento	Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede di evitare la sovrapposizione temporale dei cantieri del Lotto 3A con quelli del Lotto 3B, di ridurre il traffico pesante che verrà determinato dalla presenza dei cantieri e che determinerà impatti sulla qualità dell’aria e sul rumore.	Forniti chiarimenti	Con riferimento all'eventuale contemporaneità delle attività relative ai Lotti 3A e 3B, si evidenzia che, allo stato attuale, non sono disponibili elementi definitivi in merito alle tempistiche di avvio delle lavorazioni. Una volta resi disponibili i necessari finanziamenti, saranno effettuate le opportune valutazioni, in coordinamento con gli Enti competenti al fine di verificare eventuali sovrapposizioni operative, individuare possibili elementi di interferenza e favorire le necessarie sinergie organizzative e gestionali per un'efficace conduzione delle attività.
274	Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento	Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede di ottimizzare le aree di stoccaggio dei materiali utilizzando aree esistenti già impiegate per tali fini, di garantire l’assenza di contaminazioni chimiche o alterazioni inquinanti dei terreni oggetto di scavo, di applicare controlli rigorosi sui materiali di scavo al fine di prevenire effetti negativi già osservati in contesti simili.	Forniti chiarimenti	La gestione delle terre e rocce da scavo sarà definita nelle successive fasi progettuali attraverso la predisposizione del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT), redatto ai sensi della normativa vigente. Tale documento disciplinerà le modalità di caratterizzazione, separazione, movimentazione, deposito e destinazione dei materiali, individuando le soluzioni più idonee per ottimizzarne la gestione. In tale ambito saranno valutate anche la localizzazione delle eventuali aree di deposito temporaneo, le modalità di trasporto e i tempi di movimentazione dei materiali. La gestione dei materiali di scavo, dei siti di deposito e degli eventuali interventi di bonifica sarà disciplinata e verificata nell'ambito delle procedure autorizzative e attuative previste dalla normativa vigente. Tali aspetti saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali e di valutazione da parte delle Autorità competenti, tra cui gli Enti territoriali, la Provincia e il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. In questa fase non è possibile valutare la compatibilità temporale per l'utilizzo delle aree di cantierizzazione e stoccaggio degli interventi limitrofi. Nel corso delle successive fasi progettuali sarà possibile valutare tale opportunità.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
275	Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento	Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si chiede che ogni decisione sia supportata da analisi tecniche, geologiche e ambientali complete, aggiornate e puntuali. Si ritiene necessario avere a disposizione indagini geologiche e idrogeologiche puntuali, superare l’uso esclusivo di dati documentali esistenti per prevederne di specifici e aggiornati, validare scientificamente le matrici di valutazione e analizzare scenari di lungo periodo rispetto alla durabilità delle opere e del loro rapporto nei confronti del territorio.	Accolta	Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall'opera.
276	Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento	Mail del 07/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Si sottolinea l’importanza di dare evidenza di valutazione dell’esistente, al fine di basare le scelte su dati reali di capacità e utilizzo, stabilendo come principio il fatto che prima di realizzare nuove infrastrutture sia necessario valorizzare e migliorare quelle già presenti.	Forniti chiarimenti	In ottemperanza a quanto previsto dal D.Lgs. 112/2015 e a quanto riportato nel Prospetto Informativo della Rete (PIR) di RFI, allo stato attuale buona parte delle tratte che compongono la Direttrice del Brennero risulta classificata come "preventivamente satura". Tale classificazione deriva dal raggiungimento, in specifiche fasce orarie della giornata, delle soglie di saturazione della capacità disponibile sulle singole tratte.A riguardo, il capitolo 4.9 del Documento conclusivo del Dibattito Pubblico di cui questo sinottico costituisce parte integrante, riporta un estratto del Prospetto Informativo della Rete (PIR), nel quale sono individuate le fasce orarie considerate sature o prossime alla saturazione. Le ipotesi di ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo.
277	Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento	Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si evidenzia la necessità di operare con trasparenza, partecipazione e pluralità delle alternative poiché le scelte devono considerare gli effetti a lungo termine, pertanto i processi decisionali devono garantire un reale confronto tra più soluzioni progettuali, evitando scelte predefinite. Le comunità locali devono essere riconosciute come soggetti legittimi, con diritto a incidere sulle decisioni che riguardano il proprio territorio, al fine di riconoscere il valore della conoscenza locale. Si ritiene imprescindibile un processo di effettiva revisione integrale delle alternative progettuali per garantire pluralità reale di opzioni, evitando processi decisionali pre-orientati, e sviluppare soluzioni alle criticità e alle problematiche evidenziate, adottando opzioni che siano prive di impatto ambientale e sociale.	Forniti chiarimenti	Le soluzioni presentate in DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le alternative progettuali successivamente studiate sono state analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell’Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e hanno mirato a recepire gli approfondimenti richiesti dagli enti. Le soluzioni oggi sottoposte al Dibattito Pubblico rappresentano pertanto l'esito di tale percorso di confronto e valutazione e sono state sviluppate mirando a minimizzare gli impatti sul territorio, l'interferenza con falde e sorgenti nonché con le componenti ambientali più sensibili e ridurre il consumo di suolo Le alternative considerate sono state sottoposte a valutazione comparativa mediante Analisi Multicriteriale (AMC), che ha consentito di confrontare le diverse soluzioni sotto il profilo trasportistico, tecnico-economico, ambientale e sociale, individuando l'opzione caratterizzata dal miglior equilibrio complessivo tra i differenti criteri di valutazione. Per quanto attiene in particolare l’imbocco sud, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell’intervento sull’abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l’eventuale spostamento dell’imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell’intervento sull’abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento.
278	Circoscrizione di Marco	Mail del 07/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Si ritiene che l'attuale ferrovia potrebbe avere ampi margini di assorbimento del traffico merci, ovvero che con piccoli ammodernamenti potrebbe arrivare a trasportare 35 mln di tonnellate di merci. I dati ufficiali forniti dal rapporto Imonitraf indicano che dal 2021 al 2022 sono transitate 14,7 mln di merci, nel 2023 circa 12, 9 mln e nel 2024 13,9 mln	Forniti chiarimenti	In ottemperanza a quanto previsto dal D.Lgs. 112/2015 e a quanto riportato nel Prospetto Informativo della Rete (PIR) di RFI, allo stato attuale buona parte delle tratte che compongono la Direttrice del Brennero risulta classificata come "preventivamente satura". Tale classificazione deriva dal raggiungimento, in specifiche fasce orarie della giornata, delle soglie di saturazione della capacità disponibile sulle singole tratte.A riguardo, il capitolo 4.9 del Documento conclusivo del Dibattito Pubblico di cui questo sinottico costituisce parte integrante, riporta un estratto del Prospetto Informativo della Rete (PIR), nel quale sono individuate le fasce orarie considerate sature o prossime alla saturazione. Le ipotesi di ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo.
279	Circoscrizione di Marco	Mail del 07/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Si evidenzia che lo studio di fattibilità è carente dell'informazione relativa all’esatta indicazione degli intervalli orari riferiti agli otto momenti di saturazione della linea attuale, si chiede pertanto la rapida integrazione di detto studio	Forniti chiarimenti	Lo Studio di Trasporto ha valutato le condizioni di capacità della direttrice del Brennero nel loro complesso, evidenziando criticità prestazionali e una limitata disponibilità di capacità residua sulla linea esistente. La classificazione di ampie tratte della direttrice come “sature” o “preventivamente sature” costituisce uno degli elementi di riferimento considerati nell'ambito delle analisi trasportistiche; al contrario, l'individuazione puntuale dei singoli intervalli orari di saturazione non risulta determinante ai fini delle valutazioni condotte, che si basano sull'analisi complessiva delle prestazioni della linea, dei livelli di utilizzo della capacità e delle previsioni di evoluzione della domanda di traffico. Al fine di fornire riscontro puntuale alla richiesta, si riporta al capitolo 4.9 del Documento conclusivo del Dibattito Pubblico di cui questo sinttico costituisce parte integrante, un estratto del Prospetto Informativo della Rete (PIR), nel quale sono individuate le fasce orarie considerate sature o prossime alla saturazione.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
280	Federazione Provinciale dei Consorzi Irrigui e di Miglioramento Fondiario di Trento	Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Viene espressa la totale e ferma contrarietà all'attuale Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali	Forniti chiarimenti	Le alternative presentate nell'ambito del Dibattito Pubblico sono il risultato di un percorso di approfondimento progettuale avviato nel 2003, quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Nel corso degli anni, le diverse configurazioni progettuali sono state analizzate e progressivamente affinate con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla Provincia Autonoma di Trento, perseguendo l'obiettivo di ridurre le possibili interferenze tra il tracciato ferroviario e le risorse idriche del territorio, limitare il consumo di suolo e migliorare l'inserimento dell'opera nel contesto ambientale e territoriale. Si rimanda a tal proposito a quanto illustranto nel corso dell'incontro di dibattito svoltosi in data 24 marzo 2026 e disponibile al www.dpcirconvallazionerovereto.it. Un passaggio significativo di tale percorso si è registrato nel 2018, quando la soluzione progettuale originaria, che prevedeva un unico lotto funzionale comprendente le circonvallazioni di Trento e Rovereto, è stata articolata negli attuali Lotto 3A - Circonvallazione di Trento e Lotto 3B - Circonvallazione di Rovereto. Tale scelta è stata assunta al fine di consentire il proseguimento dell'iter progettuale della soluzione relativa alla circonvallazione di Trento, caratterizzata da un maggiore livello di consolidamento progettuale, e, contestualmente, di sviluppare ulteriori approfondimenti sul Lotto 3B, con particolare riferimento agli aspetti geologici, idrogeologici, ambientali ed economici. Nell'ambito della project review avviata nel 2021, sono state valutate ulteriori alternative al fine di ridurre le possibili interferenze con falde, sorgenti e altre componenti ambientali sensibili, minimizzare gli effetti sul territorio e contenere l'occupazione di suolo. In tale contesto, tali alternative sono state approfondite e poste a confronto sempre con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico dell'Osservatorio. Tra le configurazioni analizzate è stata valutata anche una soluzione che prevedeva lo sviluppo della galleria in posizione più prossima al versante orientale della Vallagarina. Le alternative successivamente sottoposte al Dibattito Pubblico sono state elaborate sulla base di tali attività di analisi e costituiscono l'esito di un articolato percorso di studio, confronto tecnico-istituzionale e valutazione comparativa. Le soluzioni presentate riflettono oltre vent'anni di elaborazioni progettuali e approfondimenti progressivi e sono state sviluppate perseguendo il miglior equilibrio tra le esigenze funzionali dell'infrastruttura ferroviaria, la tutela delle risorse ambientali e idriche, la riduzione delle interferenze con il sistema insediativo e il contenimento del consumo di suolo.
281	Circoscrizione di Marco	Mail del 06/05/2025	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si richiede l'elaborazione di nuove proposte progettuali basate sul principio del "distanziamento massimo", esplorando lo spostamento dell'imbocco delle gallerie verso sud, ovest o nord.	Accolta	Per quanto attiene l'imbocco sud, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell'intervento sull'abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l'eventuale spostamento dell'imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell'intervento sull'abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento.
282	Circoscrizione di Marco	Mail del 06/05/2025	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si richiede il distanziamento delle Infrastrutture Critiche: Sottostazione elettrica e posto di movimentazione devono essere riposizionati ad una distanza minima di 500 metri lineari da qualsiasi insediamento residenziale.	Accolta	Per quanto attiene l'imbocco sud, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell'intervento sull'abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. In tale contesto potrà essere valutata l'eventuale rilocalizzazione della sottostazione elettrica, compatibilmente alle esigenze del sistema elettrico di trazione. Preme precisare come l'eventuale spostamento dell'imbocco sud della galleria e del posto di movimento, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell'intervento sull'abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento.
283	Circoscrizione di Marco	Mail del 06/05/2025	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si richiede la gestione del cantiere fuori dall'abitato: delocalizzazione delle aree di stoccaggio e dei cantieri operativi lontano dalle zone abitate.	Parzialmente accolta	Nel corso delle successvie fasi progettuali sarà possibile valutare tale opportunità. La tutela della salute e del benessere della popolazione sono alla base dell'esecuzione delle lavorazioni. A tal fine, già a partire dallo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica viene sviluppato il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), successivamente approfondito nelle fasi progettuali di maggior dettaglio, documento che disciplina l'organizzazione delle attività di cantiere e definisce le misure operative finalizzate a contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Il PAC regola, tra l'altro, la localizzazione e l'organizzazione delle aree di cantiere, la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori, gli orari delle attività, le modalità di contenimento delle emissioni sonore, delle polveri e delle vibrazioni, nonché le misure di tutela delle componenti ambientali e delle aree maggiormente sensibili, con l'obiettivo di limitare i disagi per residenti e attività presenti sul territorio.
284	Circoscrizione di Marco	Mail del 06/05/2025	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si richiede la tutela della viabilità locale ovvero il divieto assoluto e monitorato di transito per i mezzi di cantiere all'interno del centro abitato di Marco.	Parzialmente accolta	Nelle successive fasi progettuali saranno sviluppati, come da prassi, specifici studi dei flussi di traffico e della viabilità locale al fine di valutare il coordinamento con le attività di cantiere e definire le eventuali misure di mitigazione. I transiti dei mezzi di cantiere saranno prioritariamente concentrati sulla viabilità principale, limitando per quanto possibile il ricorso alla viabilità agricola e comunale. RFI conferma la propria disponibilità a condividere con le Amministrazioni competenti le modalità di gestione del traffico durante le fasi di cantiere, prevedendo, ove necessario, circuitazioni temporanee, sensi unici alternati e percorsi provvisori finalizzati a minimizzare le interferenze con la circolazione e i disagi per cittadini e attività economiche.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
285	Circoscrizione di Marco	Mail del 06/05/2025	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si richiede la riconfigurazione del tracciato: In caso di opzione in superficie: spostamento del tracciato a ovest della linea attuale, con abbassamento della quota del piano del ferro per ridurre l'altezza (e l'impatto visivo) delle barriere.	Accolta	Per quanto attiene l'imbocco sud, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell'intervento sull'abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l'eventuale spostamento dell'imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell'intervento sull'abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento.
286	Circoscrizione di Marco	Mail del 06/05/2025	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si richiede la riconfigurazione del tracciato: In caso di interramento: evidente priorità per galleria naturale profonda. Produzione di una perizia stratigrafica dettagliata che specifichi natura e volumi degli scavi, distinguendo chiaramente tra galleria naturale e artificiale.	Accolta	Le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell'intervento sull'abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l'eventuale spostamento dell'imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell'intervento sull'abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento.
287	Circoscrizione di Marco	Mail del 06/05/2025	COMPENSAZIONI, GARANZIE E TUTELE LEGALI	Si richiede l'emissione di garanzie fideiussorie a copertura dei tempi di stoccaggio dei materiali e della bonifica dei siti.	Non accoglibile	La gestione dei materiali di scavo e dei siti di deposito sarà disciplinata e verificata nell'ambito delle procedure autorizzative e attuative previste dalla normativa vigente. Tali aspetti saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali e di valutazione da parte delle Autorità competenti, tra cui gli Enti territoriali, la Provincia e il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Nella fase realizzativa, l'Appaltatore sarà tenuto a dotarsi delle coperture assicurative previste dalla normativa e dal contratto di appalto, incluse le polizze per la responsabilità civile verso terzi (RCT), finalizzate a garantire il risarcimento di eventuali danni derivanti dall'esecuzione delle attività di cantiere. Restano in ogni caso ferme le responsabilità dell'Appaltatore e gli obblighi di ripristino e messa in sicurezza eventualmente previsti dalla normativa vigente e dalle prescrizioni impartite dalle Autorità competenti.
288	Circoscrizione di Marco	Mail del 06/05/2025	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Si richiede l'inserimento permanente dei rappresentanti della circoscrizione nel tavolo tecnico di confronto - rif. Osservazione 12 del Comune di Rovereto	Accolta	RFI esprime il proprio nulla osta alla partecipazione dei rappresentanti della circoscrizione, la quale dovrà comunque essere valutata e approvata dai soggetti competenti.
289	Circoscrizione di Marco	Mail del 06/05/2025	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si richiama e sostiene l'osservazione n. 3 del Comune di Rovereto (opzione Zero)	Forniti chiarimenti	Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP, sono state sostanzialmente sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, http://www.bcpplatform.eu) ed opportunamente sottoposte all'Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia generato dal miglioramento del livello di servizio del vettore ferroviario, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le ipotesi del solo ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo. In ogni caso, la documentazione del PFTE sarà opportunamente integrata al fine di meglio esplicitare il quadro delle valutazioni poste a supporto delle conclusioni sopra richiamate.
290	Circoscrizione di Marco	Mail del 06/05/2025	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Si richiede che il benessere dei cittadini e la tutela della salute siano considerati paramentri tecnici prioritari e non subordinati alla fattibilità economica dell'opera	Accolta	Si evidenzia che gli aspetti sociali costituiscono elementi alla base dello sviluppo e valutazione delle soluzioni progettuali e sono considerati, insieme agli aspetti tecnico - economici e ambientali nell'ambito dell'Analisi Multicriteriale che supporta il confronto tra le diverse opzioni progettuali. Nelle successive fasi di progettazione saranno inoltre sviluppati gli approfondimenti propri del livello progettuale, finalizzati a definire le misure di mitigazione e le modalità operative più idonee a contenere gli effetti delle attività di realizzazione dell'opera sul contesto territoriale e sulla qualità della vita delle comunità interessate. Resta altresì confermato l'impegno a garantire un'informazione puntuale e un confronto continuativo con il territorio nel corso dello sviluppo progettuale e della realizzazione dell'intervento, al fine di favorire la condivisione delle informazioni e la massima conoscenza delle attività previste.
291	Circolo di Trento Legambiente	Mail del 07/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Si osserva che la ferrovia del Brennero non sembrerebbe attualmente sfruttata al massimo delle sue potenzialità, richiamando dati sulla variabilità dei treni merci giornalieri e sulla capacità teorica già indicata in passato. Da ciò deriva il dubbio che una parte del traffico possa essere assorbita dall'infrastruttura esistente con una gestione più efficiente. Si richiede di fornire una valutazione sulle capacità potenziali dell'attuale ferrovia e sulle ragioni per cui essa oggi non viene sfruttata pienamente.	Forniti chiarimenti	In ottemperanza a quanto previsto dal D.Lgs. 112/2015 e a quanto riportato nel portale del Prospetto Informativo della Rete di RFI, allo stato attuale buona parte delle tratte che compongono la direttrice del Brennero risulta classificata come "preventivamente satura". Tale classificazione deriva dal raggiungimento, in specifiche fasce orarie della giornata, delle soglie di saturazione della capacità disponibile sulle singole tratte. Al fine di fornire riscontro puntuale alla richiesta, si riporta al capitolo 4.9 del Documento conclusivo del Dibattito Pubblico di cui questo sinttico costutuisce parte integrante, un estratto del Prospetto Informativo della Rete (PIR), nel quale sono individuate le fasce orarie considerate sature o prossime alla saturazione. Le ipotesi di ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
292	Circolo di Trento Legambiente	Mail del 07/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Si ritengono poco realistiche le previsioni di crescita del traffico merci transalpino poste alla base dell’opera, osservando che gli scenari di crescita del PIL utilizzati da RFI risultano già sovrastimati rispetto ai dati effettivi degli anni successivi. Viene inoltre giudicato modesto l’effetto previsto sulla riduzione del traffico merci su gomma al Brennero rispetto all’entità dell’investimento infrastrutturale.	Forniti chiarimenti	Le previsioni di traffico poste alla base del progetto si avvalgono dei recenti Studi di Trasporto sviluppati nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP), dedicati rispettivamente alla componente merci e ai servizi passeggeri di lunga percorrenza transfrontalieri. Tali studi sono pubblicamente consultabili al seguente indirizzo: https://www.bcplatform.eu/studidicorridoio. Le valutazioni sono state sviluppate mediante modelli trasportistici avanzati in grado di simulare l'evoluzione della domanda di mobilità, l'interazione tra domanda e offerta di trasporto e gli effetti derivanti dal progressivo completamento dell'assetto infrastrutturale del Corridoio del Brennero. In particolare, per il traffico merci, i modelli considerano differenti variabili, tra cui gli scenari di crescita economica, l'evoluzione dei costi dei diversi modi di trasporto e le caratteristiche prestazionali delle infrastrutture stradali e ferroviarie. Tali elementi consentono di valutare gli effetti delle diverse ipotesi di sviluppo della domanda e del trasferimento modale strada-ferrovia. Per quanto riguarda l'evoluzione dei traffici, si evidenzia che il traffico ferroviario merci al Brennero ha registrato nel lungo periodo un andamento complessivamente crescente pur in presenza di contesti economici e geopolitici caratterizzati da significativi elementi di incertezza. Eventuali scostamenti rispetto agli scenari previsionali possono influire sulle tempistiche di raggiungimento di determinati volumi di traffico, senza tuttavia alterare il ruolo strategico dell'infrastruttura nel quadro dei collegamenti europei lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Con riferimento agli effetti sul trasferimento modale, le analisi economiche e trasportistiche sviluppate nell'ambito del progetto evidenziano che il potenziamento della capacità e delle prestazioni del sistema ferroviario costituisce una condizione necessaria per incrementare la quota di traffico merci trasportata su ferro e favorire, nel medio-lungo termine, il trasferimento di quote di traffico attualmente svolte su strada. Le analisi costi-benefici condotte nell'ambito degli studi progettuali hanno inoltre evidenziato una redditività socioeconomica positiva dell'intervento, attribuibile non soltanto agli effetti sul trasferimento modale, ma anche ai benefici derivanti dal miglioramento dell'efficienza del sistema ferroviario, dall'incremento della capacità disponibile, dalla riduzione delle emissioni e dal rafforzamento dell'accessibilità e della competitività del corridoio ferroviario europeo.
293	Circolo di Trento Legambiente	Mail del 07/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Si ritengono 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.	Forniti chiarimenti	Atti di politica dei trasporti non possono che essere prodotti per favorire una riduzione dell'utilizzo dell'autotrasporto (i.e. incremento dei costi). A questo riguardo, le valutazioni prodotte nell'ambito delle attività sviluppate dalla Brenner Corridor Platform (BCP), hanno evidenziano come l'incremento dei costi del trasporto su strada determini un significativo aumento della quota modale ferroviaria e una corrispondente riduzione di quella stradale, con una conseguente redistribuzione della domanda sull'insieme dei valichi alpini.
294	Circolo di Trento Legambiente	Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si consiedera critica la divisione del Lotto 3 nei due sottolotti 3A e 3B, ritenendo che ciò abbia impedito una valutazione complessiva della circonvallazione Trento-Rovereto. In particolare, la discussione sul Lotto 3B parte da un punto di innesto, l'area di Acquaviva, già condizionato dalle scelte del Lotto 3A e non necessariamente ottimale in una prospettiva unitaria	Forniti chiarimenti	Il progetto del Lotto 3B è sviluppato garantendo il coordinamento con le altre infrastrutture presenti e pianificate sul territorio, nonché la coerenza funzionale e progettuale con il Lotto 3A
295	Circolo di Trento Legambiente	Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si osserva che durante il Dibattito Pubblico è stata presentata una proposta di un tracciato in Destra Adige presentata dalla Rete dei Cittadini, che avrebbe potuto costituire una base da sviluppare tecnicamente invece di essere semplicemente respinta per carenze progettuali. 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.	Fuori perimetro	Presupponendo che l'osservazone sia riferita al Dibattito Pubblico della Circonvallazione Ferroviaria di Trento, la stessa esula dal perimetro di competenza del presente intervento. Ad ogni modo, le soluzioni presentate in DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. La valutazione delle alternative di tracciato è stata pertanto effettuata ancora prima del Dibattito Pubblico in seno al Comitato Tecnico Scientifico istituito nell'ambito dell'Osservatorio per il Corridoio del Brennero nel quale sono rappresentati tutti i Comuni interssati dall'opera.
296	Circolo di Trento Legambiente	Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Una delle principali preoccupazioni riguarda lo scavo di gallerie molto lunghe quasi interamente in depositi alluvionali sotto la falda freatica. Si richiede se esistono precedenti, in particolare in Italia, di gallerie così lunghe realizzate in ambienti analoghi?	Forniti chiarimenti	Si, esistono precedenti in Italia e all’estero di gallerie di notevole estensione scavate in depositi alluvionali sotto falda mediante TBM a fronte pressurizzato. Tra gli esempi italiani più significativi rientrano alcune tratte delle metropolitane di Milano, Torino e il nodo ferroviario AV di Bologna. Queste esperienze confermano che la tecnologia scelta è consolidata e specificamente adatta allo scavo in terreni sciolti in presenza di falda acquifera.
297	Circolo di Trento Legambiente	Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si esprime forte preoccupazione per gli additivi che saranno utilizzati nello scavo, anche alla luce di recenti episodi di contaminazione da PFAS richiamati con riferimento alla Pedemontana Veneta e alla galleria ferroviaria del San Gottardo. Si teme che gli additivi possano disperdersi in falda o degradarsi in sostanze non innocue, con rischi per ambiente, lavoratori e popolazione. 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. Si chiede inoltre quali garanzie vi siano che gli additivi usati non si disperdano in falda, potenzialmente creando problemi di inquinamento su larga scala spaziale e temporale?	Accolta	Come già rappresentato nell'ambito del dibattito, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l'Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati.
298	Circolo di Trento Legambiente	Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si chiede se quando si parla di degradazione degli additivi durante il deposito temporaneo delle terre di scavo , 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. Si chiede inoltre, poiché alcune di queste sostanze saranno volatili, se si può verificare un'evaporazione in atmosfera con gravi rischi per la salute dei lavoratori e degli abitanti in zona.	Forniti chiarimenti	Con riferimento alla degradazione degli additivi eventualmente impiegati nelle attività di scavo meccanizzato, si intende che, a seguito dei processi di degradazione e trasformazione previsti, la miscela costituita da terre e additivi non presenti caratteristiche tali da determinare effetti negativi per l'ambiente o per la salute umana, nel rispetto dei requisiti normativi applicabili. Con riferimento ai possibili fenomeni di volatilizzazione, gli additivi impiegati sono selezionati e utilizzati sulla base delle relative schede tecniche e di sicurezza e nel rispetto della normativa vigente in materia di tutela della salute e dell'ambiente. Pertanto, non sono previsti rischi significativi per i lavoratori o per la popolazione residente riconducibili all'evaporazione di tali sostanze nelle ordinarie condizioni di impiego e gestione dei materiali di scavo.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
299	Circolo di Trento Legambiente	Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	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. Come verranno affrontati?	Forniti chiarimenti	Il progetto sarà sviluppato tenendo conto della presenza delle preesistenze in superficie. L'adozione di una TBM a fronte pressurizzato e le profondità di scavo, sempre superiori a 30 m, consentiranno di contenere le subsidenze e di ridurre le vibrazioni indotte dalle lavorazioni. La progettazione sarà inoltre supportata da un articolato sistema di monitoraggio, finalizzato a verificare la rispondenza del comportamento reale alle previsioni progettuali e a consentire il tempestivo adeguamento dei parametri operativi della TBM qualora venissero rilevati valori prossimi o superiori alle soglie prestabilite.
300	Circolo di Trento Legambiente	Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Il tracciato risulta passare relativamente vicino ai pozzi dell'acqua potabile di Calliano e Besenello e ai pozzi che alimentano gli impianti irrigui agricoli. Tali risorse sono considerate di grande importanza per la popolazione e per il territorio. Si chiede quali studi siano stati o saranno svolti per valutare eventuali interferenze con i pozzi e quali garanzie siano previste per assicurarne l'integrità.	Forniti chiarimenti	Le soluzioni progettuali individuate sono il risultato di un percorso di approfondimento e confronto sviluppato nel tempo con il territorio, progressivamente affinato anche sulla base delle interlocuzioni con la Provincia Autonoma di Trento e con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero, con l'obiettivo di minimizzare le interferenze con le risorse idriche superficiali e sotterranee. Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un'importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Contestualmente verrà avviato un monitoraggio idrogeologico delle falde e delle risorse idriche, finalizzato ad approfondire la conoscenza del contesto territoriale e a valutare gli eventuali effetti dell'opera sui corpi idrici e sui punti di captazione esistenti. Tali attività consentiranno di verificare nel dettaglio i possibili rapporti tra le opere in progetto e i pozzi ad uso potabile e irriguo presenti nel territorio, definendo, ove necessario, adeguate misure di mitigazione, monitoraggio e salvaguardia. Gli approfondimenti saranno progressivamente sviluppati e affinati nei successivi livelli di progettazione e nell'ambito delle procedure autorizzative previste dalla normativa vigente.
301	Circolo di Trento Legambiente	Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	L'uscita sud della galleria lambisce l'abitato di Marco e si ritiene che comporterà significativi disagi alla popolazione residente. Si ritiene opportuno valutare lo spostamento verso sud dell'uscita dalla galleria.	Accolta	Per quanto attiene l'imbocco sud, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell'intervento sull'abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l'eventuale spostamento dell'imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell'intervento sull'abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento.
302	Circolo di Trento Legambiente	Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Il previsto posto di movimento di Marco occuperebbe un'ampia fascia di terreno agricolo, con la presenza di due binari della linea storica, due della nuova linea e quattro binari del posto di movimento. Si dubita della necessità di tutti i binari previsti, soprattutto in direzione nord. Si chiede se siano effettivamente necessari quattro binari per il posto di movimento e si propone di valutarne la riduzione, al fine di contenere il consumo di suolo agricolo.	Forniti chiarimenti	La configurazione del Posto di Movimento di Marco, compreso il numero di binari previsti, deriva dalle analisi trasportistiche e prestazionali sviluppate nell'ambito della progettazione, considerando sia gli attuali livelli di traffico sia gli scenari di esercizio futuri della linea. La dotazione infrastrutturale è stata pertanto dimensionata al fine di garantire i requisiti di capacità, regolarità, flessibilità e affidabilità dell'esercizio ferroviario nel lungo periodo. Le scelte progettuali adottate rappresentano il risultato di un bilanciamento tra le esigenze funzionali dell'infrastruttura e la necessità di contenere il più possibile l'occupazione di suolo. In particolare, l'impostazione iniziale del progetto prevedeva un impianto costituito da tre binari di precedenza per ciascuno dei nuovi binari di corsa e della Linea Storica. A seguito delle interlocuzioni preliminari con gli Enti territoriali, sono stati effettuati specifici approfondimenti progettuali finalizzati all'ottimizzazione dell'impianto e alla riduzione del relativo impatto sul territorio. La configurazione attualmente prevista costituisce pertanto l'esito di tale processo di affinamento progettuale e delle valutazioni tecniche sviluppate, risultando coerente con i requisiti prestazionali e funzionali richiesti all'infrastruttura e, al contempo, orientata al contenimento dell'occupazione di suolo e delle interferenze con il contesto territoriale.
303	Circolo di Trento Legambiente	Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si ritiene che nessuna delle tre alternative progettuali sia accoglibile, sia per i rilevanti impatti sul territorio e sulla popolazione, sia per l'assenza di adeguate motivazioni sulla scelta di alternative così simili e sull'esclusione di altre soluzioni possibili. Si chiede il ritiro del DocFAP e l'adozione di una visione territoriale integrata e sovralocale, capace di considerare gli effetti complessivi sui sistemi territoriali ampi, le interazioni tra i diversi lotti del quadruplicamento Verona-Fortezza e le altre infrastrutture esistenti o previste.	Non accoglibile	Le soluzioni presentate in DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le alternative progettuali successivamente studiate sono state analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e hanno mirato a recepire gli approfondimenti richiesti dagli enti. Le soluzioni oggi sottoposte al Dibattito Pubblico rappresentano pertanto l'esito di tale percorso di confronto e valutazione e sono state sviluppate mirando a minimizzare gli impatti sul territorio, l'interferenza con falde e sorgenti nonché con le componenti ambientali più sensibili e ridurre il consumo di suolo. Le alternative considerate sono state sottoposte a valutazione comparativa mediante Analisi Multicriteriale (AMC), che ha consentito di confrontare le diverse soluzioni sotto il profilo tecnico-economico, ambientale, territoriale e sociale, individuando l'opzione caratterizzata dal miglior equilibrio complessivo tra i differenti criteri di valutazione.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
304	Rete dei Cittadini	Mail dell'08/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Si ritiene necessario valutare non soltanto gli aspetti infrastrutturali dell'opera, ma anche le conseguenze permanenti derivanti dall'incremento del traffico merci ferroviari che può determinare effetti cumulativi sul rumore, sulle vibrazioni, sulla qualità dell'aria, sul benessere abitativo. La documentazione progettuale non appare oggi sufficientemente approfondita rispetto agli effetti sanitari e ambientali di lungo periodo derivanti dall'esposizione contrattuale al traffico ferroviario merci in aree urbanizzate. Si richiede: • una valutazione sanitaria indipendente; • studi epidemiologici e ambientali specifici; • monitoraggi permanente su rumore, vibrazioni e qualità dell'aria; • la pubblicazione periodica dei danni ambientali	Forniti chiarimenti	La tutela della salute e del benessere della popolazione costituisce un elemento prioritario nello sviluppo e nella realizzazione dell'intervento. Gli approfondimenti relativi ai potenziali effetti dell'opera sull'ambiente e sulla salute pubblica sono sviluppati nell'ambito delle procedure e degli studi previsti dalla normativa vigente e vengono progressivamente affinati nei successivi livelli di progettazione sulla base del maggiore grado di dettaglio disponibile. In tale contesto, particolare attenzione è posta agli aspetti connessi alla qualità dell'aria, al clima acustico, alle vibrazioni, alla tutela delle risorse idriche e, più in generale, alla salvaguardia delle condizioni ambientali dei territori interessati dall'intervento. Tali tematiche sono oggetto di approfondimento nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale e delle valutazioni svolte nel procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, che comprendono anche la componente salute umana, attraverso l'analisi dei possibili effetti derivanti dalle modifiche delle diverse matrici ambientali e la definizione delle necessarie misure di mitigazione e monitoraggio. Ferma restando la completezza delle valutazioni previste dall'iter autorizzativo e dai successivi sviluppi progettuali, eventuali ulteriori approfondimenti tecnici su specifici aspetti di interesse locale potranno essere condivisi e discussi nell'ambito di tavoli di confronto con le Amministrazioni interessate e con gli Enti territorialmente competenti, sulla base delle esigenze conoscitive che dovessero emergere nel prosieguo del procedimento. A tutela dell' ambiente e della salute dei cittadini, il progetto prevede per tutto il tracciato ferroviario il Piano di Monitoraggio Ambientale. Tale piano che verrà sviluppato a partire dalle successive fasi di progettazione, prevede il monitoraggio in continuo sia in fase ante operam, che durante i lavori e nella fase post operam, delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) che permette di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite previste dalla normativa vigente e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative. Come da prassi il PMA viene sviluppato in costante coordinamento con l'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente (APPA), con la quale viene condiviso ai fini delle valutazioni di competenza. L'Agenzia può formulare osservazioni e richieste di integrazione o approfondimento, che vengono recepite nel documento attraverso successivi aggiornamenti. I dati acquisiti nell'ambito delle attività di monitoraggio vengono resi disponibili agli Enti competenti attraverso sistemi informativi dedicati, quali il portale SIGMAP, assicurando la tracciabilità delle informazioni e il costante controllo delle condizioni ambientali nel corso della realizzazione dell'opera. In coerenza con quanto già adottato nell'ambito di altri interventi del Corridoio del Brennero, potrà inoltre essere prevista la condivisione dei risultati delle attività di monitoraggio ambientale attraverso l'Osservatorio del Corridoio del Brennero, favorendo la massima trasparenza e accessibilità delle informazioni ambientali nei confronti del territorio e della cittadinanza. Le attività di monitoraggio sono quindi svolte in condivisione con gli Enti di controllo competenti, garantendo un presidio continuo delle componenti ambientali interessate dall'intervento.
305	Rete dei Cittadini	Mail dell'08/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Si richiede l'istituzione di un osservatorio ambientale e sanitario anche con il coinvolgimento dei Comuni interessati, la partecipazione delle comunità territoriali che preveda monitoraggi pubblici e continuativi nonché la piena trasparenza dei dati ambientali e sanitari.	Non di competenza	RFI accoglie positivamente la proposta di istituzione di un Osservatorio ambientale e per la sicurezza sul lavoro, analogamente a quelli già istituiti per il Lotto 1 "Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena" e Lotto 3a "Circonvallazione di Trento". Tale organismo, in quanto soggetto deputato al controllo super partes delle attività correlate alla realizzazione del progetto ferroviario, dovrà essere istituito dalle Amministrazioni territoriali che avranno la competenza di definire i soggetti coinvolti e le modalità organizzative e di funzionamento. RFI assicura la massima collaborazione e trasparenza con tale organismo nel partecipare a tavoli tecnici e nel fornire i dati necessari.
306	Rete dei Cittadini	Mail dell'08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Il progetto appare orientato alla funzionalità trasportistica, con minore attenzione agli effetti permanenti sulla qualità della vita delle comunità locali. Si ritiene pertanto necessario che RFI assuma formalmente l'impegno: • a rispettare i più cautelativi standard tecnici disponibili; • a effettuare monitoraggi preventivi e successivi; • a garantire adeguate mitigazioni; • a pubblicare periodicamente i dati rilevati. Si richiede: • uno studio indipendente sugli impatti acustici e vibrazionali; • monitoraggi preventivi, in corso d'opera e successivi l'impegno formale di RFI al rispetto delle normative UNI e ISO relative al disturbo vibrazionale; • maggiori garanzie di tutela per i centri abitati interessati; • la revisione delle soluzioni maggiormente impattanti sotto il profilo residenziale	Forniti chiarimenti	Si prende atto delle osservazioni formulate in merito alla necessità di garantire un elevato livello di tutela per i centri abitati interessati dall'intervento, con particolare riferimento agli aspetti connessi a rumore, vibrazioni, monitoraggio degli effetti dell'opera e adozione di adeguate misure di mitigazione nelle diverse fasi di realizzazione ed esercizio.La tutela della salute, della qualità della vita e del benessere della popolazione costituisce un obiettivo prioritario nello sviluppo e nella realizzazione dell'intervento. Nell'ambito delle successive fasi di progettazione saranno predisposti gli approfondimenti specialistici previsti dalla normativa vigente, finalizzati alla valutazione degli effetti acustici e vibrazionali e all'individuazione delle più idonee misure di mitigazione. Il progetto sarà sviluppato nel rispetto del quadro normativo e tecnico di riferimento e dei pertinenti standard applicabili in materia ambientale, acustica e vibrazionale. A partire dalle successive fasi progettuali sarà inoltre sviluppato il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) riferito all'intero tracciato ferroviario. Il Piano prevede l'esecuzione di monitoraggi ante operam, in corso d'opera e post operam delle principali componenti ambientali, tra cui rumore, vibrazioni, qualità dell'aria, polveri, acque superficiali e sotterranee e suolo. Tali attività consentiranno di verificare l'evoluzione delle condizioni ambientali nel tempo, monitorare l'efficacia delle misure di mitigazione adottate e individuare tempestivamente eventuali scostamenti rispetto ai valori di riferimento o ai limiti normativi, consentendo l'attivazione delle necessarie azioni correttive. I dati acquisiti nell'ambito delle attività di monitoraggio vengono resi disponibili agli Enti competenti attraverso sistemi informativi dedicati, quali il portale SIGMAP, assicurando la tracciabilità delle informazioni e il costante controllo delle condizioni ambientali nel corso della realizzazione dell'opera. In coerenza con quanto già adottato nell'ambito di altri interventi del Corridoio del Brennero, potrà inoltre essere prevista la condivisione dei risultati delle attività di monitoraggio ambientale attraverso l'Osservatorio del Corridoio del Brennero, favorendo la massima trasparenza e accessibilità delle informazioni ambientali nei confronti del territorio e della cittadinanza. Con riferimento alla richiesta di ulteriori approfondimenti e verifiche specialistiche, si evidenzia che gli stessi potranno essere sviluppati nell'ambito di tavoli tecnici dedicati, istituiti in collaborazione con le Amministrazioni e gli Enti competenti, al fine di approfondire gli aspetti di maggiore interesse per il territorio e condividere gli esiti delle valutazioni condotte. Con riferimento alla richiesta di revisione delle soluzioni maggiormente impattanti sotto il profilo residenziale, con particolare riguardo all'abitato di Marco, si evidenzia che il prosieguo della progettazione consentirà di sviluppare ulteriori approfondimenti finalizzati a individuare soluzioni in grado di contenere maggiormente, per quanto possibile, le interferenze con il contesto abitativo, assicurando al contempo il raggiungimento degli obiettivi funzionali e prestazionali dell'infrastruttura.
307	Rete dei Cittadini	Mail dell'08/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Il potenziamento del corridoio ferroviario del Brennero comporta anche un incremento del traffico merci lungo territori urbanizzati e densamente abitati. La documentazione progettuale viene ritenuta insufficiente rispetto agli scenari incidentali, alla gestione dell'emergenza, ai rischi cumulativi e alla compatibilità con i centri abitati attraversati dalla linea. Il transito di convogli merci pesanti e potenzialmente contenenti sostanze pericolose pone questioni rilevanti di sicurezza, protezione civile, pianificazione dell'emergenza e compatibilità territoriale. Si richiede una valutazione specifica dei rischi connessi al trasporto di merci pericolose, l'analisi degli scenari incidentali, il coinvolgimento della Protezione Civile, la predisposizione preventiva di piani di emergenza territoriali e maggiori garanzie di sicurezza per i territori interessati dal corridoio ferroviario.	Forniti chiarimenti	La sicurezza dell'esercizio ferroviario e la gestione delle eventuali situazioni di emergenza costituiscono aspetti centrali nella progettazione, realizzazione ed esercizio delle infrastrutture ferroviarie e sono disciplinati da specifiche normative tecniche e procedure di settore. Gli scenari incidentali e le relative misure di prevenzione, protezione e gestione delle emergenze sono definiti nell'ambito dei Sistemi di Gestione della Sicurezza, tenendo conto delle caratteristiche dell'infrastruttura, dell'esercizio ferroviario e delle tipologie di traffico previste. Gli aspetti connessi alla sicurezza, alla protezione civile e alla pianificazione delle emergenze saranno sviluppati e approfonditi nelle successive fasi progettuali e autorizzative, in coordinamento con le Autorità e gli Enti competenti, secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
308	INU Sezione Trentino	Mail 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Viene osservato come appaia inadeguato inserire un’opera di grandissimo impatto come una nuova tratta ferroviaria, senza prima aver quantomeno interagito con la pianificazione del territorio. Le proposte delle tratte ferroviarie presentate stridono su tutti gli attuali strumenti della pianificazione: sul Piano Urbanistico Provinciale, sul Piano della Comunità di Valle e sui Piani Regolatori Generali dei comuni che attraversa. Manca ogni tipo di controllo sui rischi dal punto di vista ambientale, sociale ed economico limitando l’analisi territoriale, al dato tecnico di progetto volto a risolvere situazioni contingenti.	Forniti chiarimenti	Si rappresenta che il tracciato proposto è frutto di un lungo percorso di confronto con gli enti territoriali, avviato già a partire dal 2003. Il Dibattito Pubblico e i successivi iter autorizzativi e progettuali costituiscono gli strumenti attraverso i quali vengono approfonditi e valutati gli aspetti territoriali, urbanistici, ambientali, sociali ed economici dell’intervento, con il coinvolgimento delle amministrazioni competenti e dei portatori di interesse.
309	INU Sezione Trentino	Mail 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	La stazione centrale di Rovereto non è sul tracciato della nuova linea e sembra improbabile una stazione ipogea alla profondità prevista. Pertanto è da ipotizzare che anche i treni ad alta velocità che oggi fermano a Rovereto, non faranno più fermata, se passeranno sulla nuova linea interrata del Bypass. Lo scalo merci di Mori Stazione, attualmente poco utilizzato e, forse, in previsione di dismissione, non rientra in alcun modo nella connessione con la linea del Corridoio 1	Forniti chiarimenti	La nuova infrastruttura è principalmente finalizzata a instradare il traffico merci lungo il nuovo collegamento, contribuendo a separare i flussi di traffico e a migliorare le prestazioni complessive del sistema ferroviario. La stazione di Rovereto e la fermati di Mori continueranno a essere servite dalla linea storica e a svolgere il proprio ruolo per il traffico passeggeri.
310	INU Sezione Trentino	Mail 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si ritiene che ad opera compiuta per le persone aumenteranno i tempi di spostamento a discapito dei vantaggi di chi vive nelle grandi città, ma soprattutto le merci del basso Trentino, siano esse in uscita come in entrata, sono e resteranno su gomma. Ovvero trasportate dai camion esattamente come accade oggi, poiché raggiungere gli Hub dei grandi interporti non sarà conveniente.	Forniti chiarimenti	L'intervento si inserisce nel più ampio programma di potenziamento del corridoio ferroviario Verona-Monaco e persegue l'obiettivo di incrementare la capacità e l'efficienza del sistema ferroviario, a beneficio sia del trasporto passeggeri sia del trasporto merci. In particolare, il miglioramento delle prestazioni e dell'affidabilità dell'infrastruttura ferroviaria è finalizzato a favorire un progressivo trasferimento di quote di traffico dalla strada alla ferrovia, in coerenza con gli obiettivi nazionali ed europei di sostenibilità della mobilità e della logistica. I benefici dell'intervento si manifesteranno progressivamente con l'entrata in esercizio delle diverse tratte e saranno pienamente conseguibili con il completamento dell'intero sistema infrastrutturale previsto lungo il corridoio.
311	INU Sezione Trentino	Mail 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si rileva che l’opera appare inserita come grande trasformazione tecnica senza un adeguato preventivo coordinamento con la pianificazione urbanistica e territoriale. Si ritiene che le analisi idrogeologiche non considerino pienamente l’equilibrio delle acque della valle e si limitano a proporre soluzioni tecniche per la tenuta dei tunnel. Viene inoltre criticata l'assenza di un confronto strutturato sui diversi livelli interessati dalla trasformazione: sorgenti, agricoltura, costi futuri di gestione, capacità dell’infrastruttura di rimanere efficiente in caso di calamità naturali e ruolo attuale della ferrovia. Un ulteriore tema è l'esclusione della connessione con la stazione passeggeri di Rovereto, che serve anche il bacino dell’Alto Garda. Si chiede che il progetto sia preceduto da una pianificazione urbanistica partecipata e coordinata, capace di valutare le trasformazioni territoriali, ambientali, economiche e sociali prima della definizione tecnica dell’opera.	Forniti chiarimenti	Le alternative presentate nell'ambito del DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le alternative progettuali successivamente studiate sono state analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell’Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e sono state affinate nel tempo al fine di ridurre al minimo le possibili interferenze tra il tracciato ferroviario e le sorgenti idriche o i pozzi censiti nel territorio nonché l'occupazione di suolo. La nuova infrastruttura è principalmente finalizzata a instradare il traffico merci lungo il nuovo collegamento, contribuendo a separare i flussi di traffico e a migliorare le prestazioni complessive del sistema ferroviario. La stazione di Rovereto continuerà ad essere servita dalla linea storica e a svolgere il proprio ruolo per il traffico passeggeri. Per quanto attiene alle tematiche di pianificazione urbanistica e territoriale, si evidenzia che le relative valutazioni sono sviluppate nell’ambito dei procedimenti e delle competenze proprie delle Amministrazioni e degli Enti preposti. RFI conferma in ogni caso la propria disponibilità a partecipare ai momenti di confronto e approfondimento che dovessero rendersi opportuni.
312	INU Sezione Trentino	Mail 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si osserva che non vi è alcun progetto di paesaggio: quanto indicato nelle illustrazioni e nelle relazioni del progetto di RFI, elenca una serie di opere di mitigazione di tipo naturalistico, ma non vi è alcun riferimento a quanto prevede il PUP a proposito della pianificazione del paesaggio, oltre che non essere in linea con la definizione di paesaggio assunta dalla Convenzione Europea del Paesaggio	Forniti chiarimenti	Nel corso delle successive fasi progettuali gli aspetti paesaggistici verranno approfonditi in conformità con la normativa vigente. Il progetto sarà corredato di Studio di Impatto Ambientale e Relazione Paesaggistica, che consentiranno di valutare gli effetti dell'intervento e di indirizzare la progettazione verso soluzioni rispettose del contesto ambientale, territoriale e storico paesaggistico.
313	INU Sezione Trentino	Mail 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si osserva che i progetti proposti evidenziano un elevato consumo di suolo privo di compensazione alcuna. Questo è un ulteriore elemento che stride con l'attuale pianificazione in vigore. Si rileva come in particolare a sud della città di Rovereto, nella zona della frazione di Marco, siano situati interscambi tra linee ferroviarie che insistono su zone agricole di pregio storicamente conservate come tali ed in fregio all’abitato, senza alcuna compensazione in tal senso.	Forniti chiarimenti	Il progetto è stato sviluppato perseguendo l'obiettivo di contenere il più possibile il consumo di suolo e la localizzazione e la configurazione delle opere sono il risultato di un percorso di analisi e affinamento progettuale finalizzato a minimizzare l'occupazione permanente di nuove aree. Con riferimento alle misure compensative, si evidenzia che, inottemperanza al D.Lgs. 36/2023, il quadro economico dell'opera del Lotto 3B prevede fino al 2% del valore delle opere da destinare alla realizzazione di opere compensative a cui si aggiunge, per gli interventi di Allegato IV al D.L. 77/2021, un importo pari all' 1% del costo dell’intervento. Tale somma andrà opportunamente suddivisa tra i comuni impattati dall'opera, con il coinvolgimento della PAT. RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, né entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle Amministrazioni del territorio.
314	INU Sezione Trentino	Mail 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Con riferimento al PM Marco si osserva altresì come vi siano altre aree che potrebbero essere idonee a tale funzione tecnica, poste a nord dell’abitato di Besenello all’altezza del nuovo depuratore, ove molto minore è l’impatto sul suolo pregiato oltre che visivo.	Accolta	Per quanto attiene l’imbocco sud, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell’intervento sull’abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l’eventuale spostamento dell’imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell’intervento sull’abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
315	INU Sezione Trentino	Mail del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si osserva che non si è reperita, salvo errore, documentata motivazione sulla necessità di ubicazione dei Posto di Comunicazione lungo la nuova ferrovia ed a quale distanza debbano essere collocati tra loro.	Forniti chiarimenti	L'ubicazione dei Posti di Movimento (PM) è definita tenendo conto, da un lato, delle esigenze di gestione della circolazione ferroviaria e, dall'altro, delle specifiche condizioni del tracciato, caratterizzato dalla presenza di tratti in galleria di significativa estensione. In tale contesto, la presenza di punti di comunicazione tra i binari assume particolare rilevanza ai fini della gestione di eventuali situazioni di emergenza e del mantenimento di adeguati livelli di sicurezza e resilienza dell'esercizio. Sotto il profilo operativo, il PM consente inoltre di garantire la necessaria flessibilità nella gestione dei flussi di traffico, agevolando il corretto instradamento dei treni in caso di esigenze manutentive, anomalie o temporanee limitazioni della capacità della linea. La loro configurazione e il relativo distanziamento sono definiti sulla base di valutazioni specialistiche sviluppate secondo gli standard ferroviari vigenti e in funzione delle caratteristiche della linea e dei livelli di servizio richiesti. Nel caso specifico, tali opere contribuiscono anche a evitare possibili effetti di congestione sulla linea storica, garantendo una gestione più efficiente e regolare della circolazione ferroviaria lungo l'intero corridoio.
316	INU Sezione Trentino	Mail del 08/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si osserva che la cancellazione definitiva dello scalo merci oggi situato a Mori Stazione, rappresenterà una ricaduta negativa sia dal punto di vista economico che ambientale per il basso Trentino. La necessità di rettificare i raggi di curvatura del tracciato per consentire alte velocità anche ai treni merci, non trova giustificazione evidente se non per il fatto di favorire centri di interscambio di grandi dimensioni a discapito di quelli locali. Le merci in entrata ed in uscita dal basso Trentino resteranno infine su gomma, in base a quanto sopra esposto, e non si ravvisa alcuna necessità di avere attraversamenti così veloci e senza possibilità di fermata, nel tratto lagarino. La convenienza economica di un risparmio di pochi minuti tra un treno merci in transito nel tratto da rettificare, è ampiamente vanificato dai costi che l'economia del territorio dovrà pagare in termini di utilizzo della ferrovia. Oltre che al danno ambientale sia esso di superficie o di tratta sotterranea.	Forniti chiarimenti	Per quanto attiene il riferimento allo scalo merci situato a Mori stazione, l'area individuata risulta oltre il perimetro del presente intervento. Per quanto riguarda le considerazioni relative alle caratteristiche della nuova infrastruttura, la Circonvallazione di Rovereto si inserisce nel più ampio programma di potenziamento del Corridoio del Brennero, finalizzato ad aumentare la capacità, l'affidabilità e l'efficienza del sistema ferroviario per il trasporto delle merci lungo un asse strategico di interesse nazionale ed europeo. La nuova linea è concepita come infrastruttura ad alta capacità prevalentemente dedicata al traffico merci e risponde all'esigenza di accogliere gli incrementi di traffico previsti nel medio e lungo periodo, favorendo il trasferimento di quote di trasporto dalla strada alla ferrovia. Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP sono state sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform e successivamente analizzate mediante Analisi Costi-Benefici. Le valutazioni effettuate non si basano esclusivamente sulla riduzione dei tempi di percorrenza, ma tengono conto dell'insieme dei benefici connessi all'aumento della capacità dell'infrastruttura, al miglioramento della regolarità e dell'affidabilità dell'esercizio ferroviario, alla competitività del trasporto su ferro e agli effetti economici, ambientali e sociali derivanti dal trasferimento modale delle merci dalla strada alla ferrovia.
317	Comitato Mobilita' Sostenibile	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si ritiene che le informazioni sul Quadro Esigenziale, sul documento di fattibilità delle alternative progettuali (DocFAP) e sulle direttive progettuali sono rimaste confinate nelle "segrete stanze" e, prima dell'inizio del Dibattito pubblico, non si è voluto organizzare l'assemblea pubblica per riferire le decisioni prese a Roma.	Forniti chiarimenti	Le alternative progettuali presentate nell'ambito del Dibattito Pubblico sono il risultato di un percorso di approfondimento sviluppatosi a partire dal 2003, anno in cui RFI ha presentato la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le successive ipotesi progettuali sono state progressivamente analizzate e sviluppate con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero, istituito dalla Provincia Autonoma di Trento e composto dai rappresentanti dei Comuni interessati dall'intervento. Nel corso degli anni, tali soluzioni sono state oggetto di continui affinamenti progettuali finalizzati a minimizzare le interferenze tra l'infrastruttura ferroviaria e le risorse idriche presenti sul territorio, incluse sorgenti e pozzi censiti, nonché a contenere il consumo di suolo e gli effetti dell'opera sul contesto attraversato. Si evidenzia come inoltre, gli esiti preliminari della progettazione siano stati condivisi con il territorio pubblicamente nel corso del Consiglio Comunale di Rovereto di Marzo 2024.
318	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Il CMST è favorevole alla progettazione e realizzazione dell'accesso sud del tunnel di base del Brennero	---	Si prende atto.
319	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Il Comitato sostiene l'opera come occasione per sviluppare Metropolitana di Superficie, collegamento Rovereto–Lago di Garda, Tram Treno e potenziamento del sistema ferroviario provinciale e la pianificazione provinciale della mobilità sostenibile;	---	Si prende atto.
320	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Il CMST propone di approvare un nuovo protocollo che allarghi la partecipazione all'Osservatorio istituito per il lotto 3A ai comuni interessati dall'opera e ampli i poteri di intervento anche agli impatti sanitari e sociali. Il CMST propone di estendere ai lotti 3 B, 5 e 6 le competenze dell'Osservatorio e prevedere tra le materie di competenza anche la salvaguardia della salute della popolazione residente e dei lavoratori impegnati nella realizzazione dell'opera.	Accolta	RFI accoglie positivamente la proposta di istituzione di un Osservatorio ambientale e per la sicurezza sul lavoro, analogamente a quelli già istituiti per il Lotto 1 "Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena" e Lotto 3a "Circonvallazione di Trento". Tale organismo, in quanto soggetto deputato al controllo super partes delle attività correlate alla realizzazione del progetto ferroviario, dovrà essere istituito dalle Amministrazioni territoriali che avranno la competenza di definire i soggetti coinvolti e le modalità organizzative e di funzionamento. RFI assicura la massima collaborazione e trasparenza con tale organismo nel partecipare a tavoli tecnici e nel fornire i dati necessari.
321	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Il Comitato contesta l'affermazione secondo cui il progetto separerebbe pienamente traffico merci e passeggeri. Sulla linea nuova continueranno a circolare sia merci sia treni a lunga percorrenza, generando eterotachicità e necessità di precedenza.	Forniti chiarimenti	La Circonvallazione di Rovereto è finalizzata principalmente alla separazione del traffico merci dai servizi passeggeri attestati sulla linea storica, pur essendo possibile la circolazione sulla nuova infrastruttura di diverse tipologie di treni. Le soluzioni progettuali e le modalità di esercizio sono sviluppate per garantire adeguati livelli di capacità, regolarità e sicurezza, in coerenza con gli obiettivi funzionali dell'intervento.
322	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Il Comitato condivide l'obiettivo strategico europeo di spostare quote di traffico merci dalla strada alla ferrovia, fino allo scenario 50% strada e 50% ferrovia.	---	Si prende atto.
323	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si richiama il peso del traffico pesante sul Brennero e il problema del traffico deviato, favorito da politiche tariffarie, pedaggi e accise considerate ambientalmente dannose. Si ritiene che attivare politiche nazionali e locali che riducano il traffico deviato e trasformino i sussidi ambientalmente dannosi in misure favorevoli alla mobilità sostenibile determinerebbe una diversa distribuzione dei flussi di traffico e un alleggerimento del valico del Brennero	Forniti chiarimenti	Con riferimento al tema del traffico deviato e delle politiche volte a favorire il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, si evidenzia che tali aspetti sono oggetto di valutazioni e decisioni che coinvolgono una pluralità di soggetti istituzionali competenti a livello nazionale e internazionale. Tali temi sono stati comunque approfonditi nell'ambito delle attività sviluppate dalla Brenner Corridor Platform (BCP), che ha analizzato diversi scenari socio-economici e di politica dei trasporti finalizzati a valutare gli effetti sulla domanda di mobilità e sui flussi di traffico. In particolare, il Policy Scenario ha esaminato gli effetti derivanti dall'introduzione di misure volte a incentivare il trasporto ferroviario e a disincentivare quello stradale delle merci, evidenziando una crescita della quota modale ferroviaria e una corrispondente riduzione di quella stradale. I risultati evidenziano come l'incremento dei costi del trasporto su strada determini un significativo aumento della quota modale ferroviaria e una corrispondente riduzione di quella stradale, con una conseguente redistribuzione della domanda sull'insieme dei valichi alpini.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
324	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si condividono gli obiettivi strategici indicati nel paragrafo 1.2 e 1.3 a pag.9 e pag, 10 della Relazione di Progetto. Si ritiene che Il lotto 3 B - Circonvallazione di Rovereto, con la sua realizzazione, insieme agli altri lotti in progettazione, permetterà di potenziare notevolmente, i servizi di trasporto merci, trasporto viaggiatori regionale e a lunga percorrenza, e altre forme di mobilità sostenibile, determinando le opportunità per l’accessibilità dei territori e connessione delle valli ai centri della valle dell’Adige, migliorando la qualità della vita delle comunità trentine.	---	Si prende atto.
325	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Il Comitato ritiene che le soluzioni siano state elaborate senza una vera partecipazione diretta dei cittadini, con consigli comunali e incontri ritenuti insufficienti o poco comprensibili per i cittadini che assistevano, fino al 09/03/2026 nessuna assemblea pubblica che informasse i cittadini	Forniti chiarimenti	La soluzione presentata in DP nasce da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le alternative progettuali successivamente studiate sono state analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell’Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT. Tale percorso ha consentito di recepire nel tempo osservazioni, richieste di approfondimento e contributi tecnici provenienti dal territorio. Si evidenzia come inoltre, gli esiti preliminari della progettazione siano stati condivisi con il territorio pubblicamente nel corso del Consiglio Comunale di Rovereto di Marzo 2024. Il D.lgs 36/2023 ha previsto il procedimento del Dibattito Pubblico quale strumento di avvio della condivisione dei progetti di grandi opere con i territori interessati normandone le modalità di svolgimento.
326	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Il testo critica il nuovo Codice dei contratti pubblici perché limita la partecipazione diretta dei cittadini e affida il Responsabile del Dibattito Pubblico al committente, riducendo la terzietà percepita. Si auspica sia possibile rivedere il quadro normativo nazionale	Non di competenza	Si prende atto. Si evidenzia che RFI non ha titolarità per modificare la disciplina normativa.
327	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Il Posto Movimento di Marco viene descritto come impianto rilevante per precedenze e interconnessione tra linea nuova e linea storica. Il Comitato segnala che 6 binari potrebbero essere insufficienti e che si dovrebbe valutare l'ipotesi di 8 binari. Il modulo del binario dovrà essere di 750 m. Potrà trovare localizzazione anche in altre aree rispetto a Marco.	Forniti chiarimenti	Le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell’intervento sull’abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l’eventuale spostamento dell’imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell’intervento sull’abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento.
328	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Viene riportata la situazione di residenti di via San Romedio, con abitazioni vicinissime ad area PES, cantiere, aree tecniche e depositi, con rischio di compressione dei diritti di proprietà e grave pregiudizio alla vivibilità.	Accolta	Si prende atto. Seguiranno approfondimenti nelle successive fasi progettuali
329	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si analizzano rumore e vibrazioni in fase di cantiere e in esercizio con particolare riferimento a Marco, facendo riferimento alle attuali normative in vigore in Italia e negli altri stati europei. Il CMST chiede ai rappresentanti politici trentini di presentare mozione presso il Consiglio provinciale di Trento, affinché i corridoi silenziosi non rimangano un auspicio privo di concretezza.	Non di competenza	Si prende atto
330	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Il Comitato Mobilità Sostenibile Trentino ha elaborato una soluzione progettuale (soluzione 5) alternativa alla soluzione 3 (corridoio rosso) del lotto 3 B presentato da RFI e FS Engineering che avrebbe evitato il ricorso ad alcune misure mitigative acustiche in quanto il tracciato avrebbe interessato aree fuori dai centri abitati.	Forniti chiarimenti	Si prende atto. La proposta a valle della fase di Dibattito Pubblicopotrà essere sottoposta a valutazione qualitativa da parte di FS Engineering. All'esito delle valutazioni effettuate sarà fornito un riscontro in merito agli elementi esaminati.
331	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Sempre con riferimento al tema del rumore si chiede se RFI e le IF sono dotate del SGI, se è stato esaminato il rischio rumore, quali procedure e provvedimenti tecnici e gestionali sono previste.	Forniti chiarimenti	Gli elementi richiesti sono esaminati nel Piano Ambientale della Cantierizzazione che sarà sviluppato nell'Ambito del PFTE e affinato ne corso della progettazione di PE.
332	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Il CMST propone considerazioni in merito al tema delle vibrazioni facendo riferimento a campagne vibrazionali. Si ritiene utile effettuare campagne vibrazionali su siti diversi e presso ricettori sensibili, per una modellazione più corretta dello scenario ante operam.	Accolta	Si evidenzia che, nell’ambito del Dibattito Pubblico, sono stati sviluppati specifici approfondimenti e simulazioni finalizzati alla valutazione preliminare degli effetti dell’opera sulle principali componenti territoriali e ambientali, dai quali non sono emersi elementi tali da pregiudicarne la compatibilità con il contesto di riferimento. Tali valutazioni saranno ulteriormente sviluppate e approfondite nell’ambito della redazione del PFTE, anche al fine di affinare il quadro conoscitivo e verificare nel dettaglio le possibili interazioni tra l’intervento e il territorio interessato. Le attività di cantiere saranno realizzate nel rispetto della normativa vigente e saranno accompagnate dall’adozione delle misure di mitigazione previste e dal Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), finalizzato alla verifica delle condizioni delle componenti ambientali nelle fasi ante operam, in corso d’opera e post operam. Il PMA comprende inoltre il monitoraggio di parametri quali rumore e vibrazioni, al fine di verificare gli effetti dell’intervento e l’efficacia delle misure di mitigazione adottate. Con specifico riferimento alla fase di esercizio, sono già stati sviluppati studi previsionali relativi al rumore e alle vibrazioni ferroviarie, finalizzati all’individuazione delle più idonee misure di mitigazione. In relazione alle situazioni maggiormente esposte sono previste specifiche soluzioni tecnologiche, quali l’impiego di materassini antivibranti, volte a contenere ulteriormente la propagazione delle vibrazioni verso i ricettori sensibili.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
333	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Il CMST richiede che in fase di elaborazione del PFTE si predisponga un piano specifico di gestione delle polveri e degli interventi di mitigazione da implementare	Accolta	Il progetto prevede interventi di abbattimento delle polveri attraverso procedure operative ed opere specifiche. Nel merito delle procedure tipicamente impiegate durante la realizzazione dei lavori saranno attuate: bagnatura delle aree di cantiere non pavimentate, spazzolatura della viabilità asfaltata interessata dai traffici di cantiere, copertura dei mezzi di cantiere e delle aree di stoccaggio, organizzazione ed apprestamento delle aree di cantiere fisso in posizione il più possibile lontana da eventuali ricettori abitativi. I dettagli saranno contenuti nel Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC) di PFTE ed in quello di PE.
334	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Il CMST ritiene che si debba porre la massima vigilanza in fase progettuale e realizzazione dell'opera sull'utilizzo di additivi utilizzati nello scavo della galleria e per la riduzione dei tempi di consolidamento del calcestruzzo utilizzato. In particolare l'aggiudicataria dell'appalto dovrà produrre tutta la documentazione necessaria dalla quale dedurre la composizione chimica di ciascun additivo. Da tale documentazione deve risultare che essi sono esenti da PFAS e altre sostanze nocive per la popolazione e l'ambiente.	Accolta	Come già rappresentato, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l'Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati.
335	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Non essendo note le tipologie e le quantità di merci pericolose trasportate attualmente e in futuro (scenario 2040), il CMST ritiene sia impossibile formulare con certezza una valutazione dei rischi nel futuro esercizio ferroviario. La sicurezza dovrà essere garantita sia nelle tratte a cielo aperto di Marco e di Acquaviva e sia nella galleria GN01. Il progettista deve dotare la galleria di tutti i presidi e adottare tutte le procedure e provvedimenti per rendere i rischi accettabili e dovrà esserne data evidenza nel PFTE.	Accolta	Le modalità di gestione del trasporto di merci pericolose sono definite in funzione delle specifiche caratteristiche dei convogli, delle sostanze trasportate e del percorso interessato. Per ciascuno scenario di esercizio vengono effettuate le necessarie valutazioni di sicurezza, nel rispetto della normativa vigente e degli standard ferroviari applicabili, comprese le tratte in galleria.
336	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Si ritiene che i dati relativi alle merci pericolose in transito sulla linea dovranno essere contenuti nel futuro PFTE per una corretta esecuzione della progettazione di fattibilità tecnica ed economica e definitiva/esecutiva. Si chiede se RFI e i gestori ferroviari del corridoio scandinavo mediterraneo sono in grado di fornire e rendere pubblici i dati dei flussi di traffico di merci pericolose attuali e futuri	Forniti chiarimenti	Le modalità di gestione del trasporto di merci pericolose sono definite in funzione delle caratteristiche dei convogli, delle sostanze trasportate e del percorso interessato. Per ciascuno scenario di esercizio vengono effettuate le necessarie valutazioni di sicurezza nel rispetto della normativa vigente. I flussi di merci pericolose dipendono dalle scelte operative delle imprese ferroviarie. Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda al riscontro fornito all Dossier elaborato dal Comitato Mobilità Sostenibile per mezzo dell'Osservatorio Ambientale e per la Sicurezza del Lavoro per i lavori afferenti la Circonvallazione ferroviaria di Trento Lotto 3A con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DINE.BRE\A0011\P\2023\0000076 del 23/05/2023.
337	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ESPROPRI	Le procedure espropriative e le occupazioni temporanee devono rispettare i diritti dei proprietari e ridurre gli effetti su immobili, aree agricole e vivibilità. Riconoscere equi indennizzi non solo agli espropriati, ma anche a chi subisce occupazioni temporanee o esternalità negative prolungate.	Accolta	Tutte le procedure espropriative e di occupazione temporanea avverranno nel rispetto del Testo Unico Espropri (DPR n. 327/2001).
338	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si nutrono forti perplessità sull'entità dei viaggi sulla viabilità modificata e che interessano i centri abitati e in particolare quello della frazione di Marco. Il CMST richiede l'ottimizzazione dei trasporti da effettuare. In particolare si richiede in sede di PFTE di prevedere una adeguata distanza da ricettori sensibili e da zone densamente abitate	Accolta	Nelle successive fasi progettuali saranno sviluppati, come da prassi, specifici studi dei flussi di traffico e della viabilità locale al fine di valutare il coordinamento con le attività di cantiere e definire le eventuali misure di mitigazione. I transiti dei mezzi di cantiere saranno prioritariamente concentrati sulla viabilità principale, limitando per quanto possibile il ricorso alla viabilità agricola e comunale. RFI conferma la propria disponibilità a condividere con le Amministrazioni competenti le modalità di gestione del traffico durante le fasi di cantiere, prevedendo, ove necessario, circuitazioni temporanee, sensi unici alternati e percorsi provvisori finalizzati a minimizzare le interferenze con la circolazione e i disagi per cittadini e attività economiche.
339	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Il CMST richiede piena trasparenza nello svolgimento degli iter sul PFTE	Accolta	Come da prassi, RFI svolge gli iter autorizzativi nel pieno rispetto delle normative.
340	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Il CMST nutre forti dubbi che verranno rispettati i tempi esposti nella Relazione di Progetto dell'Opera	Forniti chiarimenti	Le tempistiche riportate nella documentazione di progetto derivano dalle valutazioni tecniche e programmatiche sviluppate nell'ambito della progettazione e tengono conto delle attività previste per la realizzazione dell'intervento. Esse rappresentano pertanto il risultato delle analisi e delle pianificazioni disponibili allo stato attuale della progettazione, ferma restando la necessità di aggiornamenti e affinamenti nelle successive fasi di sviluppo dell'opera.
341	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	il CMST nutre forti dubbi sulla fondatezza del valore stimato dell'opera, inteso al netto dei costi ed oneri a vita intera, di 1.777 milioni di euro e complessivo di 2.4 miliardi di euro.	Forniti chiarimenti	I valori economici riportati nella documentazione di progetto sono il risultato delle valutazioni tecnico-economiche sviluppate nell'ambito della progettazione e sono state definite in coerenza con il livello di approfondimento progettuale raggiunto.
342	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Il CMST ha dimostrato nel corso del DP del Lotto 3A riportando dati ufficiali che l'intera opera pubblica dell'accesso sud del tunnel di base del Brennero risulta sovradimensionata rispetto alle previsioni di traffico merci e passeggeri indicati nello scenario 2040.	Forniti chiarimenti	La progettazione dell'opera si basa su previsioni di traffico poste che si avvalgono dei recenti Studi di Trasporto sviluppati nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP), dedicati rispettivamente alla componente merci e ai servizi passeggeri di lunga percorrenza transfrontalieri. Tali studi sono pubblicamente consultabili al seguente indirizzo: https://www.bcplatform.eu/studidicorridoio . Le valutazioni sono state sviluppate mediante modelli trasportistici avanzati in grado di simulare l'evoluzione della domanda di mobilità, l'interazione tra domanda e offerta di trasporto e gli effetti derivanti dal progressivo completamento dell'assetto infrastrutturale del Corridoio del Brennero.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
343	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Con riferimento alla cosi detta opzione zero richiesta da svariati partecipanti al DP, il CMST ritiene che potenziamento dell’attuale linea storica e la non realizzazione della nuova linea presenti delle problematiche che vanno debitamente esaminate nel Dibattito Pubblico	Forniti chiarimenti	Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP, sono state sostanzialmente sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, http://www.bcpplatform.eu) ed opportunamente sottoposte all'Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia generato dal miglioramento del livello di servizio del vettore ferroviario, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le ipotesi del solo ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo. In ogni caso, la documentazione del PFTE sarà opportunamente integrata al fine di meglio esplicitare il quadro delle valutazioni poste a supporto delle conclusioni sopra richiamate.
344	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Con riferimento allo studio di trasporto il CMST sostiene che non venga realizzata né la separazione dei traffici merci e viaggiatori e né l’eliminazione dei flussi di traffico nei centri abitati. I Treni continueranno a viaggiare in tracciati prossimi ad immobili situati nelle immediate vicinanze del tracciato corridoio 3 scelto. Il CMST ritiene inoltre che manchi una valutazione complessiva della redditività dell’investimento, in quanto alcuni lotti dell’accesso sud del tunnel di base del Brennero non sono stati ancora progettati e finanziati.	Forniti chiarimenti	Il potenziamento del Corridoio del Brennero e delle singole tratte che lo compongono è finalizzato a incrementare la capacità complessiva della direttrice ferroviaria, migliorandone le prestazioni, l'affidabilità e l'efficienza operativa. In tale contesto, uno degli obiettivi dell'intervento è favorire una più efficace organizzazione dei flussi di traffico, prevedendo a regime il trasferimento della quota prevalente del traffico merci sulla nuova infrastruttura e la conseguente liberazione di capacità sulla linea storica a beneficio dei servizi passeggeri. La redditività economico-sociale si è basata sull’investimento complessivo che si rende necessario per lo sviluppo dell’intera direttrice del Brennero, comprendente la totalità dei lotti funzionali previsti (lotti 1-7). La stima economica assunta come base della redditività dell’investiento è stata elaborata sulla base del livello di approfondimento progettuale disponibile al momento della redazione dell'analisi. La quantificazione dei costi è stata sviluppata utilizzando le progettazioni disponibili e i dati tecnico-economici riferiti all'intero programma di interventi, aggiornati ai prezzi di riferimento vigenti.
345	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Con riferimento allo studio di trasporto il CMST ritiene che manchino completamente riferimenti quantitativi in riferimento al trasferimento delle merci e dei viaggiatori dalla strada alla rotaia e si richiede che vengano esplicitati nella documentazione del PFTE.	Forniti chiarimenti	Si evidenzia che il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) costituisce lo sviluppo progettuale della soluzione che, tra le alternative analizzate nel DOCFAP, presenta il miglior rapporto tra costi complessivi da sostenere e benefici attesi per la collettività. Gli studi trasportistici e le relative previsioni di domanda rappresentano pertanto elementi conoscitivi di base sviluppati nell'ambito del DOCFAP e assunti a riferimento per l'elaborazione del PFTE. In tale contesto sono valutati anche gli effetti attesi in termini di trasferimento modale di merci e passeggeri dalla strada alla ferrovia, che costituiscono uno dei presupposti delle analisi trasportistiche e socio-economiche a supporto dell'intervento.
346	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Con riferimento all'ACB non si comprende come si sia arrivati a definire il costo dell’intera opera (7 lotti) a 17.718 milioni di euro, non essendo alcuni di questi lotti (ad esempio il lotto 5 e 6) non ancora progettati.	Forniti chiarimenti	La stima economica assunta a base dell'Analisi Costi-Benefici, pari a 17.718 milioni di euro, cui si aggiungono 193 milioni di euro relativi al progetto correlato di potenziamento dell’impianto di Verona Quadrante Europa, è stata elaborata sulla base del livello di approfondimento progettuale disponibile al momento della redazione dell'analisi. La quantificazione dei costi è stata sviluppata utilizzando le progettazioni disponibili e i dati tecnico-economici riferiti all'intero programma di interventi, aggiornati ai prezzi di riferimento vigenti. L'Analisi Costi-Benefici è inoltre corredata da specifiche analisi di sensibilità finalizzate a verificare la robustezza dei risultati rispetto a possibili variazioni delle principali variabili di progetto, inclusi i costi di investimento. I valori economici relativi ai singoli lotti saranno progressivamente affinati e aggiornati in funzione dell'avanzamento delle successive fasi di progettazione.
347	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Si richiede che dati relativi all'ACB dell'intera tratta di accesso sud al tunnel di base del brennero siano inseriti nel PFTE	Forniti chiarimenti	Come definito all'art. 6 dell'Allegato 1.7 al D.lgs. 36/2023 "Il progetto di fattibilità tecnico-economica, di seguito «PFTE», costituisce lo sviluppo progettuale della soluzione che, tra le alternative possibili messe a confronto nel DOCFAP, ove redatto, presenta il miglior rapporto tra costi complessivi da sostenere e benefici attesi per la collettività." L'Analisi Costi-Benefici sviluppata nelle fasi della programmazione e della analisi delle alternative progettuali, costituisce il documento alla base del PFTE poiché presenta la soluzione con il miglior rapporto benefici/costi.
348	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Nella frazione di Marco risulta necessario minimizzare l’impatto paesaggistico. I manufatti dell’opera devono essere coerentemente inseriti nel contesto paesaggistico esistente.	Accolta	Nelle successive fasi di progettazione saranno sviluppati ulteriori approfondimenti finalizzati a ridurre gli effetti delle opere sul territorio, con particolare attenzione agli ambiti di maggiore sensibilità paesaggistica e culturale. Per quanto riguarda le opere accessorie e gli impianti funzionali all'infrastruttura, saranno valutate, ove tecnicamente e funzionalmente praticabili, soluzioni che consentano la diversa localizzazione degli impianti o, in alternativa, configurazioni progettuali volte a minimizzarne l'occupazione di suolo e gli effetti paesaggistici. Il progetto sarà corredato di Studio di Impatto Ambientale e Relazione Paesaggistica, che consentiranno di valutare gli effetti dell'intervento e di indirizzare la progettazione verso soluzioni rispettose del contesto ambientale, territoriale e storico paesaggistico. Particolare attenzione sarà rivolta agli ambiti caratterizzati da maggiore sensibilità ambientale e storico-paesaggistica. Le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell’intervento sull’abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento.
349	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Con riferimento all'abitato di Marco si ritiene esistono notevoli criticità per la presenza futura di barriere antirumore di altezza complessiva di 10-11 metri dal piano campagna.	Forniti chiarimenti	Lo studio acustico sviluppato nel corso dell'elaborazione dei primi esiti del PFTE prodotti a supporto del Dibattito Pubblico, al fine di fornire alla cittadinanza un quadro conoscitivo il più possibile completo degli effetti attesi dell'intervento e che sarà aggiornato nel corso dello sviluppo del PFTE ha evidenziato la necessità di barriere antirumore tali da rispettare i limiti acustici previsti dalla normativa di riferimento. Le opere di mitigazione saranno ottimizzate in modo da migliorare il loro inserimento nel territorio. Le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell’intervento sull’abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
350	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Con riferimento alle mitigazioni dell’impatto acustico nei tratti a cielo aperto e in una fascia di 250 metri rispetto allo sviluppo del tracciato indicate nella relazione di Progetto, non sono indicati i ricettori presenti in questa fascia e la popolazione sottoposta a rischio rumore sia mei periodi notturni che nei periodi diurni.	Forniti chiarimenti	Già a partire dai primi esiti del PFTE sviluppati a supporto del Dibattito Pubblico, al fine di fornire alla cittadinanza un quadro conoscitivo il più possibile completo degli effetti attesi dell'intervento, sono state condotte specifiche valutazioni acustiche in funzione delle opere infrastrutturali, del modello di esercizio atteso e delle caratteritiche naturali ed antropiche del territorio in conformità e coerenza con il quadro normativo di riferimento in materia di inquinamento acustico nazionale e territoriale. L'esito di tale studio ha permesso di determinare i livelli sonori indotti dalla sorgente ferroviaria su tutto il territorio e puntualmente in corrispondenza di tutti gli edifici entro una fascia di 300 m dal binario più esterno (per ciascun piano e per ciascuna facciata dell'edificio stesso). Lo studio acustico di dettaglio ha determinato per ciascun edificio, piano e facciata il livello sonoro indotto dalla sorgente ferroviaria nel periodo diurno e notturno. Questi sono stati confrontati con i limiti normativi al fine di dimensionare le opere di mitigazione acustica come previsto dalla normativa di riferimento. Resta inteso che ulteriori valutazioni saranno condotte nell'ambito delle attività di completamento del PFTE, anche in esito agli studi di approfondimento che saranno avviati in relazione alle evidenze emerse nell'ambito del Dibattito Pubblico per quanto attiene in particolare la zona dell'imbocco Sud.
351	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Con riferimento alle mitigazioni dell’impatto acustico, particolare attenzione viene posta all’imbocco sud nella frazione di Marco e nelle aree limitrofe al PM. In tale paragrafo non è considerata la mitigazione alla fonte e nei ricettori compresi nella fascia di 250 metri dal tracciato.	Forniti chiarimenti	Già a partire dai primi esiti del PFTE sviluppati a supporto del Dibattito Pubblico, al fine di fornire alla cittadinanza un quadro conoscitivo il più possibile completo degli effetti attesi dell'intervento, sono state condotte specifiche valutazioni acustiche in funzione delle opere infrastrutturali, del modello di esercizio atteso e delle caratteritiche naturali ed antropiche del territorio in conformità e coerenza con il quadro normativo di riferimento in materia di inquinamento acustico nazionale e territoriale. Lo studio acustico ha considerato una modalità di mitigazione conforme al quadro normativo di riferimento e che tenga conto in primo luogo della riduzione emissiva della sorgente ferroviaria relativa al trasporto merci per effetto della presenza di convogli conformi alle STI Noise, in secondo luogo delle barriere antirumore lungo la via di propagazione del rumore e in ultimo degli interventi diretti sugli edifici qualora questi siano necessari.
352	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si richiede nell'ambito del PFTE un esame più approfondito di possibili interferenze con Siti Contaminati	Accolta	Si prende atto dell'osservazione, fermo restando che gli approfondimenti ambientali sviluppati nell'ambito del livello progettuale posto a base del Dibattito Pubblico hanno incluso la ricognizione dei siti contaminati e potenzialmente contaminati presenti nel territorio interessato dall'opera, nonché la verifica delle relative condizioni di interferenza con il tracciato ferroviario. Tali analisi hanno evidenziato che le eventuali sovrapposizioni individuate risultano riconducibili a tratti dell'infrastruttura sviluppati in sotterraneo, a profondità dell'ordine di circa 70 m, e non determinano interferenze dirette con i siti censiti. Resta in ogni caso fermo che le successive fasi di progettazione consentiranno di sviluppare ulteriori approfondimenti specialistici e di dettaglio al fine di confermare il quadro conoscitivo disponibile
353	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Con riferimento alle interferenze con le risorse idrogeologiche di Besenello e Calliano il CMST richiede di valutare sin dal PFTE le interferenze con i pozzi e predisporre tutte le varianti possibili per minimizzare l’impatto della galleria sulle risorse idriche.	Accolta	Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall'opera.
354	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	CMST propone, in solidarietà a quanto richiesto dai comuni interessati e dai cittadini di Marco, di studiare altre alternative progettuali, spostando l’imbocco della galleria GN01 da Marco in località limitrofa, coerente con le esigenze di tracciato. In particolare si chiede di modificare il tracciato con il prolungamento della galleria GN01 in modo che esso non interessi più il centro abitato della frazione di Marco e altri centri abitati.	Accolta	Le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell’intervento sull’abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l’eventuale spostamento dell’imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell’intervento sull’abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento.
355	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Il CMST richiede a RFI e FS Engineering di valutare le proposte dell’ing. Alberto Baccegga	Accolta	La proposta trasmessa dell'ing. Alberto Baccegga a valle della fase di Dibattito Pubblico sarà sottoposta a valutazione qualitativa da parte di FS Engineering. All'esito delle valutazioni effettuate sarà fornito un riscontro in merito agli elementi esaminati.
356	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si richiede lo sviluppo di una nuova AMC che tenga in considerazione le nuove soluzioni di tracciato sviluppate.	Forniti chiarimenti	Si prende atto della richiesta. In funzione degli esiti delle valutazioni tecniche sulla proposta di tracciato di cui all'osservazione n. 361, potrà essere valutata l'opportunità di sviluppare una eventuale Analisi Multicriteria (AMC).
357	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Al fine di avere una visione più completa delle tratte dell’accesso sud che interessano il Trentino, si propone che venga finanziata nel Contratto di programma Investimenti tra Stato e RFI la progettazione dei lotti 5 e 6. La elaborazione dei DocFAP dei lotti 5 e 6 potrebbero dare soluzione ad alcuni problemi che si sono manifestati a Trento Nord e nella frazione di Marco.	Fuori perimetro	L'osservazione esula dal perimetro di competenza del Lotto 3B. Nel Contratto di Programma MIT-RFI parte Investimenti 2022-2026 aggiornamento 2025 è già inserita la riga I085 relativa ai lotti di completamento della Tratta di Accesso Sud del Tunnel di Base del Brennero. Si rappresenta che nel breve periodo è inoltre previsto l'avvio del relativo DOCFAP.
358	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	IL CMST ha proposto agli amministratori trentini la progettazione e realizzazione della Metropolitana di superficie (MdS) che costituisca l'ossatura principale del sistema di mobilità sostenibile. In particolare il Comitato chiede che nei lotti 3 A e 3B vengano previsti i nuovi collegamenti. Si ritiene fondamentale aprire fermate ferroviarie in prossimità di poli attrattori e generatori di mobilità. Ad esempio a Mattarello potrebbe essere realizzata in futuro un'altra fermata della MdS.	Non di competenza	Si prende atto

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
359	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Perché in base all'art.40 e l'allegato I.6 del D.lgs 36/2023 i cittadini non possono intervenire direttamente nei Webinar e nelle assemblee del Dibattito Pubblico e presentare osservazioni, proposte e fare domande?	Forniti chiarimenti	L'art. 40 comma 4 del D.lgs. 36/2023 stabilisce che le amministrazioni statali, le regioni e gli enti territoriali e tutti i portatori di interessi costituiti in associazioni o comitati che, in ragione degli scopi statutari, sono interessati dall'intervento, possano presentare osservazioni e proposte entro sessanta giorni dalla pubblicazione della Relazione di progetto. E' consentito che le osservazioni dei privati cittadini possano essere inviate alle Amministrazioni di riferimento o ad una delle Associazioni/Comitati costituiti responsabili di convogliare quanto raccolto dal Responsabile del Dibattito Pubblico per il seguito verso il Proponente dell'Opera.
360	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Perché i cittadini dei comuni interessati dal lotto 3b (Rovereto, Ala, Mori, Nomi, Volano, Calliano, Besenello e Trento) non sono stati informati preventivamente, in precedenza dell'inizio Dibattito Pubblico, mediante assemblee pubbliche: - sulle interlocuzioni tra enti locali e RFI SPA e Commissaria Straordinaria? - sulla scelta della soluzione 3 (corridoio rosso) mediante analisi multicriteria (AMC)? - sulle proprietà private (eventuali espropri, indennizzi per occupazioni temporanee di aree private dai cantieri etc.)?	Forniti chiarimenti	Le alternative progettuali presentate nell'ambito del Dibattito Pubblico sono il risultato di un percorso di approfondimento sviluppatosi a partire dal 2003, anno in cui RFI ha presentato la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le successive ipotesi progettuali sono state progressivamente analizzate e sviluppate con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero, istituito dalla Provincia Autonoma di Trento. Il D.lgs 36/2023 ha previsto il procedimento del Dibattito Pubblico quale strumento di avvio della condivisione dei progetti di grandi opere con i territori interessati normandone le modalità di svolgimento.
361	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	E' prevista l'istituzione dell'Osservatorio Ambientale e per la Sicurezza del Lavoro con la partecipazione dei comuni di Rovereto, Ala, Mori, Nomi, Volano, Calliano, Besenello e Trento?	Non di competenza	RFI accoglie positivamente la proposta di istituzione di un Osservatorio ambientale e per la sicurezza del lavoro, analogamente a quelli già istituiti per il Lotto 1 "Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena" e Lotto 3a "Circonvallazione di Trento". Tale organismo, in quanto soggetto deputato al controllo super partes delle attività correlate alla realizzazione del progetto ferroviario, dovrà essere istituito dalle Amministrazioni territoriali, alle quali spetta la definizione delle relative modalità organizzative e di funzionamento. RFI assicura la massima collaborazione e trasparenza con tale organismo nel partecipare a tavoli tecnici e nel fornire i dati necessari.
362	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Perchè nella soluzione 3 (corridoio rosso) del DocFAP la galleria naturale GN01 sottopassa la città di Rovereto con il piano del ferro ad una profondità dal piano campagna a circa -70 metri?	Forniti chiarimenti	L'altimetria del tracciato ferroviario in corrispondenza della galleria naturale è stata definita sulla base del quadro conoscitivo e degli approfondimenti progettuali disponibili allo stato attuale, tenendo conto dei vincoli funzionali, prestazionali e territoriali dell'intervento. Le pendenze previste risultano contenute entro i limiti stabiliti dagli standard tecnici applicabili all'infrastruttura ferroviaria e coerenti con i parametri progettuali adottati per gli altri interventi sviluppati lungo il medesimo corridoio ferroviario. Nel corso delle successive fasi progettuali, anche alla luce degli esiti della campagna geognostica e degli ulteriori approfondimenti in corso, potrà essere valutata l'opportunità di eventuali lievi ottimizzazioni dell'altimetria del tracciato.
363	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Non si ritenete che la scelta di sottopassare la città di Rovereto a circa -70 metri e non ad una quota inferiore, per esempio a -20 metri, abbia aumentato inutilmente la lunghezza della galleria GN01 e quindi i relativi costi di realizzazione?	Forniti chiarimenti	La lunghezza della galleria non è in alcun modo correlata alla profondità della stessa.
364	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Tenendo presente che con il quadruplicamento dei binari e l'introduzione delle tecnologie ERTMS LIV.2, della banalizzazione e marcia parallela della linea nuova, le precedenze possono essere effettuate, nel futuro esercizio, in linea, quanti binari di precedenza risulterebbero necessari, in totale e per la LN e LS, nel Posto Movimento Marco?	Forniti chiarimenti	Il numero dei binari di precedenza previsti nel Posto di Movimento di Marco deriva dalle analisi trasportistiche e dagli studi di esercizio sviluppati nell'ambito della progettazione, che tengono conto della configurazione infrastrutturale complessiva della linea, dei livelli di traffico attesi e dei requisiti di capacità, regolarità e flessibilità dell'esercizio ferroviario.
365	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Qual è il valore di massa di merci (netta) che verrà trasportata per ferrovia nello scenario 2040?	Forniti chiarimenti	Le previsioni di traffico merci assunte per lo scenario 2040 derivano dagli studi trasportistici sviluppati nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP), che costituiscono il quadro di riferimento condiviso tra i gestori infrastrutturali e le amministrazioni dei Paesi interessati dal Corridoio del Brennero. Tali studi sono stati utilizzati per il dimensionamento dell'infrastruttura e per le valutazioni di capacità ed esercizio della linea. La documentazione relativa agli studi di corridoio della BCP, comprese le analisi trasportistiche e gli scenari previsionali, è consultabile sui siti istituzionali della Brenner Corridor Platform e del Corridoio del Brennero. (https://www.bcplatform.eu/corridorstudies/)
366	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Nello scenario 2040 del BCP è stata valutata l'entità della massa di merci pericolose che verrà trasportata nella linea nuova?	Forniti chiarimenti	Una previsione della consistenza delle merci pericolose trasportate per ferrovia negli scenari futuri non è possibile in quanto dipende da condizioni di un particolare mercato . I quantitativi effettivamente trasportati dipendono dalle condizioni di esercizio e dalla domanda di trasporto dei diversi operatori. Inoltre i flussi di merci pericolose dipendono da scelte operative delle imprese ferroviarie.
367	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Sul totale netto delle merci trasportate per strada e ferrovia, attualmente qual è la percentuale di merci pericolose, contrassegnate con la tabella arancio?	Fuori perimetro	L'osservazione esula dal perimetro di competenza del Lotto 3B. Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda al riscontro fornito all Dossier elaborato dal Comitato Mobilità Sostenibile per mezzo dell'Osservatorio Ambientale e per la Sicurezza del Lavoro per i lavori afferenti la Circonvallazione ferroviaria di Trento Lotto 3A con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DINE.BRE\A0011\P\2023\0000076 del 23/05/2023.
368	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Attualmente qual è la massa netta di merci pericolose trasportata per ferrovia sull'attuale linea storica?	Fuori perimetro	L'osservazione esula dal perimetro di competenza del Lotto 3B. Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda al riscontro fornito all Dossier elaborato dal Comitato Mobilità Sostenibile per mezzo dell'Osservatorio Ambientale e per la Sicurezza del Lavoro per i lavori afferenti la Circonvallazione ferroviaria di Trento Lotto 3A con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DINE.BRE\A0011\P\2023\0000076 del 23/05/2023.
369	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Qual è il numero di carri e la massa netta di GPL trasportata attualmente ogni anno sull'attuale linea storica?	Fuori perimetro	L'osservazione esula dal perimetro di competenza del Lotto 3B. Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda al riscontro fornito all Dossier elaborato dal Comitato Mobilità Sostenibile per mezzo dell'Osservatorio Ambientale e per la Sicurezza del Lavoro per i lavori afferenti la Circonvallazione ferroviaria di Trento Lotto 3A con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DINE.BRE\A0011\P\2023\0000076 del 23/05/2023.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
370	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Qual è la consistenza di merci pericolose, suddivisa per classi come previsto nella tabella A dal RID e ADR, trasportate nel corridoio Scandinavo Mediterraneo attuale e futuro (scenario 2040) ogni anno su strada e per ferrovia?	Fuori perimetro	L'osservazione esula dal perimetro di competenza del Lotto 3B. Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda al riscontro fornito all Dossier elaborato dal Comitato Mobilità Sostenibile per mezzo dell'Osservatorio Ambientale e per la Sicurezza del Lavoro per i lavori afferenti la Circonvallazione ferroviaria di Trento Lotto 3A con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DINE.BRE\A0011\P\2023\0000076 del 23/05/2023.
371	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Qual è la consistenza di merci pericolose con pericoli di tossicità trasportate per strada e per ferrovia?	Fuori perimetro	L'osservazione esula dal perimetro di competenza del Lotto 3B.
372	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura RFI come hanno valutato attualmente il rischio per il trasporto delle merci pericolose in galleria e dell'attraversamento dei centri cittadini di Trento, Rovereto e delle altre località del Trentino?	Forniti chiarimenti	Le modalità di gestione del trasporto di merci pericolose sono definite in funzione delle specifiche caratteristiche dei convogli, delle sostanze trasportate e del percorso interessato. Per ciascuno scenario di esercizio vengono effettuate le necessarie valutazioni di sicurezza, nel rispetto della normativa vigente e degli standard ferroviari applicabili, comprese le tratte in galleria. L'infrastruttura ferroviaria sarà dotata dei dispositivi e degli apprestamenti di sicurezza previsti dalla normativa tecnica di settore, inclusi sistemi di monitoraggio e controllo, impianti tecnologici per la gestione delle emergenze, vie di esodo e collegamenti di sicurezza funzionali all'eventuale intervento dei soccorsi.
373	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Nella documentazione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza dell'esercizio ferroviario o integrati delle imprese ferroviarie e di RFI quali scenari incidentali sono previsti in galleria e nei centri abitati e quali azioni di mitigazione del rischio sono previsti?	Forniti chiarimenti	I requisiti di sicurezza previsti per la galleria in progetto sono conformi a quanto previsto dalla Specifica Tecnica di Interoperabilità STI-SRT “Safety in Railway Tunnels” (Regolamento UE 1303/2014 in vigore dal 1° gennaio 2015) aggiornata dal successivo Regolamento di Esecuzione (UE) 2024/191, di seguito STI SRT. L'applicazione della vigente STI-SRT è richiesta dal DM 04/03/2025, “Approvazione delle linee guida in materia di sicurezza ferroviaria”, che, al paragrafo 7 delle linee guida di sicurezza, redatte al fine di assicurare l'omogeneità della normativa nazionale con quella dell'Unione europea in materia di requisiti e di sicurezza delle gallerie ferroviarie, prescrive quanto segue: “Nella progettazione, costruzione, esercizio e manutenzione di gallerie di nuova realizzazione devono essere adottati i requisiti essenziali con le specifiche funzionali e tecniche indicate nella STI SRT”.
374	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Nella documentazione della sicurezza sono state elaborate delle mappe di rischio per il trasporto delle merci pericolose attuale e futuro?	Forniti chiarimenti	Le modalità di gestione del trasporto di merci pericolose sono definite in funzione delle specifiche caratteristiche dei convogli, delle sostanze trasportate e del percorso interessato. Per ciascuno scenario di esercizio vengono effettuate le necessarie valutazioni di sicurezza, nel rispetto della normativa vigente e degli standard ferroviari applicabili, comprese le tratte in galleria.
375	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	RFI, FS Engineering e le società aggiudicatrici dei lavori del lotto 3 B come intenderanno approcciare il trasporto delle merci pericolose nella galleria GN01 e nel centro abitato della frazione di Marco che continuerà ad essere interessato da tale trasporto?	Forniti chiarimenti	Le modalità di gestione del trasporto di merci pericolose sono definite in funzione delle specifiche caratteristiche dei convogli, delle sostanze trasportate e del percorso interessato. Per ciascuno scenario di esercizio vengono effettuate le necessarie valutazioni di sicurezza, nel rispetto della normativa vigente e degli standard ferroviari applicabili, comprese le tratte in galleria. L'infrastruttura ferroviaria sarà dotata dei dispositivi e degli apprestamenti di sicurezza previsti dalla normativa tecnica di settore, inclusi sistemi di monitoraggio e controllo, impianti tecnologici per la gestione delle emergenze, vie di esodo e collegamenti di sicurezza funzionali all'eventuale intervento dei soccorsi.
376	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Considerate le esternalità negative dovute a rumore, vibrazioni e ai rischi derivanti dal trasporto di merci pericolose è stata valutata la possibilità di spostare l'imbocco della GN01 più a sud fuori dai centri abitati di Marco o in altra posizione, escludendo di interessare l'abitato di Serravalle?	Accolta	Le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell'intervento sull'abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l'eventuale spostamento dell'imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell'intervento sull'abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento.
377	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	A Marco pensate di ridurre il rischio rumore solo con barriere antirumore alte, oppure anche con provvedimenti sugli immobili (ricettori) e con provvedimenti di altro tipo alla fonte?	Forniti chiarimenti	Già a partire dai primi esiti del PFTE sviluppati a supporto del Dibattito Pubblico, al fine di fornire alla cittadinanza un quadro conoscitivo il più possibile completo degli effetti attesi dell'intervento, sono state condotte specifiche valutazioni acustiche in funzione delle opere infrastrutturali, del modello di esercizio atteso e delle caratteritiche naturali ed antropiche del territorio in conformità e coerenza con il quadro normativo di riferimento in materia di inquinamento acustico nazionale e territoriale. Nello studio acustico sviluppato sono state considerate tutte le modalità di mitigazione del rumore ferroviario secondo i criteri previsti dal quadro normativo di riferimento e in particolar modo dal DM 29/11/2000. Le azioni per ridurre e mitigare il rumore prevedono quindi azioni sulla sorgente emissiva, interventi sulla via di propagazione e interventi sui ricettori nei casi in cui tale modalità di intervento sia quella più efficace in accordo al DPR 459/98.
378	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	La linea ferroviaria Fortezza - Verona è stata considerata a livello europeo un corridoio silenzioso. Tra i provvedimenti adottati per ridurre le emissioni di rumori vi è quello di sostituire i ceppi di ghisa per la frenatura con ceppi sintetici. In composizione dei treni che percorrono attualmente la linea ferroviaria Fortezza - Verona e viceversa quale percentuale di carri è dotato di ceppi sintetici?	Fuori perimetro	L'osservazione esula dal perimetro di competenza del Lotto 3B.
379	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Con quali tempi verrà fatto il censimento, come richiesto dal Ministero della Transizione Ecologica, dei ricettori sensibili e loro destinazioni d'uso nell'imbocco sud della galleria GN01?	Forniti chiarimenti	Il censimento, funzionale allo studio acustico e vibrazionale, è stato già effettuato.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
380	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Con quali tempi verranno elaborate e rese pubbliche, sia per la fase di cantierizzazione che in fase di esercizio, le mappe sonore su ortofoto nei periodi previsti dalla normativa diurno e notturno anche comprendendo previsioni di mitigazione, come richiesto dal Ministero dellTransizione Ecologica?	Forniti chiarimenti	Già a partire dai primi esiti del PFTE sviluppati a supporto del Dibattito Pubblico, al fine di fornire alla cittadinanza un quadro conoscitivo il più possibile completo degli effetti attesi dell'intervento, sono state condotte specifiche valutazioni acustiche in funzione delle opere infrastrutturali, del modello di esercizio atteso e delle caratteristiche naturali ed antropiche del territorio in conformità e coerenza con il quadro normativo di riferimento in materia di inquinamento acustico nazionale e territoriale. Tali valutazioni sono state condivise nel corso degli incontri del dibattito pubblico e saranno ricomprese e ulteriormente approfondite nell'ambito degli elaborati dedicati del PFTE. Gli stessi saranno sottoposti alle verifiche previste nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale. Per quanto riguarda la fase di cantierizzazione, gli impatti temporanei derivanti dalle lavorazioni sono disciplinati nell'ambito del Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che definisce l'organizzazione delle attività di cantiere e le misure volte a contenere le emissioni sonore e vibrazionali, nonché gli altri effetti temporanei sul territorio. Il PAC sarà progressivamente sviluppato e approfondito nei successivi livelli di progettazione, anche attraverso specifiche valutazioni previsionali e l'individuazione delle più opportune misure di mitigazione e monitoraggio, con particolare attenzione alla tutela dei ricettori maggiormente sensibili.
381	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Ritenete sufficiente minimizzare l’impatto visivo delle barriere antirumore con l’utilizzo di filari arborei o opere al verde?	Forniti chiarimenti	La minimizzazione dell’impatto visivo delle barriere antirumore sarà oggetto di uno specifico approfondimento nella fase di progettazione di PFTE nella quale saranno considerate tutte le azioni necessarie a mitigare la percezione e l'inserimento delle stesse nel territorio.
382	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Come intendete produrre lo studio acustico nel PFTE e con quali tempi?	Forniti chiarimenti	Già a partire dai primi esiti del PFTE sviluppati a supporto del Dibattito Pubblico, al fine di fornire alla cittadinanza un quadro conoscitivo il più possibile completo degli effetti attesi dell'intervento, sono state condotte specifiche valutazioni acustiche in funzione delle opere infrastrutturali, del modello di esercizio atteso e delle caratteristiche naturali ed antropiche del territorio in conformità e coerenza con il quadro normativo di riferimento in materia di inquinamento acustico nazionale e territoriale. Tali valutazioni sono state già condivise nel corso degli incontri del dibattito pubblico e saranno ricomprese e ulteriormente approfondite nell'ambito degli elaborati dedicati del PFTE.
383	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Come intendete intervenire sui ricettori, specialmente su quelli residenziali, per mitigare l’impatto acustico? Quali interventi intendete adottare?	Forniti chiarimenti	Nello studio acustico sviluppato nel corso dell'elaborazione dei primi esiti del PFTE prodotti a supporto del Dibattito Pubblico, al fine di fornire alla cittadinanza un quadro conoscitivo il più possibile completo degli effetti attesi dell'intervento e che saranno aggiornati nel corso dello sviluppo del PFTE sono state considerate tutte le modalità di mitigazione del rumore ferroviario secondo i criteri previsti dal quadro normativo di riferimento e in particolar modo dal DM 29/11/2000. Le azioni per ridurre e mitigare il rumore prevedono quindi azioni sulla sorgente emissiva, interventi sulla via di propagazione e interventi sui ricettori nei casi in cui tale modalità di intervento sia quella più efficace in accordo al DPR 459/98. Gli esiti dello studio acustico hanno evidenziato la necessità di una barriera antirumore a mitigazione dell'abitato di Marco. Contestualmente si prevedono interventi diretti su ricettori isolati sul lato opposto della linea ferroviaria in quanto tale soluzione è stata ritenuta quella più efficace. Ulteriori valutazione saranno condotte nell'ambito del PFTE, anche in relazione agli studi relativi all'imbocco sud che saranno attivati in relazione alle evidenze emerse nell'ambito del Dibattido Pubblico per quano riguarda la zona dell'imbocco Sud.
384	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Dove verranno esattamente installate le barriere antirumore nelle adiacenze dei centri abitati e ricettori? Quale efficacia avranno nell’abbattimento dei livelli di rumore?	Forniti chiarimenti	La barriera antirumore è posizionata lungo il binario dispari della nuova linea di circonvallazione ad una distanza compatibile con l'infrastruttura stessa e comunque all'interno della piattaforma ferroviaria. Il suo dimensionamento è tale da contenere il rumore ferroviario in corrispondenza di tutti gli edifici censiti al di sotto dei limiti normativi di riferimento secondo la destinazione d'uso dell'edificio stesso e della presenza di altre sorgenti concorsuali.
385	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Durante le fasi di realizzazione delle opere, sono state definite le fasce orarie durante le quali si producono rumore anche al di sopra delle soglie prescritte?	Forniti chiarimenti	Allo stato attuale non sono previste lavorazioni che comportino il superamento delle soglie acustiche stabilite dalla normativa vigente. La gestione degli impatti acustici connessi alle attività di cantiere è disciplinata dal Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che definisce l'organizzazione delle lavorazioni, gli orari di attività e le misure di mitigazione necessarie a contenere le emissioni sonore e a limitare i potenziali disagi per la popolazione e i ricettori sensibili presenti sul territorio. Eventuali necessità di derogare ai limiti o alle fasce orarie ordinarie potranno essere valutate esclusivamente in presenza di specifiche esigenze realizzative non altrimenti gestibili e saranno in ogni caso oggetto di preventiva condivisione e autorizzazione da parte degli Enti competenti, con applicazione delle opportune misure di mitigazione e limitatamente al tempo strettamente necessario all'esecuzione delle attività interessate.
386	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Durante la fase di cantierizzazione quanti mezzi e macchine operatrici opereranno nell’imbocco Nord e Sud della Galleria GN01 e quali livelli di rumore produrranno? Sono previsti interventi mitigativi mediante barriere antirumore provvisori e altri provvedimenti organizzativi?	Forniti chiarimenti	La gestione degli impatti acustici connessi alle attività di cantiere è disciplinata dal Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che definisce l'organizzazione delle lavorazioni, gli orari di attività e le misure di mitigazione necessarie a contenere le emissioni sonore e a limitare i potenziali disagi per la popolazione e i ricettori sensibili presenti sul territorio. Tale documento verrà sviluppato nell'ambito del PFTE e progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione,
387	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Quali misure e provvedimenti verranno adottate per ridurre il rumore alla fonte nel contatto ruota rotaia, nella frenatura dei treni merci, nelle parti in movimento delle locomotive etc.?	Forniti chiarimenti	La riduzione del rumore alla fonte costituisce un obiettivo perseguito attraverso l'impiego di materiale rotabile e componenti ferroviari conformi ai requisiti stabiliti dalle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) relative al sottosistema “Rumore” (Noise TSI). Tali specifiche definiscono limiti emissivi per il materiale rotabile ferroviario, inclusi locomotive e carri merci, con riferimento al rumore di passaggio, di avviamento e di stazionamento.
388	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	In quale percentuale il parco di materiale trainato è dotato di suole in materiale composito tipo K e LL?	Fuori perimetro	L'osservazione esula dal perimetro di competenza del Lotto 3B. Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda al riscontro fornito all Dossier elaborato dal Comitato Mobilità Sostenibile per mezzo dell'Osservatorio Ambientale e per la Sicurezza del Lavoro per i lavori afferenti la Circonvallazione ferroviaria di Trento Lotto 3A con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DINE.BRE\A0011\P\2023\0000076 del 23/05/2023.
389	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Quali altri provvedimenti di natura tecnica e/o gestionali sono stati adottati da RFI e dalle IF per ridurre tali emissioni rumorose, dovute alle sfaccettature?	Forniti chiarimenti	La linea ferroviaria è inserita nell'ambito delle Quieter Routes (tratte meno rumorose) per le quali è prevista la circolazione di carri conformi al Regolamento UE n.321/2013.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
390	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Perché nello scenario 2040 del BCP non è stata valutata la progettazione della nuova linea ferroviaria Rovereto-Lago di Garda e i relativi treni regionali, pur essendo essa prevista nel Contratto di Programma-Investimenti tra lo Stato e RFI SPA	Fuori perimetro	L'osservazione esula dal perimetro di competenza del Lotto 3B.
391	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Il CMST è in possesso di uno studio particolareggiato fatto dall'ing. Alberto Baccega che prevedeva gli imbocchi della galleria in prossimità dello stadio Quercia e a Serravalle. È possibile valutare anche questa soluzione, nella fase di Dibattito Pubblico?	Parzialmente accolta	Come riportato nel riscontro all'osservazione n. 361, la proposta trasmessa dell'ing. Alberto Baccega sarà sottoposta a valle della fase di Dibattito Pubblico a valutazione qualitativa da parte di FS Engineering. All'esito delle valutazioni effettuate sarà fornito un riscontro in merito agli elementi esaminati.
392	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Per quale motivo è stata prevista l’elettrificazione della linea nuova a 3 Kv cc anziché a 25 Kv ca?	Forniti chiarimenti	Le scelte in merito alle specifiche di elettrificazione, esulano dal perimetro del singolo intervento e sono effettuate sulla base di valutazioni a scala territoriale più ampia tenendo in considerazione il quadro dell'intera rete ferroviara. In ogni casi si rappresenta che la soluzione progettuale prevede una prima attivazione della linea con alimentazione a 3 kV c.c., assicurando la continuità e la compatibilità con la rete esistente, nonché la predisposizione delle opere necessarie per consentire, nel quadro evolutivo della rete, il successivo passaggio all'alimentazione a 25 kV c.a..
393	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	La Commissione Tecnica PNRR-PNIEC del Ministero della Transizione Ecologica ha evidenziato che per la caratterizzazione dello scenario di base si è fatto riferimento ad una campagna di rilievi vibrometrici lungo la linea in esercizio Milano-Genova per il progetto di potenziamento della linea Milano – Genova, con caratteristiche differenti. Come intende RFI SpA eseguire tale caratterizzazione eseguendo una campagna di misurazioni ante operam con postazioni più pertinenti alle caratteristiche geolitologiche degli strati superficiali del terreno della Circonvallazione di Rovereto nelle tratte in rilevato, in trincea e in galleria?	Forniti chiarimenti	Lo studio acustico sviluppato nel corso dell'elaborazione dei primi esiti del PFTE prodotti a supporto del Dibattito Pubblico, al fine di fornire alla cittadinanza un quadro conoscitivo il più possibile completo degli effetti attesi dell'intervento e che saranno aggiornati nel corso dello sviluppo del PFTE è basato su misure sperimentali eseguite in corrispondenza dell'abitato di Marco lungo la linea ferroviaria esistente e finalizzate alla caratterizzazione emissiva della sorgente ferroviaria e alle modalità di propagazione delle vibrazioni ferroviarie. Le analisi previsionali sviluppate con un modello sperimentale di tipo analitico e di tipo numerico per lo studio dell'effetto delle vibrazioni secondo l'infrastruttura di progetto, considerano le diverse modalità di propagazione delle vibrazioni per effetto del diverso contesto infrastrutturale tipologico (rilevato, trincea, etc.) sulla base di dati sperimentali e bibliografici derivanti da progettazioni similari, studi specifici sperimentali di settore, etc. Il modello previsionale utilizzato e impostato sul contesto territoriale di riferimento permette di determinare il livello di vibrazione e l'entità del disturbo da vibrazioni sui ricettori con un livello di confidenza adeguato al livello di progettazione e alle future condizioni di esercizio.
394	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	In che cosa consiste l’applicazione del sistema Slab Track o similari che si intende applicare all’armamento ferroviario della Circonvallazione di Trento per mitigare la trasmissione delle vibrazioni?	Fuori perimetro	Posto che la domanda esula dal perimetro progettuale, il sistema slab track è un sistema ferroviario a via su piastra, nel quale i binari sono posati direttamente su una struttura in calcestruzzo, in sostituzione del tradizionale armamento su ballast. Eventuali valutazioni relative alla componente vibrazionale, saranno oggetto di approfondimento delle successive fasi progettuali.
395	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Quali provvedimenti sono previsti per ridurre l’entità delle vibrazioni, con riferimento alle norme tecniche vigenti, nei ricettori che verranno individuati nel PFTE con valori superiori alle soglie stabilite?	Forniti chiarimenti	Si evidenzia che, nell’ambito del Dibattito Pubblico, sono stati sviluppati specifici approfondimenti e simulazioni finalizzati alla valutazione preliminare degli effetti dell’opera sulle principali componenti territoriali e ambientali. Tali valutazioni saranno ulteriormente sviluppate e approfondite nell’ambito dello studio vibrazionale sviluppato nel PFTE in corso di aggiornamento. In tale contesto si rappresentache è stata considerata quale soluzione progettuale di contenimento delle emissioni vibrazionali quella del materassino sottoballast da posizionare in corrispondenza degli edifici per i quali si prevede una condizione di disturbo da vibrazioni. Tale soluzione, ampiamente utilizzata e ritenuta efficace, permette di contenere il livello di vibrazioni al di sotto della soglia del disturbo prevista dalla norma tecnica UNI di riferimento.
396	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Come si intendono condurre i piani di monitoraggio, che verranno concordati con la Provincia autonoma di Trento e APPA Trento per la misurazione delle vibrazioni?	Forniti chiarimenti	Nell'ambito del progetto è prevista l'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), che comprende controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, compresa quella vibrazionale oggetto della richiesta, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate. Come da prassi il PMA viene sviluppato in costante coordinamento con l'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente (APPA), con la quale viene condiviso ai fini delle valutazioni di competenza. L'Agenzia può formulare osservazioni e richieste di integrazione o approfondimento, che vengono recepite nel documento attraverso successivi aggiornamenti. Le attività di monitoraggio sono quindi svolte in condivisione con gli Enti di controllo competenti, garantendo un presidio continuo delle componenti ambientali interessate dall'intervento.
397	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Come si intende valutare l’impatto delle vibrazioni sulle principali infrastrutture di servizi: Telecomunicazioni, Elettrico, Idrico, Gasdotto, Fognatura?	Forniti chiarimenti	Le attività realizzative saranno definite ed organizzate in modo tale da evitare qualsiasi danno al contesto infrastrutturale preesistente.
398	Comitato Mobilita' Sostenibile Trentino	Mail del 03/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Per quanto riguarda i fenomeni legati alla subsidenza, è stato elaborato uno studio di analisi di rischio dei fabbricati e relativi elaborati che individuino l’estensione del bacino di subsidenza con i relativi cedimenti attesi al piano campagna per effetto degli scavi, al fine di definire l’entità del potenziale danno indotto e i conseguenti eventuali interventi di mitigazione?	Forniti chiarimenti	Il progetto sarà sviluppato tenendo conto della presenza delle preesistenze in superficie. L’adozione di una TBM a fronte in pressione consentirà di contenere le subsidenze e di ridurre le vibrazioni indotte dalle lavorazioni. La progettazione sarà inoltre supportata da un articolato sistema di monitoraggio, finalizzato a verificare la rispondenza del comportamento reale alle previsioni progettuali e a consentire il tempestivo adeguamento dei parametri operativi della TBM qualora venissero rilevati valori prossimi o superiori alle soglie prestabilite. Durante le successive fasi progettuali sarà individuata un’area di influenza (buffer) all’interno della quale gli edifici potenzialmente interferiti saranno sottoposti a monitoraggio. In una fase preliminare verranno effettuati i rilievi dello stato di consistenza e conservazione degli immobili (testimoniali di stato); successivamente, gli edifici saranno strumentati con appositi sistemi di controllo, quali fessurimetri, inclinometri e ulteriori dispositivi di monitoraggio, al fine di rilevare tempestivamente eventuali variazioni riconducibili alle attività di cantiere e garantire la tutela del patrimonio edilizio esistente
399	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si richiama il principio di precauzione, riconosciuto dal diritto ambientale internazionale e dell’Unione Europea, richiedendo che venga applicato con particolare rigore, così da scongiurare la realizzazione di interventi potenzialmente dannosi.	Forniti chiarimenti	Il progetto è sviluppato nel rispetto del quadro normativo vigente e sulla base di approfondimenti tecnici, ambientali e territoriali progressivamente sempre più dettagliati. La progettazione è orientata a garantire la massima compatibilità dell'opera con il contesto attraversato, perseguendo la tutela delle componenti ambientali, paesaggistiche e socioeconomiche del territorio e la minimizzazione dei potenziali impatti. Le scelte progettuali sono supportate dalle analisi e dalle verifiche previste dalle procedure autorizzative, al fine di garantire la salvaguardia del territorio, assicurando il più elevato livello di sostenibilità e integrazione ambientale conseguibile.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
400	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si evidenziare l’esigenza di orientare le scelte progettuali verso soluzioni che assicurino la massima tutela delle risorse idriche. Si dovrà esprimere con chiarezza la volontà di escludere qualsiasi possibile rischio per acquiferi, falde e sorgenti, con particolare riferimento ai pozzi destinati all’uso potabile a servizio degli acquedotti comunali e al sistema irriguo agricolo che caratterizza l’intera area interessata dall’intervento. Dovrà inoltre essere ribadita la necessità di evitare tracciati in prossimità delle zone di captazione, di tenere conto della natura dinamica delle aree di salvaguardia e di garantire una protezione piena ed effettiva dei bacini idrici strategici.	Accolta	Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall’opera in progetto, permetteranno l’elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall’opera.
401	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si ritiene indispensabile procedere a valutazioni approfondite dei potenziali rischi di contaminazione (quali, ad esempio, quelli legati ai PFAS o alla presenza di altri contaminanti) e prevedere l’adozione di un sistema di monitoraggio continuo, rigoroso e indipendente dal soggetto attuatore dell’intervento, che coinvolga attivamente anche le amministrazioni comunali	Accolta	Come rappresentato durante gli incontri del Dibattito Pubblico, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell’affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l’Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati. A tutela dell' ambiente e della salute dei cittadini, il progetto prevede per tutto il tracciato ferroviario il Piano di Monitoraggio Ambientale. Tale piano che verrà sviluppato a partire dalle successive fasi di progettazione, prevede il monitoraggio in continuo sia in fase ante operam, che durante i lavori e nella fase post operam, delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) che permette di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite previste dalla normativa vigente e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative. I dati acquisiti nell'ambito delle attività di monitoraggio vengono resi disponibili agli Enti competenti attraverso sistemi informativi dedicati, assicurando la tracciabilità delle informazioni e il costante controllo delle condizioni ambientali nel corso della realizzazione dell’opera. In coerenza con quanto già adottato nell'ambito di altri interventi del Corridoio del Brennero, potrà inoltre essere prevista la condivisione dei risultati delle attività di monitoraggio ambientale attraverso l'Osservatorio del Corridoio del Brennero, favorendo la massima trasparenza e accessibilità delle informazioni ambientali nei confronti del territorio e della cittadinanza. Le attività di monitoraggio sono quindi svolte in collaborazione con gli Enti di controllo competenti, garantendo un presidio continuo delle componenti ambientali interessate dall'intervento.
402	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Si ritiene indispensabile evitare scenari in cui l’impatto sociale diventi insostenibile, compromettendo profondamente il contesto di vita e trasformando il territorio in un’area penalizzata, nella quale risulti difficile vivere, lavorare e svolgere le normali attività quotidiane.	Accolta	La tutela della salute e del benessere della popolazione sono alla base dell’esecuzione delle lavorazioni. A tal fine, già a partire dallo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica viene sviluppato il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), successivamente approfondito nelle fasi progettuali di maggior dettaglio, documento che disciplina l'organizzazione delle attività di cantiere e definisce le misure operative finalizzate a contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Il PAC regola, tra l'altro, la localizzazione e l'organizzazione delle aree di cantiere, la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori, gli orari delle attività, le modalità di contenimento delle emissioni sonore, delle polveri e delle vibrazioni, nonché le misure di tutela delle componenti ambientali e delle aree maggiormente sensibili, con l'obiettivo di limitare i disagi per residenti e attività presenti sul territorio. Inoltre, nell'ambito del progetto si prevede l'esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, tra cui rumore e vibrazioni, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate.
403	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si evidenzia l'importanza di mettere in rilievo il principio secondo cui il territorio possiede una capacità di carico limitata rispetto alla pressione infrastrutturale, evidenziando quindi la necessità di garantire coerenza e coordinamento tra le diverse politiche in materia. Ciò consente di integrare la valutazione dell’intervento con altri progetti rilevanti e di verificare la sostenibilità complessiva dell’intero sistema infrastrutturale.	Forniti chiarimenti	Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio. Le valutazioni progettuali sono infatti condotte considerando il contesto territoriale nel suo complesso e le possibili interazioni con gli altri interventi pianificati. La pianificazione e il coordinamento tra differenti infrastrutture di rilevanza territoriale e sovraterritoriale, rientrano nelle competenze delle Amministrazioni e degli Enti preposti alla programmazione e al governo del territorio. In tale contesto, RFI conferma la propria disponibilità a partecipare agli eventuali tavoli di confronto promossi dalle Amministrazioni competenti, fornendo il necessario supporto informativo e tecnico di ambito ferroviario affinché possano essere sviluppate valutazioni integrate e condivise degli scenari infrastrutturali di interesse per il territorio.
404	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si sottolinea l’esigenza di contenere il consumo di suolo agricolo di pregio, riconoscere il ruolo dell’agricoltura e proteggere ambiti di particolare rilevanza paesaggistica e storicoculturale.	Accolta	La minimizzazione del consumo di suolo rappresenta uno dei criteri che orientano lo sviluppo della progettazione e la valutazione delle alternative. Particolare attenzione è rivolta alla tutela delle aree agricole, delle componenti paesaggistiche e degli elementi di valore storico-culturale presenti nel territorio interessato, perseguendo soluzioni in grado di ridurre le interferenze con tali contesti. Tali aspetti costituiscono parte integrante del processo progettuale e saranno ulteriormente approfonditi nelle successive fasi di sviluppo, anche al fine di individuare le misure più idonee alla mitigazione degli impatti residui e al corretto inserimento dell’opera nel territorio.
405	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si richiede di evitare la contemporanea attivazione dei cantieri del Lotto 3A e del Lotto 3B	Forniti chiarimenti	Con riferimento all'eventuale contemporaneità delle attività relative ai Lotti 3A e 3B, si evidenzia che, allo stato attuale, non sono disponibili elementi definitivi in merito alle tempistiche di avvio delle lavorazioni. Una volta resi disponibili i necessari finanziamenti, saranno effettuate le opportune valutazioni, in coordinamento con gli Enti competenti al fine di verificare eventuali sovrapposizioni operative, individuare possibili elementi di interferenza e favorire le necessarie sinergie organizzative e gestionali per un'efficace conduzione delle attività.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
406	Consorzio di Miglioramento Fondiario "Praolini e Bagolè"	Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si richiede di limitare l'aumento del traffico pesante e i conseguenti effetti su qualità dell'aria e rumore, ottimizzare l'utilizzo di aree già esistenti per lo stoccaggio dei materiali, assicurando l'assenza di contaminazioni o alterazioni dei terreni interessati dagli scavi e adottarecontrolli rigorosi sui materiali estratti, al fine di prevenire possibili impatti negativi già riscontrati in situazioni analoghe.	Accolta	La pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate a partire dal Progetto di Fattibilità Tecnico Economica nel Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che verrà progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione. Nel corso delle successive fasi progettuali pertanto, saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti comprendenti analisi del traffico di cantiere con stima del numero massimo di camion/giorno, finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione, la continuità operativa delle infrastrutture e la limitazione degli effetti per la cittadinanza. In tale ambito saranno definiti e dettagliati gli elementi relativi alla mobilità e alla logistica di cantiere, inclusi i flussi di traffico previsti, i percorsi dei mezzi d'opera, gli accessi alle aree di cantiere e gli orari di movimentazione dei materiali, sulla base del livello di approfondimento progettuale progressivamente disponibile. A tutela dell’ambiente e della salute dei cittadini, il progetto prevede per tutto il tracciato ferroviario il Piano di Monitoraggio Ambientale. Tale piano che verrà sviluppato a partire dalle successive fasi di progettazione, prevede il monitoraggio in continuo sia in fase ante operam, che durante i lavori e nella fase post operam, delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) che permettono di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite previste dalla normativa vigente e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative. La gestione delle terre e rocce da scavo sarà definita nelle successive fasi progettuali attraverso la predisposizione del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT), redatto ai sensi della normativa vigente. Tale documento disciplinerà le modalità di caratterizzazione, separazione, movimentazione, deposito e destinazione dei materiali, individuando le soluzioni più idonee per ottimizzarne la gestione. In tale ambito saranno valutate anche la localizzazione delle eventuali aree di deposito temporaneo, le modalità di trasporto e i tempi di movimentazione dei materiali. In particolare, i materiali di scavo saranno gestiti esclusivamente nelle Aree di Stoccaggio e di Deposito Terre individuate. In tali aree permarranno esclusivamente per le caratterizzazioni ambientali previste dalla legge. Poi verranno o riutilizzati internamente o allontanati dalle aree di intervento per essere conferiti o in regime di sottoprodotto o in regime di rifiuto.
407	Consorzio di Miglioramento Fondiario "Praolini e Bagolè"	Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si sottolinea il ruolo fondamentale di una solida base di conoscenze scientifiche, evidenziando come ogni scelta debba poggiare su analisi tecniche, geologiche e ambientali complete, aggiornate e affidabi. È inoltre necessario garantire una validazione scientifica rigorosa degli strumenti di valutazione utilizzati e considerare scenari di lungo periodo, così da verificare la durabilità delle opere e il loro equilibrio nel rapporto con il territorio.	Accolta	Lo sviluppo della progettazione si basa sull'acquisizione e sull'analisi di dati tecnici, geologici, idrogeologici, ambientali e trasportistici, elaborati secondo metodologie consolidate e supportati da studi specialistici finalizzati a garantire la solidità e l'affidabilità delle scelte progettuali. Gli approfondimenti condotti costituiscono la base per la valutazione delle alternative e per l'individuazione delle soluzioni maggiormente compatibili con le caratteristiche del territorio. Nelle successive fasi progettuali saranno ulteriormente sviluppate le indagini e le valutazioni previste dalla normativa vigente, con particolare riferimento agli aspetti geologici, idrogeologici, ambientali e territoriali, al fine di verificare la sostenibilità, la resilienza e la durabilità delle opere nel lungo periodo e di definirne il corretto inserimento nel contesto di riferimento.
408	Consorzio di Miglioramento Fondiario "Praolini e Bagolè"	Mail del 07/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si evidenzia la necessità di una valutazione approfondita delle infrastrutture esistenti, così da fondare le decisioni su dati concreti relativi alla loro capacità e al loro effettivo utilizzo. In quest’ottica, si afferma il principio secondo cui, prima di procedere con la realizzazione di nuove opere, è opportuno puntare alla valorizzazione, all’ottimizzazione e al miglioramento di quelle già presenti.	Forniti chiarimenti	RFI concorda sull'importanza di basare le scelte infrastrutturali e trasportistiche su dati oggettivi relativi all'utilizzo e alla capacità delle infrastrutture esistenti. In tale ottica, le valutazioni alla base del progetto hanno considerato sia le condizioni attuali della rete sia gli interventi di potenziamento e ammodernamento già previsti sulla linea storica. Le valutazioni progettuali tengono inoltre conto delle previsioni di evoluzione della domanda di trasporto. Pur in presenza degli interventi di ammodernamento e ottimizzazione già attuati o programmati da RFI, la sola linea storica non risulta pertanto sufficiente a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità e di funzionalità necessari per soddisfare gli sviluppi attesi del traffico ferroviario lungo il corridoio del Brennero. Nello specifico tuttavia, la pianificazione e il coordinamento tra differenti infrastrutture di rilevanza territoriale e sovraterritoriale, rientrano nelle competenze delle Amministrazioni e degli Enti preposti alla programmazione e al governo del territorio. In tale contesto, RFI conferma la propria disponibilità a partecipare agli eventuali tavoli di confronto promossi dalle Amministrazioni competenti, fornendo il necessario supporto informativo e tecnico di ambito ferroviario affinché possano essere sviluppate valutazioni integrate e condivise degli scenari infrastrutturali di interesse per il territorio.
409	Consorzio di Miglioramento Fondiario "Praolini e Bagolè"	Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si evidenzia l’esigenza di adottare processi decisionali improntati a trasparenza, partecipazione e confronto tra diverse alternative progettuali. E' quindi fondamentale garantire un reale esame comparativo tra più soluzioni e riconoscere alle comunità locali un ruolo attivo e legittimo, valorizzandone il contributo e la conoscenza del territorio nelle decisioni che le riguardano.	Forniti chiarimenti	Le soluzioni presentate in DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le alternative progettuali successivamente studiate sono state analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell’Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e hanno mirato a recepire gli approfondimenti richiesti dagli enti. Le alternative considerate sono state sottoposte a valutazione comparativa mediante Analisi Multicriteriale (AMC), che ha consentito di confrontare le diverse soluzioni sotto il profilo tecnico-economico, ambientale e sociale, individuando l'opzione caratterizzata dal miglior equilibrio complessivo tra i differenti criteri di valutazione. Le soluzioni oggi sottoposte al Dibattito Pubblico rappresentano pertanto l'esito di tale percorso di confronto e valutazione e sono state sviluppate mirando a minimizzare gli impatti sul territorio, l'interferenza con falde e sorgenti nonché con le componenti ambientali più sensibili e ridurre il consumo di suolo.
410	Consorzio di Miglioramento Fondiario "Praolini e Bagolè"	Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Con riferimento agli aspetti geologici e allo scavo della galleria si evidenzia come si rende necessaria una progettazione geotecnica particolarmente cautelativa, supportata da modelli previsionali aggiornabili in corso d’opera. Le attività di avanzamento dovranno quindi essere adattate in funzione delle condizioni realmente incontrate al fronte di scavo. Sarà indispensabile prevedere tecniche esecutive flessibili, in grado di modificare rapidamente modalità operative, sistemi di sostegno e sequenze di scavo. Le informazioni attualmente disponibili dovranno essere integrate mediante ulteriori campagne di indagine diretta e indiretta. Sarà inoltre necessario verificare con precisione la distribuzione delle falde e le eventuali pressioni idrauliche agenti sul cavo di galleria.	Accolta	Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall'opera. Il sistema di scavo previsto per le gallerie è quello con TBM con fronte in pressione che permette di gestire sia la presenza della falda sia il terreno limitando nel contempo gli effetti di cedimento in superficie. In fase di scavo saranno ovviamente monitorati tutti i parametri principali della macchina di scavo al fine di ottimizzarli alle effettive condizioni che saranno riscontrate in corso d'opera anche attraverso una puntuale ed estesa campagna di monitoraggio.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
411	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Sarà fondamentale mantenere elevati margini di sicurezza sia per le maestranze sia per le infrastrutture e gli insediamenti presenti in superficie. Occorrerà inoltre adottare procedure costruttive progressive e costantemente verificate mediante approccio osservazionale.	Accolta	Tutti i potenziali rischi connessi alla realizzazione dell’intervento saranno oggetto di un’approfondita valutazione da parte del Coordinatore per la Sicurezza sia in fase di progettazione sia in fase di esecuzione. Le relative misure di prevenzione e mitigazione saranno dettagliatamente definite e riportate all’interno del Piano di Sicurezza e Coordinamento (PSC), in conformità alla normativa vigente, al fine di garantire la tutela dei lavoratori e la sicurezza delle attività di cantiere. La progettazione sarà inoltre supportata da un articolato sistema di monitoraggio, finalizzato a verificare la corrispondenza del comportamento reale alle previsioni progettuali e a consentire il tempestivo adeguamento dei parametri operativi della TBM qualora siano rilevati valori prossimi o superiori alle soglie prestabilite. Tale impostazione consentirà l’applicazione dell’approccio osservazionale durante l’esecuzione delle opere e la tutela degli edifici, delle infrastrutture e delle reti presenti in superficie.
412	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	In opere sotterranee analoghe realizzate in ambito alpino, situazioni di questo tipo hanno spesso comportato importanti fenomeni di drenaggio delle acque sotterranee. Lo scavo della galleria può infatti creare un nuovo percorso preferenziale per la circolazione idrica, modificando gli equilibri naturali dell’acquifero. La riduzione della portata delle sorgenti potrebbe comportare alterazioni permanenti degli equilibri ambientali e paesaggistici del territorio. Particolare attenzione deve essere riservata agli ecosistemi direttamente dipendenti dalla presenza di acqua sotterranea.	Accolta	Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall’opera. Il sistema galleria sarà progettato come un’opera impermeabile e, pertanto, non prevede il drenaggio della falda. Durante lo scavo, la TBM mantiene il fronte in pressione, bilanciando la spinta del terreno e dell’acqua e impedendo l’ingresso della falda all’interno della galleria. In questo modo si limitano le interferenze con il regime idrico sotterraneo e i possibili effetti in superficie.
413	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Risulta indispensabile sviluppare un modello idrogeologico dettagliato dell’area interessata dal tracciato che dovrà ricostruire con precisione geometria, alimentazione, permeabilità e dinamica degli acquiferi coinvolti.	Accolta	Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall'opera.
414	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Sarà necessario eseguire ulteriori campagne di monitoraggio piezometrico e prove di permeabilità in sito. Le indagini dovranno consentire di valutare gli effetti cumulativi del drenaggio nel breve, medio e lungo periodo. Durante lo scavo dovranno essere previsti sistemi di monitoraggio continuo dei livelli di falda e delle portate sorgive. Potranno rendersi necessarie opere di impermeabilizzazione della galleria o sistemi di reiniezione delle acque drenate.	Accolta	Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile.azione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello geologico ed idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall'opera. Il sistema galleria sarà progettato come un’opera impermeabile e, pertanto, non prevede il drenaggio della falda. Durante lo scavo, la TBM mantiene il fronte in pressione, bilanciando la spinta del terreno e dell’acqua e impedendo l’ingresso della falda all’interno della galleria. In questo modo si limitano le interferenze con il regime idrico sotterraneo e i possibili effetti in superficie.
415	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	COMPENSAZIONI, GARANZIE E TUTELE LEGALI	Con riferimento allo scavo potrebbe essere opportuno prevedere misure compensative per garantire la continuità degli approvvigionamenti idrici esistenti.	Parzialmente accolta	Nel corso degli approfondimenti progettuali verranno implementati studi geologici ed idrogeologici che terranno conto sia dei dati bibliografici a disposizione, sia dei dati geognostici della campagna di sondaggi effettuata. Si minimizzeranno le eventuali interferenze dirette con tutte le opere di captazione presenti sul territorio. Eventuali interferenze che dovessero emergere con reti o infrastrutture irrigue, saranno gestite da RFI secondo la prassi consolidata per la gestione e la risoluzione delle interferenze stesse, individuando e attuando le soluzioni tecniche più idonee a garantire la continuità del servizio e il ripristino della piena funzionalità delle opere interessate.
416	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Risulta indispensabile adottare sistemi di impermeabilizzazione e rivestimenti strutturali progettati per resistere a forti carichi idraulici nel lungo periodo. Le strutture definitive dovranno garantire elevati standard di tenuta idraulica, durabilità e resistenza meccanica. Anche le opere provvisionali di sostegno e consolidamento dovranno essere dimensionate in funzione delle condizioni di pressione previste	Forniti chiarimenti	La galleria e le relative opere accessorie saranno progettate, dimensionate e realizzate mediante l’adozione di idonei sistemi di impermeabilizzazione, tali da garantire nel tempo la tenuta idraulica dell’opera e la durabilità delle prestazioni previste.
417	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Risulta fondamentale sviluppare modelli geotecnici e idrogeologici estremamente dettagliati e costantemente aggiornati. Sarà inoltre necessario prevedere un sistema di monitoraggio continuo delle pressioni interstiziali e delle eventuali deformazioni strutturali.	Accolta	Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall’opera.
418	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si evidenzia che nel territorio di Volano, dove sono presenti materiali eterogenei di origine alluvionale, il rischio di subsidenza assume particolare rilevanza. Particolare attenzione deve inoltre essere riservata ai terreni agricoli e alle aree coltivate presenti nel fondovalle. L’abbassamento della quota del piano campagna può modificare le condizioni naturali di drenaggio e alterare l’equilibrio idraulico dei suoli agricoli. Ciò potrebbe comportare ristagni idrici, variazioni dell’umidità dei terreni e possibili riduzioni della produttività agricola.	Accolta	Nella fase di sviluppo del PFTE è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, indagini geofisiche ed analisi di laboratorio le cui risultanze permetteranno l'elaborazione di un modello geologico ed idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall’opera. Verranno inolte prodotti modelli geotecnici, basati su dati raccolti durante la perforazione di indagini geognostiche, per la valutazione dell'eventuale subsidenza.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
419	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Con riferimento al rischio di subsidenza si chiedono caratterizzazione geotecnica dettagliata, modelli previsionali dei cedimenti, monitoraggio continuo delle deformazioni superficiali e profonde, e misure di mitigazione o protezione per edifici, reti e aree vulnerabili.	Accolta	Nel corso delle successive fasi progettuali, verranno prodotti modelli geotecnici, basati su dati raccolti durante la perforazione di indagini geognostiche, per la valutazione dell'eventuale subsidenza. La progettazione sarà supportata da un articolato sistema di monitoraggio, finalizzato a verificare la rispondenza del comportamento reale alle previsioni progettuali e a consentire il tempestivo adeguamento dei parametri operativi della TBM qualora venissero rilevati valori prossimi o superiori alle soglie prestabilite. L'adozione di una TBM a fronte in pressione per l'esecuzione dello scavo delle gallerie consentirà di mantenere il controllo delle condizioni di equilibrio al fronte di scavo e di limitare le deformazioni del terreno indotte dalle lavorazioni. Tale soluzione è finalizzata a contenere fenomeni di subsidenza, assestamenti e vibrazioni, riducendo le possibili interferenze con gli edifici, le infrastrutture e le reti presenti sul territorio. Prima dell'avvio dei lavori saranno inoltre eseguiti i cosiddetti "testimoniali di stato", finalizzati a documentare le condizioni dei fabbricati e delle opere presenti nelle aree interessate, al fine di disporre di un quadro conoscitivo di riferimento da confrontare con le risultanze dei monitoraggi condotti durante l'esecuzione delle lavorazioni.
420	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede una pianificazione cautelativa della logistica di cantiere, con riduzione del trasporto su gomma, eventuali modalità alternative di trasporto, fasce orarie dedicate, regolazione dei flussi e monitoraggio continuo del traffico.	Parzialmente accolta	Nelle successive fasi progettuali saranno sviluppati, come da prassi, specifici studi dei flussi di traffico e della viabilità locale al fine di valutare il coordinamento con le attività di cantiere e definire le eventuali misure di mitigazione. I transiti dei mezzi di cantiere saranno prioritariamente concentrati sulla viabilità principale, limitando per quanto possibile il ricorso alla viabilità agricola e comunale. RFI conferma la propria disponibilità a condividere con le Amministrazioni competenti le modalità di gestione del traffico durante le fasi di cantiere, prevedendo, ove necessario, circuitazioni temporanee, sensi unici alternati e percorsi provvisori finalizzati a minimizzare le interferenze con la circolazione e i disagi per cittadini e attività economiche. Per quanto attiene il trasporto dei materiali di scavo mediante ferrovia, si rappresenta che lo stesso è subordinato alla sussistenza di specifiche condizioni di carattere logistico e operativo. In particolare, i volumi effettivamente movimentabili dipendono dalla disponibilità dei convogli, dalla relativa capacità di carico e dall'assegnazione delle tracce orarie, che deve in ogni caso garantire la regolarità dell'esercizio ferroviario. Ulteriori criticità sono riconducibili alla configurazione del sistema di cantierizzazione. Affinché il trasporto su ferro risulti sostenibile, è infatti necessaria la disponibilità di adeguate infrastrutture, quali un interporto in prossimità dei siti di conferimento e un binario in area di cantiere idoneo alle operazioni di carico e scarico mediante sistemi automatizzati. In particolare, l'eventuale ricorso al trasporto combinato gomma-ferro richiederebbe una complessa organizzazione delle attività di movimentazione e trasbordo dei materiali tra i diversi vettori lungo l'intera filiera logistica. Alla luce delle caratteristiche dell'intervento e delle modalità operative necessarie, tale soluzione potrebbe non determinare benefici apprezzabili in termini di riduzione del traffico stradale. Inoltre, tale soluzione di trasporto comporta la necessità di occupazione di aree molto estese nelle immediate vicinanze delle aree di imbocco, caratterizzate dalla presenza di aree agricole di pregio. Per quanto sopra ed in considerazione della prossimità della viabilità principale (SS12) e degli svincoli autostradali alle aree di imbocco, si è ritenuto preferibile non prevedere l'allontanamento delle terre mediante ferrovia, fermo restando che nelle successive fasi progettuali sarà comunque possibile approfondire ulteriormente tale opportunità sulla base di valutazioni di maggiore dettaglio.
421	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Con riferimento alla scavo della galleria naturale si chiede un piano integrato di gestione dello smarino, con tracciabilità dei materiali, riduzione del trasporto su gomma, valutazione di modalità alternative, controlli sugli additivi e prevenzione di contaminazioni, anche da PFAS.	Accolta	L'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti ambientali e sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l'Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati.
422	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Con riferimento alla qualità dell'aria si chiede una valutazione accurata delle emissioni, l'uso di mezzi a basse emissioni, ottimizzazione logistica, riduzione dei transiti, misure di contenimento delle polveri e monitoraggio continuo della qualità dell'aria.	Accolta	La pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate a partire dal Progetto di Fattibilità Tecnico Economica nel Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che verrà progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione. Nel corso delle successive fasi progettuali pertanto, saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti comprendenti analisi del traffico di cantiere con stima del numero massimo di camion/giorno, finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione, la continuità operativa delle infrastrutture e la limitazione degli effetti per la cittadinanza. Il PAC regola, tra l'altro, la localizzazione e l'organizzazione delle aree di cantiere, la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori, gli orari delle attività, le modalità di contenimento delle emissioni sonore, delle polveri e delle vibrazioni, nonché le misure di tutela delle componenti ambientali e delle aree maggiormente sensibili, con l'obiettivo di limitare i disagi per residenti e attività presenti sul territorio. A tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini, il progetto prevede per tutto il tracciato ferroviario il Piano di Monitoraggio Ambientale. Tale piano che verrà sviluppato a partire dalle successive fasi di progettazione, prevede il monitoraggio in continuo sia in fase ante operam, che durante i lavori e nella fase post operam, delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) che permettono di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite previste dalla normativa vigente e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative.
423	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede una valutazione previsionale dettagliata dell'impatto acustico, con barriere antirumore, macchinari a bassa rumorosità, limitazioni orarie, fasce dedicate per i mezzi pesanti e monitoraggio continuo dei livelli sonori.	Accolta	La pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate a partire dal Progetto di Fattibilità Tecnico Economica nel Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che verrà progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione. Il documento definirà gli orari di attività e le misure di mitigazione necessarie a contenere le emissioni sonore e a limitare i potenziali disagi per la popolazione e i ricettori sensibili presenti sul territorio, la selezione delle macchine e delle attrezzature, nonché la loro manutenzione periodica. Saranno inoltre previste misure di contenimento dell'impatto acustico da applicare nelle situazioni operative più ricorrenti, con particolare attenzione all'organizzazione delle attività, al fine di evitare emissioni sonore non necessarie.
424	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si chiede una valutazione integrata e multidimensionale degli effetti cumulativi, capace di considerare insieme componenti ambientali, territoriali, economiche, sociali e temporali.	Forniti chiarimenti	L'Analisi Multicriteri (AMC) è stata sviluppata per supportare una valutazione complessiva e comparata delle alternative progettuali, considerando criteri complementari ed atti a conferire esaustività all'analisi per contribuire al giudizio finale. Il risultato dell'AMC non va quindi inteso come semplice somma dei singoli impatti o criticità, ma come lettura integrata delle diverse componenti considerate. L'AMC è stata condotta anche considerando alcuni effetti sistemici di medio-lungo periodo derivanti dalla realizzazione dell'intervento. Tuttavia, tali aspetti risultano più propriamente approfondibili nell'ambito di un'Analisi Costi-Benefici. Pertanto, i risultati dell'AMC devono essere interpretati entro il relativo perimetro metodologico e con riferimento all'attuale fase progettuale del DocFAP.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
425	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Alla luce delle criticità emerse, il quadro conoscitivo è ritenuto insufficiente. Servono ulteriori analisi su idrogeologia, alternative progettuali, gestione dello smarino, caratterizzazione dei materiali e impatti cumulativi. Si chiedono indagini idrogeologiche rafforzate, valutazione sistematica di alternative, piano logistico dello smarino orientato alla riduzione del trasporto su gomma, caratterizzazione chimico-fisica dei materiali e analisi cumulative.	Forniti chiarimenti	Nella fase di sviluppo del PFTE è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, indagini geofisiche ed analisi di laboratorio le cui risultanze permetteranno l'elaborazione di un modello geologico ed idrogeologico robusto ed affidabile. Si rappresenta, inoltre, che i risultati progressivamente disponibili nell’ambito di tali attività sono stati condivisi con le Amministrazioni comunali interessate. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall’opera. Per quanto riguarda la gestione terre e le tematiche di impatto sul territorio del cantiere, i dettagli verranno approfonditamente analizzati nel Piano Ambientale della Cantierizzazione e nel Piano di Utilizzo Terre di PFTE . Per quanto attiene il trasporto dei materiali di scavo mediante ferrovia, si rappresenta che lo stesso è subordinato alla sussistenza di specifiche condizioni di carattere logistico e operativo. In particolare, i volumi effettivamente movimentabili dipendono dalla disponibilità dei convogli, dalla relativa capacità di carico e dall’assegnazione delle tracce orarie, che deve in ogni caso garantire la regolarità dell’esercizio ferroviario. Ulteriori criticità sono riconducibili alla configurazione del sistema di cantierizzazione. Affinché il trasporto su ferro risulti sostenibile, è infatti necessaria la disponibilità di adeguate infrastrutture, quali un interporto in prossimità dei siti di conferimento e un binario in area di cantiere idoneo alle operazioni di carico e scarico mediante sistemi automatizzati. In particolare, l’eventuale ricorso al trasporto combinato gomma-ferro richiederebbe una complessa organizzazione delle attività di movimentazione e trasbordo dei materiali tra i diversi vettori lungo l’intera filiera logistica. Alla luce delle caratteristiche dell’intervento e delle modalità operative necessarie, tale soluzione potrebbe non determinare benefici apprezzabili in termini di riduzione del traffico stradale. Inoltre, tale soluzione di trasporto comporta la necessità di occupazione di aree molto estese nelle immediate vicinanze delle aree di imbocco, carattetizzate dalla presenza di aree agricole di pregio. Per quanto sopra ed in considerazione della prossimità della viabilità principale (SS12) e degli svincoli autostradali alle aree di imbocco, si è ritenuto preferibile non prevedere l'allontanamento delle terre mediante ferrovia, fermo restando che nelle successive fasi progettuali sarà comunque possibile approfondire ulteriormente tale opportunità sulla base di valutazioni di maggiore dettaglio.
426	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Risulta necessario sviluppare un approfondimento specifico dedicato al tratto di Volano, considerato un ambito particolarmente sensibile dal punto di vista geologico e idrogeologico. In tale contesto, l’analisi dovrà concentrarsi in modo dettagliato sull’interazione tra lo scavo della galleria e il sistema delle acque sotterranee, con particolare riferimento ai possibili effetti di drenaggio, variazione dei livelli piezometrici e alterazione degli equilibri idrici locali.	Accolta	Nella fase di sviluppo del PFTE è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, indagini geofisiche ed analisi di laboratorio le cui risultanze permetteranno l'elaborazione di un modello geologico ed idrogeologico robusto ed affidabile. Si rappresenta, inoltre, che i risultati progressivamente disponibili nell’ambito di tali attività sono stati condivisi con le Amministrazioni comunali interessate. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall’opera.
427	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si ritiene indispensabile uno studio approfondito delle condizioni di stabilità geotecnica dei terreni attraversati, e una valutazione puntuale del rischio di subsidenza	Accolta	Nel corso delle successive fasi progettuali, verranno prodotti modelli geotecnici, basati su dati raccolti durante la perforazione di indagini geognostiche, per la valutazione dell'eventuale subsidenza. La progettazione sarà supportata da un articolato sistema di monitoraggio, finalizzato a verificare la rispondenza del comportamento reale alle previsioni progettuali e a consentire il tempestivo adeguamento dei parametri operativi della TBM qualora venissero rilevati valori prossimi o superiori alle soglie prestabilite. L'adozione di una TBM a fronte in pressione per l'esecuzione dello scavo delle gallerie consentirà di mantenere il controllo delle condizioni di equilibrio al fronte di scavo e di limitare le deformazioni del terreno indotte dalle lavorazioni. Tale soluzione è finalizzata a contenere fenomeni di subsidenza, assestamenti e vibrazioni, riducendo le possibili interferenze con gli edifici, le infrastrutture e le reti presenti sul territorio. Prima dell'avvio dei lavori saranno inoltre eseguiti i cosiddetti "testimoniali di stato", finalizzati a documentare le condizioni dei fabbricati e delle opere presenti nelle aree interessate, al fine di disporre di un quadro conoscitivo di riferimento da confrontare con le risultanze dei monitoraggi condotti durante l'esecuzione delle lavorazioni.
428	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si ritiene opportuno esaminare soluzioni progettuali alternative che possano contribuire a ridurre in maniera significativa i rischi idrogeologici complessivi associati all’intervento. Le diverse ipotesi dovranno essere confrontate attraverso metodologie di analisi multicriterio, in grado di integrare valutazioni tecniche, ambientali, economiche e territoriali, al fine di individuare le configurazioni meno impattanti e più sicure.	Parzialmente accolta	Le soluzioni progettuali individuate sono il frutto dell'evoluzione delle interlocuzioni con il territorio a partire dal 2003, progressivamente affinate anche sulla base del confronto con la Provincia Autonoma di Trento e con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell’Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero con l'obiettivo di minimizzare le interferenze con le risorse idriche . Ciò premesso, si rappresenta che nella fase di sviluppo del PFTE è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall’opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico del fondovalle e di poter raccogliere i dati necessari per la valutazione dell'eventuale interazione del tracciato con le acque di falda. Ulteriori puntuali affinamenti progettuali di tracciato saranno valutabili, sulla base delle risultanze degli approfondimenti in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee, qualora tali analisi evidenzino la necessità o l'opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali.
429	Consorzio di Miglioramento Fondiario “Praolini e Bagolè”	Mail del 07/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Si sottolinea l’importanza di assicurare un adeguato livello di trasparenza nei processi decisionali e una più ampia condivisione delle informazioni con la popolazione interessata.	Accolta	Le soluzioni progettuali presentate sono il risultato di un articolato percorso di confronto istituzionale e tecnico sviluppato nel tempo con la Provincia Autonoma di Trent e con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell’Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT. RFI condivide l'importanza di garantire la massima trasparenza del processo decisionale e l e accoglie pertanto positivamente eventuali iniziative volte a istituire tavoli di confronto e condivisione delle informazioni tra soggetti istituzionali, tecnici e comunità locale.
430	Generazione Trento	Mail del 08/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si evidenzia che l'intervento viene sviluppato per segmenti separati, senza una reale progettazione integrata dell’intero corridoio ferroviario Verona–Monaco. Si richiede una valutazione strategica complessiva dell’intero asse ferroviario, il coordinamento progettuale tra Lotto 3A e Lotto 3B, una verifica aggiornata degli scenari europei di traffico e una valutazione cumulativa degli impatti territoriali e ambientali.	Forniti chiarimenti	Lo sviluppo della Circonvallazione di Rovereto si inserisce nel più ampio quadro degli interventi di potenziamento dell’asse ferroviario del Brennero, programmati e sviluppati in modo coordinato al fine di garantire la coerenza funzionale dell’intero corridoio. Il progetto è stato pertanto definito tenendo conto delle interrelazioni con i lotti adiacenti, in fase di realizzazione e di programmazione, assicurando la continuità e la compatibilità delle soluzioni infrastrutturali e valutando, coerentemente con il livello progettuale, le possibili interazioni e gli effetti sul contesto territoriale e ambientale.
431	Generazione Trento	Mail del 08/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Si ritiene che nella documentazione fornita molti elementi fondamentali risultano generici, non definiti o rinviati alle fasi successive: impatti idrogeologici, piano delle terre e rocce da scavo, localizzazione dei depositi, organizzazione dei cantieri, effetti cumulativi con il Lotto 3A, impatti acustici e vibrazionali, conseguenze sul sistema agricolo e qualità della vita dei residenti. Si richiede un approfondimento progettuale preliminare, maggiori elementi di dettaglio prima delle successive approvazioni e il proseguimento del confronto pubblico su basi progettuali più definite.	Accolta	Sul sito del Dibattito Pubblico, oltre alla Relazione contenente il progetto dell’opera, documento previsto dall’art. 40, comma 3, del D.Lgs. 36/2023, è stata pubblicata la documentazione rispondente alle finalità normative del Dibattito Pubblico. Gli aspetti segnalati nell'osservazione verranno analizzati nelle successive fasi progettuali anche ai fini dell'espletamento delle procedure autorizzative previste; in particolare, in detto ambito saranno sviluppati gli approfondimenti specialistici e gli elementi di dettaglio previsti per il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE), con un progressivo affinamento delle analisi e delle soluzioni progettuali, in coerenza con il livello di definizione richiesto dalla normativa vigente.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
432	Generazione Trento	Mail del 08/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Si ritiene che le previsioni di traffico poste alla base del progetto siano caratterizzate da forti incertezze. Permangono dubbi sull'effettiva crescita dei volumi merci, sui tempi di completamento dell'intero corridoio europeo, sulla sostenibilità economica dell'opera e sull'evoluzione futura del trasporto merci. Il documento rileva inoltre che non risultano adeguatamente approfondite soluzioni alternative basate sul miglioramento della linea storica, sull'ottimizzazione gestionale del traffico ferroviario e sul potenziamento tecnologico delle infrastrutture esistenti. Si richiede la revisione delle previsioni di traffico, una verifica indipendente degli scenari trasportistici, la valutazione comparativa di alternative meno impattanti e una nuova analisi costi-benefici aggiornata.	Non accoglibile	Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP, sono state sostanzialmente sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, http://www.bcpplatform.eu) ed opportunamente sottoposte all'Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia generato dal miglioramento del livello di servizio del vettore ferroviario, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le ipotesi di ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo.
433	Generazione Trento	Mail del 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Vengono richiamate le preoccupazioni per le sorgenti di Acquaviva, la Fonte di Spino, le falde della Vigolana e i pozzi irrigui e potabili espresse dai vari soggetti partecipanti al Dibattito Pubbico. Si richiede uno studio idrogeologico indipendente, monitoraggi preventivi di falde e sorgenti, tutela assoluta dei pozzi irrigui e potabili, garanzie sul mantenimento della funzionalità delle reti irrigue, applicazione rigorosa del principio di precauzione e revisione del tracciato in presenza di rischi significativi.	Forniti chiarimenti	Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un'importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall'opera. Relativamente alle sorgenti della valle del Leno, si ritiene che lo scavo della galleria non possa generare interferenza con le sorgenti in parola, in quanto il tracciato si sviluppa all'interno dei depositi alluvionali e di conoide, in un contesto idrogeologico differente rispetto a quello che alimenta le sorgenti della valle del Leno. Per quanto attiene al tratto in galleria che attraversa il massiccio della Vigolana, la galleria è ubicata nella porzione più occidentale del massiccio, in condizioni parietali; i dati e le informazioni a disposizione portano a ritenere improbabili fenomeni di interferenza idrogeologica. Relativamente all'interferenza con aree soggette a vincolo o protezione idrogeologica per sorgenti, il tracciato è ubicato al di fuori di queste zone, ad una distanza planimetrica (superiore a 1.000 m) tale per cui si possa escludere l'interferenza. A tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini, il progetto prevede per tutto il tracciato ferroviario il Piano di Monitoraggio Ambientale. Tale piano che verrà sviluppato a partire dalle successive fasi di progettazione, prevede il monitoraggio in continuo sia in fase ante operam, che durante i lavori e nella fase post operam, delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) che permette di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite previste dalla normativa vigente e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative. Come da prassi il PMA viene sviluppato in costante coordinamento con l'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente (APPA), con la quale viene condiviso ai fini delle valutazioni di competenza. L'Agenzia può formulare osservazioni e richieste di integrazione o approfondimento, che vengono recepite nel documento attraverso successivi aggiornamenti. I dati acquisiti nell'ambito delle attività di monitoraggio vengono resi disponibili agli Enti competenti attraverso sistemi informativi dedicati, quali il portale SIGMAP, assicurando la tracciabilità delle informazioni e il costante controllo delle condizioni ambientali nel corso della realizzazione dell'opera. In coerenza con quanto già adottato nell'ambito di altri interventi del Corridoio del Brennero, potrà inoltre essere prevista la condivisione dei risultati delle attività di monitoraggio ambientale attraverso l'Osservatorio del Corridoio del Brennero, favorendo la massima trasparenza e accessibilità delle informazioni ambientali nei confronti del territorio e della cittadinanza. Le attività di monitoraggio sono quindi svolte in collaborazione con gli Enti di controllo competenti, garantendo un presidio continuo delle componenti ambientali interessate dall'intervento.
434	Generazione Trento	Mail del 08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	La documentazione disponibile non chiarisce in modo sufficiente l'organizzazione dei cantieri, i flussi di traffico indotti, la localizzazione definitiva delle aree di deposito, il piano delle terre e rocce da scavo e gli effetti cumulativi con il Lotto 3A. Si richiede un piano dettagliato delle terre e rocce da scavo, la tracciabilità completa dei materiali, l'esclusione di ulteriori conferimenti su Mattarello, l'individuazione preventiva delle aree di deposito, studi specifici sugli impatti viabilistici e la minimizzazione del traffico pesante nei centri abitati.	Accolta	Nelle successive fasi progettuali saranno sviluppati, come da prassi, specifici studi dei flussi di traffico e della viabilità locale al fine di valutare il coordinamento con le attività di cantiere e definire le eventuali misure di mitigazione. I transiti dei mezzi di cantiere saranno prioritariamente concentrati sulla viabilità principale, limitando per quanto possibile il ricorso alla viabilità agricola e comunale. RFI conferma la propria disponibilità a condividere con le Amministrazioni competenti le modalità di gestione del traffico durante le fasi di cantiere, prevedendo, ove necessario, circuitazioni temporanee, sensi unici alternati e percorsi provvisori finalizzati a minimizzare le interferenze con la circolazione e i disagi per cittadini e attività economiche. Il PFTE sarà corredato dal Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT), nel quale saranno definiti il bilancio dei materiali, le quote di riutilizzo all'interno dell'opera e le modalità di gestione dei materiali eccedenti, nel rispetto della normativa vigente. I siti di destinazione finale saranno individuati nell'ambito delle successive fasi di sviluppo progettuale, anche attraverso specifiche interlocuzioni con gli Enti competenti e valutazioni comparative finalizzate a privilegiare le soluzioni maggiormente sostenibili sotto il profilo logistico, ambientale e trasportistico. Il Piano conterrà inoltre l'indicazione dei principali itinerari utilizzati per il trasporto dei materiali e le stime dei relativi flussi di traffico, consentendo la valutazione degli effetti sulla viabilità e l'individuazione delle necessarie misure di mitigazione. Con riferimento ai possibili effetti cumulativi con il Lotto 3A, si evidenzia che allo stato attuale non sono disponibili elementi definitivi in merito all'eventuale contemporaneità delle attività di cantiere. Qualora si configurassero condizioni di sovrapposizione temporale tra i due interventi, saranno effettuati gli opportuni approfondimenti e le necessarie valutazioni di coordinamento con gli Enti competenti, al fine di individuare le più idonee soluzioni organizzative e gestionali.
435	Generazione Trento	Mail del 08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si ritiene che nella documentazione fornita gli impatti acustici e vibrazionali risultano sottovalutati e insufficientemente approfonditi. Si richiede uno studio indipendente su rumore e vibrazioni, monitoraggi preventivi e successivi, l'impegno formale di RFI al rispetto delle normative UNI e ISO, valutazioni sanitarie sugli effetti a lungo termine e maggiori tutele per gli abitati interessati.	Forniti chiarimenti	Lo studio acustico per la fase di esercizio fa riferimento al quadro normativo nazionale e territoriale in materia di inquinamento acustico che stabilisce i principi fondamentali per tutelare gli ambienti esterni, gli ambienti abitativi rumore e dai suoi effetti sulla salute umana. Tali principi sono sanciti dalle Autorità competenti attraverso specifiche Leggi, Decreti, etc. Lo studio acustico di PFTE sarà oggetto di analisi e valutazione da parte di tutti gli Enti ed Autorità coinvolte che stabiliranno la correttezza dello studio sviluppato e dei risultati ottenuti e che avranno facoltà di richiedere tutti i necessari approfondimenti secondo il contesto normativo di riferimento. Per lo studio vibrazionale allo stato attuale non esistono riferimenti normativi che stabiliscono soglie, limiti, etc. Per le analisi e gli effetti del rumore sulla popolazione si fa riferimento a specifiche norme tecniche della UNI richiamate anch'esse dalle Autorità ed Enti durante le fasi di valutazione ambientale delle opere e pertanto ritenute valide strumenti ai fini della tutela della salute delle persone. Inoltre sarà predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, tra cui anche quelle rumore e vibrazione, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
436	Generazione Trento	Mail del 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si ritiene che il tema del trasporto merci pericolose non sia sufficientemente approfondito, si richiede una specifica valutazione dei rischi, approfondimenti sugli scenari incidentali, la definizione delle procedure di emergenza e maggiori garanzie di sicurezza per i territori interessati.	Forniti chiarimenti	La sicurezza dell'esercizio ferroviario e la gestione delle eventuali situazioni di emergenza costituiscono aspetti centrali nella progettazione, realizzazione ed esercizio delle infrastrutture ferroviarie e sono disciplinati da specifiche normative tecniche e procedure di settore. Gli scenari incidentali e le relative misure di prevenzione, protezione e gestione delle emergenze sono definiti nell'ambito dei Sistemi di Gestione della Sicurezza, tenendo conto delle caratteristiche dell'infrastruttura, dell'esercizio ferroviario e delle tipologie di traffico previste. Gli aspetti connessi alla sicurezza, alla protezione civile e alla pianificazione delle emergenze saranno sviluppati e approfonditi nelle successive fasi progettuali e autorizzative, in coordinamento con le Autorità e gli Enti competenti, secondo quanto previsto dalla normativa vigente.
437	Generazione Trento	Mail del 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Gli impatti agricoli, paesaggistici e microclimatici risultano sottovalutati, si richiede uno studio specifico sugli effetti agricoli e microclimatici, la tutela delle attività agricole esistenti, la minimizzazione degli impatti paesaggistici e opere compensative ambientali realmente efficaci.	Accolta	Con riferimento agli aspetti microclimatici, nell'ambito delle attività progettuali svolte non sono emersi elementi che consentano di prevedere effetti significativi sul microclima locale. Nelle successive fasi di progettazione e di sviluppo degli studi ambientali saranno svolte valutazioni al fine di verificare le specifiche condizioni del contesto territoriale. Con riferimento alle misure compensative, si evidenzia che, il quadro economico dell'opera del Lotto 3B prevede fino al 2% del valore delle opere da destinare alla realizzazione di opere compensative a cui si aggiunge, per gli interventi di Allegato IV al D.L. 77/2021, un importo pari all' 1% del costo dell'intervento. Tale somma andrà opportunamente suddivisa tra i comuni impattati dall'opera, con il coinvolgimento della PAT. RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, né entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle Amministrazioni del territorio.
438	Generazione Trento	Mail del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si chiede una revisione sostanziale del progetto, l'approfondimento delle alternative progettuali, una valutazione unitaria dell'intero corridoio Verona-Monaco, maggiori garanzie ambientali e territoriali, approfondimenti indipendenti sui rischi idrogeologici, studi specifici su rumore, vibrazioni e merci pericolose, tutela delle risorse idriche e agricole, minimizzazione degli impatti sui centri abitati, progettazione maggiormente condivisa con i territori e prosecuzione del confronto pubblico su basi più mature, definite e trasparenti.	Parzialmente accolta	Le soluzioni progettuali attualmente elaborate sono state sviluppate con il livello di definizione proprio del DOCFAP coerentemente con la finalità del Dibattito Pubblico e sono il risultato di un percorso di studio e confronto avviato nel 2003 che, attraverso il coinvolgimento degli Enti territoriali e il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero, ha consentito di sviluppare e affinare nel tempo le diverse ipotesi progettuali, con particolare attenzione alla minimizzazione delle interferenze con il territorio, con il sistema insediativo e con le risorse ambientali e idriche. Le alternative presentate sono state valutate considerando congiuntamente gli aspetti trasportistici, ambientali, sociali e tecnico-economici, nell'ambito di una visione complessiva del Corridoio del Brennero supportata dagli studi trasportistici sviluppati a scala nazionale ed europea. Ciò premesso, e considerato che il tracciato proposto risulta già configurato in modo da minimizzare le interferenze dell'intervento con il contesto territoriale, ambientale ed insediativo, eventuali ulteriori affinamenti puntuali del tracciato potranno essere valutati qualora gli esiti degli approfondimenti in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee evidenzino la necessità o l'opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali. Inoltre, si rappresenta inoltre che quanto attiene l'imbocco sud, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell'intervento sull'abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento. Gli approfondimenti specialistici relativi agli aspetti geologici e idrogeologici, agli impatti acustici e vibrazionali, alla tutela delle risorse idriche e agricole, nonché agli aspetti di sicurezza dell'esercizio ferroviario, saranno ulteriormente sviluppati nelle successive fasi progettuali secondo le procedure e le metodologie previste dalla normativa vigente e dalla consolidata prassi progettuale di RFI. Il confronto con il territorio proseguirà nell'ambito delle successive fasi di sviluppo del progetto.
439	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Viene posta la questione relativamente alla normativa che regola lo svolgimento del DP	Forniti chiarimenti	Il Dibattito Pubblico è stato svolto nel rispetto delle indicazioni fornite dalla normativa di riferimento, ovvero il D.Lgs. 36/2023 il quale all'art. 4 comma 3 dell'Allegato I.6 stabilisce che "Il responsabile del dibattito pubblico: a) progetta le modalità di svolgimento del dibattito pubblico ed elabora, entro un mese dal conferimento dell'incarico, il documento di progetto del dibattito pubblico, stabilendo i temi di discussione, le modalità di partecipazione e comunicazione al pubblico, esclusivamente con l'utilizzo di strumenti informatici e telematici, salva la sussistenza di specifiche esigenze, motivate sulla base di elementi oggettivi, che rendano necessaria la calendarizzazione di incontri con diverse modalità; (...)". L'art. 40 comma 4 del D.lgs. 36/2023 stabilisce che le amministrazioni statali, le regioni e gli enti territoriali e tutti i portatori di interessi costituiti in associazioni o comitati che, in ragione degli scopi statutari, sono interessati dall'intervento, possano presentare osservazioni e proposte entro sessanta giorni dalla pubblicazione della Relazione di progetto. E' consentito che le osservazioni dei privati cittadini possano essere inviate alle Amministrazioni di riferimento o ad una delle Associazioni/Comitati costituiti responsabili di convogliare quanto raccolto dal Responsabile del Dibattito Pubblico per il seguito verso il Proponente dell'Opera.
440	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Si ritiene che manchi un quadro informativo esaustivo che giustifichi l'opzione della costruzione di questa nuova infrastruttura.	Forniti chiarimenti	L'intervento si inserisce negli indirizzi europei e nazionali in materia di mobilità sostenibile, decarbonizzazione dei trasporti, coesione territoriale e sviluppo di infrastrutture resilienti, in coerenza con gli obiettivi del Green Deal europeo, della Strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente e dell'Agenda 2030. La realizzazione dell'opera è inoltre supportata dagli esiti degli Studi di Trasporto sviluppati nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, https://www.bcplatform.eu/studiodicorridoio) e valutate mediante Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali analisi non si basano esclusivamente sulla capacità dell'infrastruttura esistente, ma considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, gli effetti del trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, il miglioramento delle prestazioni del sistema di trasporto in termini di capacità, affidabilità e tempi di percorrenza, nonché i relativi impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari analizzati. In tale quadro sono state altresì valutate le prospettive di sviluppo della linea storica, già interessata negli anni da interventi di adeguamento e potenziamento. Tali interventi, pur concorrendo al miglioramento delle prestazioni dell'infrastruttura esistente, non risultano sufficienti, nel medio-lungo periodo, a garantire i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo.
441	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si chiede se la nuova ferrovia sarà destinata sia a merci che a passeggeri in quanto tale aspetto non risulta esplicitato chiaramente, ma si ricorda che nel verbale n.2 del 15 settembre 2023 dell'Osservatorio Provinciale per lo Sviluppo del Corridoio del Brennero è stato affermato di sì a una domanda del vicesindaco di Rovereto Andrea Miniucchi	Forniti chiarimenti	La Circonvallazione di Rovereto è finalizzata principalmente alla separazione del traffico merci dai servizi passeggeri attestati sulla linea storica, pur essendo possibile la circolazione sulla nuova infrastruttura di diverse tipologie di treni. Le soluzioni progettuali e le modalità di esercizio sono sviluppate per garantire adeguati livelli di capacità, regolarità e sicurezza, in coerenza con gli obiettivi funzionali dell'intervento.
442	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Un altro aspetto essenziale rimasto da chiarire riguarda il vantaggio per la città di Rovereto, che avrebbe l'occasione con la realizzazione di questo progetto di ottenere da R.F.I. l'interramento della linea storica: oggi non si fa menzione alcuna di questo aspetto.	Forniti chiarimenti	La configurazione dell'attuale progetto della Circonvallazione garantisce la compatibilità con eventuali scenari di riassetto della linea storica. In tale prospettiva, le soluzioni progettuali adottate non precludono la possibilità che, qualora in futuro emerga un indirizzo condiviso da parte degli Enti competenti volto a valutare forme di interramento della linea esistente, possano essere sviluppati gli opportuni approfondimenti e le necessarie valutazioni tecnico-economiche e ambientali

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
443	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Viene fatta una disamina dei progetti infrastrutturali in previsione sul territorio affermando la presenza di contraddizioni tra le previste politiche per la gestione del traffico e si condividono i contributi porposti dai comitati che propongono soluzioni diverse per il pasaaggio da gomma a rotaia, ovvero si richiama l'alternativa zero relativa al pootenziamento della linea esistente	Forniti chiarimenti	La pianificazione e il coordinamento tra differenti infrastrutture di rilevanza territoriale e sovraterritoriale, rientrano nelle competenze delle Amministrazioni e degli Enti preposti alla programmazione e al governo del territorio. In tale contesto, RFI conferma la propria disponibilità a partecipare agli eventuali tavoli di confronto promossi dalle Amministrazioni competenti, fornendo il necessario supporto informativo e tecnico di ambito ferroviario affinché possano essere sviluppate valutazioni integrate e condivise degli scenari infrastrutturali di interesse per il territorio. Con riferimento alla soluzione zero, si videnzia che le valutazioni alla base del progetto hanno considerato sia le condizioni attuali della rete sia gli interventi di potenziamento e ammodernamento già previsti sulla linea storica. In ottemperanza a quanto previsto dal D.Lgs. 112/2015 e dal Prospetto Informativo della Rete (PIR) di RFI, buona parte delle tratte che compongono la Direttrice del Brennero risulta classificata come "preventivamente satura". Tale classificazione deriva dal raggiungimento, in specifiche fasce orarie della giornata, delle soglie di saturazione della capacità disponibile sulle singole tratte. Le valutazioni progettuali tengono inoltre conto delle previsioni di evoluzione della domanda di trasporto. Pur in presenza degli interventi di ammodernamento e ottimizzazione già attuati o programmati da RFI, la sola linea storica non risulta pertanto sufficiente a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità e di funzionalità necessari per soddisfare gli sviluppi attesi del traffico ferroviario lungo il corridoio del Brennero
444	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Con riferimento all'affermazione presente nei documenti condivisi da RFI per cui “Il modello di esercizio di progetto, solamente quando sarà attivo il completo quadruplicamento della Linea, prevede un incremento del numero di circolazioni sull’intera dorsale Verona – Brennero”, si chiede, se risulta indispensabile che tutti i lotti tra Verona e il Brennero siano ultimati prima della messa in funzione della linea,quando si avranno i benefici promessi in termini di cambiamento modale, se non si attiveranno politiche in materia fin da subito.	Forniti chiarimenti	L'incremento complessivo delle circolazioni ferroviarie lungo l'intera direttrice Verona–Brennero e il pieno conseguimento dei benefici attesi in termini di capacità, regolarità dell'esercizio e trasferimento modale dalla strada alla ferrovia sono associati al completamento del programma di potenziamento dell'intero corridoio e, pertanto, allo scenario in cui sarà disponibile il quadruplicamento della linea lungo l'intera tratta interessata. Tuttavia, i benefici dell'investimento non si manifestano esclusivamente al termine dell'intero programma infrastrutturale. L'entrata in esercizio progressiva dei singoli lotti consente infatti di ottenere miglioramenti graduali delle prestazioni della rete, attraverso la rimozione di specifici vincoli infrastrutturali, l'incremento della capacità disponibile nei tratti interessati e il miglioramento dell'affidabilità e della regolarità della circolazione ferroviaria.
445	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si chiede quali siano le motivazioni scientifiche che hanno indotto i proponenti a sottoporre a dibattito pubblico le tre alternative, molto simili tra loro, indicate come soluzione 1, 2 e 3.	Forniti chiarimenti	Le alternative presentate nell'ambito del Dibattito Pubblico sono il risultato di un percorso di approfondimento progettuale avviato nel 2003, quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Nel corso degli anni, le diverse configurazioni progettuali sono state analizzate e progressivamente affinate con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla Provincia Autonoma di Trento, perseguendo l'obiettivo di ridurre le possibili interferenze tra il tracciato ferroviario e le risorse idriche del territorio, limitare il consumo di suolo e migliorare l'inserimento dell'opera nel contesto ambientale e territoriale. Si rimanda a tal proposito a quanto illustranto nel corso dell'incontro di dibattito svoltosi in data 24 marzo 2026 e disponibile al www.dpcirconvallazionerovereto.it. Un passaggio significativo di tale percorso si è registrato nel 2018, quando la soluzione progettuale originaria, che prevedeva un unico lotto funzionale comprendente le circonvallazioni di Trento e Rovereto, è stata articolata negli attuali Lotto 3A - Circonvallazione di Trento e Lotto 3B - Circonvallazione di Rovereto. Tale scelta è stata assunta al fine di consentire il proseguimento dell'iter progettuale della soluzione relativa alla circonvallazione di Trento, caratterizzata da un maggiore livello di consolidamento progettuale, e, contestualmente, di sviluppare ulteriori approfondimenti sul Lotto 3B, con particolare riferimento agli aspetti geologici, idrogeologici, ambientali ed economici. Nell'ambito della project review avviata nel 2021, sono state valutate ulteriori alternative al fine di ridurre le possibili interferenze con falde, sorgenti e altre componenti ambientali sensibili, minimizzare gli effetti sul territorio e contenere l'occupazione di suolo. In tale contesto, tali alternative sono state approfondite e poste a confronto sempre con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico dell'Osservatorio. Tra le configurazioni analizzate è stata valutata anche una soluzione che prevedeva lo sviluppo della galleria in posizione più prossima al versante orientale della Vallagarina. Le alternative successivamente sottoposte al Dibattito Pubblico sono state elaborate sulla base di tali attività di analisi e costituiscono l'esito di un articolato percorso di studio, confronto tecnico-istituzionale e valutazione comparativa. Le soluzioni presentate riflettono oltre vent'anni di elaborazioni progettuali e approfondimenti progressivi e sono state sviluppate perseguendo il miglior equilibrio tra le esigenze funzionali dell'infrastruttura ferroviaria, la tutela delle risorse ambientali e idriche, la riduzione delle interferenze con il sistema insediativo e il contenimento del consumo di suolo.
446	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si chiedono le motivazioni alla base della scelta di realizzare la galleria sotterranea a due canne a meno “60/70 metri” dal piano di campagna, dando vita a pendenze estreme (12x1000) senza reale motivazione su un tracciato che non pare richiederle	Forniti chiarimenti	L'altimetria del tracciato ferroviario in corrispondenza della galleria naturale è stata definita sulla base del quadro conoscitivo e degli approfondimenti progettuali disponibili allo stato attuale, tenendo conto dei vincoli funzionali, prestazionali e territoriali dell'intervento. Le pendenze previste risultano contenute entro i limiti stabiliti dagli standard tecnici applicabili all'infrastruttura ferroviaria e coerenti con i parametri progettuali adottati per gli altri interventi sviluppati lungo il medesimo corridoio ferroviario. Nel corso delle successive fasi progettuali, anche alla luce degli esiti della campagna geognostica e degli ulteriori approfondimenti in corso, potrà essere valutata l'opportunità di eventuali lievi ottimizzazioni dell'altimetria del tracciato.
447	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si ritieni che resti da chiarire appieno perché si sia scelto di compiere una così ampia curvatura all’interno di un conoide di origine alluvionale costituito da terreni ghiaiosi che necessiteranno di consistenti iniezioni di cemento misto a una quantità indefinita di schiume e additivi per rendere possibile la costruzione delle gallerie.	Forniti chiarimenti	Le soluzioni progettuali presentate nell’ambito del Dibattito Pubblico sono il risultato di un percorso sviluppatosi a partire dal 2003, anno in cui RFI ha presentato la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le successive alternative sono state progressivamente analizzate e sviluppate con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell’Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero istituito dalla Provincia Autonoma di Trento, nell’ambito di un processo di affinamento progettuale condotto nel corso degli anni. La configurazione del tracciato attualmente prevista, inclusi gli elementi plano-altimetrici e i raggi di curvatura adottati, costituisce l’esito del contemperamento di molteplici vincoli morfologici, ambientali, idrogeologici, infrastrutturali e insediativi presenti nel territorio interessato dall’intervento, nonché dei requisiti geometrici e prestazionali propri della nuova infrastruttura ferroviaria. La soluzione individuata rappresenta pertanto il risultato delle valutazioni tecniche sviluppate nel corso dell’evoluzione progettuale e degli approfondimenti progressivamente condotti sul territorio.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
448	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Sulla base di quali criteri sono state scelte le tre soluzioni proposte?	Forniti chiarimenti	Le alternative presentate nell'ambito del Dibattito Pubblico sono il risultato di un percorso di approfondimento progettuale avviato nel 2003, quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Nel corso degli anni, le diverse configurazioni progettuali sono state analizzate e progressivamente affinate con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla Provincia Autonoma di Trento, perseguendo l'obiettivo di ridurre le possibili interferenze tra il tracciato ferroviario e le risorse idriche del territorio, limitare il consumo di suolo e migliorare l'inserimento dell'opera nel contesto ambientale e territoriale. Si rimanda a tal proposito a quanto illustranto nel corso dell'incontro di dibattito svoltosi in data 24 marzo 2026 e disponibile al www.dpcirconvallazionerovereto.it. Un passaggio significativo di tale percorso si è registrato nel 2018, quando la soluzione progettuale originaria, che prevedeva un unico lotto funzionale comprendente le circonvallazioni di Trento e Rovereto, è stata articolata negli attuali Lotto 3A - Circonvallazione di Trento e Lotto 3B - Circonvallazione di Rovereto. Tale scelta è stata assunta al fine di consentire il proseguimento dell'iter progettuale della soluzione relativa alla circonvallazione di Trento, caratterizzata da un maggiore livello di consolidamento progettuale, e, contestualmente, di sviluppare ulteriori approfondimenti sul Lotto 3B, con particolare riferimento agli aspetti geologici, idrogeologici, ambientali ed economici. Nell'ambito della project review avviata nel 2021, sono state valutate ulteriori alternative al fine di ridurre le possibili interferenze con falde, sorgenti e altre componenti ambientali sensibili, minimizzare gli effetti sul territorio e contenere l'occupazione di suolo. In tale contesto, tali alternative sono state approfondite e poste a confronto sempre con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico dell'Osservatorio. Tra le configurazioni analizzate è stata valutata anche una soluzione che prevedeva lo sviluppo della galleria in posizione più prossima al versante orientale della Vallagarina. Le alternative successivamente sottoposte al Dibattito Pubblico sono state elaborate sulla base di tali attività di analisi e costituiscono l'esito di un articolato percorso di studio, confronto tecnico-istituzionale e valutazione comparativa. Le soluzioni presentate riflettono oltre vent'anni di elaborazioni progettuali e approfondimenti progressivi e sono state sviluppate perseguendo il miglior equilibrio tra le esigenze funzionali dell'infrastruttura ferroviaria, la tutela delle risorse ambientali e idriche, la riduzione delle interferenze con il sistema insediativo e il contenimento del consumo di suolo.
449	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Perché non si è ritenuto di dare evidenza pubblica al processo decisionale che ha portato a questo tipo di scelta?	Forniti chiarimenti	Le soluzioni presentate nell'ambito del Dibattito Pubblico sono il risultato di un percorso di studio e confronto avviato nel 2003, nel corso del quale sono state analizzate diverse alternative progettuali con il contributo degli Enti territoriali e del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero istituito dalla Provincia Autonoma di Trento. Tale percorso ha consentito di recepire nel tempo osservazioni, richieste di approfondimento e contributi tecnici provenienti dal territorio. Si evidenzia come inoltre, gli esiti preliminari della progettazione siano stati condivisi con il territorio pubblicamente nel corso del Consiglio Comunale di Rovereto di Marzo 2024. Il Dibattito Pubblico inoltre costituisce inoltre formalmente, come previsto dal D.lgs 36/2023 la prima fase di condivisione del progetto con i territori interessati.
450	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si ritiene che la relazione di progetto non abbia chiarito dunque in alcun modo perché i progettisti abbiano scelto di collocare la galleria interamente sotto l'abitato di Besenello, anziché optare per un tracciato più lineare, seguendo o collocando l'opera in prossimità della linea storica o del tracciato della SS12.	Forniti chiarimenti	Le alternative presentate nell'ambito del DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le alternative progettuali successivamente studiate sono state analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e sono state affinate nel tempo al fine di ridurre al minimo le possibili interferenze tra il tracciato ferroviario e le sorgenti idriche o i pozzi censiti nel territorio nonché l'occupazione di suolo. Ove possibile, in particolare nelle tratte all'aperto, il tracciato si sviluppa in affiancamento alla linea esistente, al fine di minimizzare il consumo di suolo e le interferenze con il contesto territoriale, insistendo sul medesimo corridoio infrastrutturale già individuato dalla linea ferroviaria storica. Nella zona nord, il tracciato in sotterranea non segue invece l'andamento della linea esistente in quanto la sua definizione è stata necessariamente condizionata dal temperamento di molteplici vincoli morfologici, ambientali e infrastrutturali presenti nella valle, tra cui il fiume Adige, la SS12 e il sistema insediativo esistente. A tali elementi si aggiungono i requisiti geometrici e prestazionali della nuova infrastruttura ferroviaria, che impongono raggi di curvatura e parametri plano-altimetrici più stringenti rispetto alla linea storica.
451	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Con riferimento al PM Marco si afferma che la sua necessità sia conseguente alla scelta di realizzare la galleria a meno 60/70 metri dal piano di campagna, costringendo, per motivi di sicurezza, a una sorta di sistema di precedenza per l'ingresso in galleria e, quindi, alla necessità di far stationare sull'imbocco i treni mentre altri percorrono il tratto sotterraneo.	Forniti chiarimenti	L'ubicazione del Posto di Movimento è definita tenendo conto, da un lato, delle esigenze di gestione della circolazione ferroviaria e, dall'altro, delle specifiche caratteristiche del tracciato. In particolare, la necessità dell'impianto non è correlata alla profondità della galleria rispetto al piano campagna, bensì alla presenza di tratti in sotterranea di significativa estensione e alle correlate esigenze di esercizio, sicurezza e gestione delle emergenze. In tale contesto, la presenza di punti di comunicazione tra i binari assume particolare rilevanza ai fini della gestione di eventuali situazioni di emergenza e del mantenimento di adeguati livelli di sicurezza e resilienza dell'esercizio. Sotto il profilo operativo, il PM consente inoltre di garantire la necessaria flessibilità nella gestione dei flussi di traffico, agevolando il corretto instradamento dei treni in caso di esigenze manutentive, anomalie o temporanee limitazioni della capacità della linea. La loro configurazione e il relativo distanziamento sono definiti sulla base di valutazioni specialistiche sviluppate secondo gli standard ferroviari vigenti e in funzione delle caratteristiche della linea e dei livelli di servizio richiesti. Nel caso specifico, tali opere contribuiscono anche a evitare possibili effetti di congestione sulla linea storica, garantendo una gestione più efficiente e regolare della circolazione ferroviaria lungo l'intero corridoio.
452	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Si ritiene che tra gli effetti del progetto rientri lo sconvolgimento nelle abitudini e nella qualità di vita, nel benessere e nella salute fisica e psicologica delle popolazioni residenti nei territori interessati e che pertanto vada scongiurato uno scenario in cui l'impatto sociale dell'opera divenga insostenibile, sconvolga il territorio in cui le persone vivono	Accolta	Si evidenzia che gli aspetti sociali costituiscono elementi alla base dello sviluppo e valutazione delle soluzioni progettuali e sono considerati, insieme agli aspetti tecnico - economici e ambientali nell'ambito dell'Analisi Multicriteriale che supporta il confronto tra le diverse opzioni progettuali. Nelle successive fasi di progettazione saranno inoltre sviluppati gli approfondimenti propri del livello progettuale, finalizzati a definire le misure di mitigazione e le modalità operative più idonee a contenere gli effetti delle attività di realizzazione dell'opera sul contesto territoriale e sulla qualità della vita delle comunità interessate. Resta altresì confermato l'impegno a garantire un'informazione puntuale e un confronto continuativo con il territorio nel corso dello sviluppo progettuale e della realizzazione dell'intervento, al fine di favorire la condivisione delle informazioni e la massima conoscenza delle attività previste.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
453	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Nel territorio comunale di Besenello, è attivo un dissesto franoso del versante destro dell’alto bacino del Rio Secco, tutto il versante del Monte Mosna è soggetto a ricorrenti fenomeni di movimenti di terre, si chiede quale sarebbe l’impatto delle vibrazioni e quali le possibili conseguenze sull’avanzamento o meno del fenomeno franoso?	Forniti chiarimenti	La presenza di zone di dissesto sul versante destro dell'alto bacino del Rio Secco è nota, tuttavia, l'area soggetta a monitoraggio dalla PAT è ubicata a circa 2 km ad Est rispetto al tracciato ferroviario, ad una quota superiore di diverse centinaia di metri. In virtù, pertanto, della distanza tra il tracciato e il dissesto sopracitato non si ritiene possibile l'interferenza tra lo scavo della galleria e la frana. Analogamente, per quanto riguarda i fenomeni franosi che caratterizzano il versante occidentale del Monte Mosna, non si ritiene che la realizzazione dell'opera comporti un aggravio alle condizioni di stabilità del versante. La galleria ferroviaria in questo tratto si sviluppa infatti all'interno nei depositi alluvionali e di conoide, in un contesto geologico differente rispetto a quello che caratterizza il monte Mosna.
454	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Vengono ripercorse le considerazioni emerse nel corso del Dibattito relativamente ai temi di carattere idrogeologico e su tale tema si rimanda alle osservazioni presentate dal Comune di Besenello. Si sconsiglia fortemente la realizzazione di tunnel all’interno dell’ammasso roccioso della Vigolana, in quanto esso comporterebbe un possibile svuotamento del bacino imbrifero interno all’ammasso roccioso, con conseguente calo drastico della portata sia della sorgente interna alla “galleria” del Depuratore Trento 3, sia di quella dell’Acquaviva, oltre alla totale sparizione delle sorgenti temporanee in località Murazzi ai piedi del Dosso dei Vignali.	Forniti chiarimenti	Nell'ambito dello sviluppo del PFTE verranno approfondite le tematiche relative all'assetto idrogeologico dei terreni attraversati dall'opera in progetto. Per quanto attiene al tratto in galleria che attraversa il massiccio della Vigolana, la galleria è ubicata nella porzione più occidentale del massiccio, in condizioni parietali; i dati e le informazioni a disposizione portano a ritenere improbabili fenomeni di interferenza idrogeologica. Relativamente all'interferenza con aree soggette a vincolo o protezione idrogeologica per sorgenti, il tracciato è ubicato al di fuori di queste zone, ad una distanza planimetrica (>1000m) tale per cui si possa escludere l'interferenza. Infine, per quanto attiene le venute d'acqua temporanee in località Murazzi, si rappresenta che queste si attivano esclusivamente in seguito ad eventi meteorologici intensi, a testimonianza del fatto che le stesse sono alimentate da circuiti idrici effimeri e superficiali e che portano ad escludere una connessione con la falda acquifera ospitata dal massiccio della Vigolana. Relativamente ai fenomeni di crollo che caratterizzano la zona denominata "I Murazzi", come riportato dalla cartografia tematica della PAT, nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE è stato condotto un rilievo geologico/geomeccanico di dettaglio, al fine di caratterizzare le pareti rocciose che rappresentano potenziali zone di distacco, definire il cinematismo che governa questi fenomeni e modellarne la propagazione per la progettazione di opere di difesa.
455	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si richiama l’attenzione ad evitare in maniera assoluta qualsivoglia rischio di inquinamento da additivi chimici (PFAS, agenti inquinanti) all’interno sia dell’ammasso roccioso che della falda atesina.	Forniti chiarimenti	Come rappresentato durante gli incontri del Dibattito Pubblico, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l'Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati.
456	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Perché si è deciso per il lotto 3b Si discostarsi da quanto scelto per il lotto 3a per il quale si era mantenuto il tracciato di progetto completamente all'esterno del massiccio della Vigolana?	Forniti chiarimenti	Le alternative presentate nell'ambito del Dibattito Pubblico sono il risultato di un percorso di approfondimento progettuale avviato nel 2003, quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Nel corso degli anni, le diverse configurazioni progettuali sono state analizzate e progressivamente affinate con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla Provincia Autonoma di Trento, perseguendo l'obiettivo di ridurre le possibili interferenze tra il tracciato ferroviario e le risorse idriche del territorio, limitare il consumo di suolo e migliorare l'inserimento dell'opera nel contesto ambientale e territoriale. Si rimanda a tal proposito a quanto illustrato nel corso dell'incontro di dibattito svoltosi in data 24 marzo 2026 e disponibile al www.dpcirconvallazionerovereto.it . Un passaggio significativo di tale percorso si è registrato nel 2018, quando la soluzione progettuale originaria, che prevedeva un unico lotto funzionale comprendente le circonvallazioni di Trento e Rovereto, è stata articolata negli attuali Lotto 3A - Circonvallazione di Trento e Lotto 3B - Circonvallazione di Rovereto. Tale scelta è stata assunta al fine di consentire il proseguimento dell'iter progettuale della soluzione relativa alla circonvallazione di Trento, caratterizzata da un maggiore livello di consolidamento progettuale, e, contestualmente, di sviluppare ulteriori approfondimenti sul Lotto 3B, con particolare riferimento agli aspetti geologici, idrogeologici, ambientali ed economici. Nell'ambito della project review avviata nel 2021, sono state valutate ulteriori alternative al fine di ridurre le possibili interferenze con falde, sorgenti e altre componenti ambientali sensibili, minimizzare gli effetti sul territorio e contenere l'occupazione di suolo. In tale contesto, tali alternative sono state approfondite e poste a confronto sempre con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico dell'Osservatorio. Tra le configurazioni analizzate è stata valutata anche una soluzione che prevedeva lo sviluppo della galleria in posizione più prossima al versante orientale della Vallagarina. Le alternative successivamente sottoposte al Dibattito Pubblico sono state elaborate sulla base di tali attività di analisi e costituiscono l'esito di un articolato percorso di studio, confronto tecnico-istituzionale e valutazione comparativa. Le soluzioni presentate riflettono oltre vent'anni di elaborazioni progettuali e approfondimenti progressivi e sono state sviluppate perseguendo il miglior equilibrio tra le esigenze funzionali dell'infrastruttura ferroviaria, la tutela delle risorse ambientali e idriche, la riduzione delle interferenze con il sistema insediativo e il contenimento del consumo di suolo.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
457	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Con riferimento al posizionamento dei pozzi, si ribadisce quanto emerso e presentato dal comune di Besenello, ovvero la mancanza di precisione dei dati cartografici forniti dai progettisti per quanto riguarda l'ubicazione dei pozzi. Si rileva infatti nel materiale fornito (rif. slide 32 incontro del 01/04/2026) una rappresentazione semplificata e rassicurante, suggerendo che indica che il tracciato in galleria silimiti a "lambire" esternamente le zone di rispetto dei pozzi potabili di Besenello e di Calliano, tuttavia la sovrapposizione tecnica del tracciato di progetto con la cartografia georeferenziata SIAT (Sistema Informativo Ambiente e Territorio della Provincia di Trento) riporta invece una intrusione diretta e sistematica: le gallerie penetrano profondamente nella area di tutela assoluta del pozzo di Besenello.	Forniti chiarimenti	La slide richiamata nell’osservazione, così come le successive nn. 33 e 34, riporta gli esiti preliminari delle attività di affinamento del tracciato sviluppate nell’ambito del PFTE a supporto del Dibattito Pubblico, con l’obiettivo di fornire alla cittadinanza un quadro conoscitivo quanto più completo . Tali elaborati recepiscono già delle ottimizzazioni progettuali introdotte rispetto alle planimetrie sviluppate nella fase DOCFAP. Nell’ambito del PFTE, infatti, il tracciato della galleria è stato oggetto di specifiche ottimizzazioni finalizzate a evitare interferenze con le aree di tutela assoluta e di rispetto dei pozzi idropotabili, assumendo quale riferimento la Carta delle Risorse Idriche della Provincia Autonoma di Trento. Nell’ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è inoltre in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall’opera in progetto, permetteranno l’elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile e conseguentemente di approfondire le relazioni tra l’opera e il sistema acquifero e verificare la piena compatibilità dell’intervento con le condizioni di tutela delle risorse idropotabili presenti nell’area. Eventuali ulteriori affinamenti puntuali del tracciato potranno essere valutati qualora gli esiti degli approfondimenti sopra citati in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee evidenzino la necessità o l’opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali. Il progetto sarà inoltre sviluppato prevedendo soluzioni costruttive e misure di monitoraggio atte a garantire la protezione delle risorse idriche e a verificare nel tempo l’assenza di effetti significativi sul sistema di captazione esistente.
458	Associazione Libero Pensiero	Mail del 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si chiede perché si è scelto di optare per una infrastruttura nuova con un impatto devastante del tracciato che penetra nel conoide del Rio Secco e nelle aree a massima permeabilità e concentrazione di pozzi tutelati	Forniti chiarimenti	Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP sono state sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP) e sottoposte ad Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni non si basano esclusivamente sulla capacità teorica dell'infrastruttura esistente, ma considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, gli effetti del trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, i tempi di trasporto, le percorrenze, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le valutazioni relative all'attuale linea storica, già interessata da opere di ammodernamento e adeguamento, rientrano nell'ambito degli studi trasportistici ed economici alla base del progetto, dai quali emerge che tali interventi, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'infrastruttura esistente, non risultano sufficienti a garantire nel medio-lungo periodo i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo. Le soluzioni progettuali presentate nell'ambito del Dibattito Pubblico sono inoltre il risultato di un articolato percorso di studio e confronto avviato nel 2003, nel corso del quale sono state analizzate diverse alternative di corridoio infrastrutturale con il contributo degli Enti territoriali e del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero istituito dalla Provincia Autonoma di Trento. Tale percorso ha consentito di recepire nel tempo osservazioni, richieste di approfondimento e contributi tecnici provenienti dal territorio nonché di minimizzare le interferenze dell'intervento con il contesto idrogeologico Le alternative sono state valutate considerando congiuntamente gli aspetti di sostenibilità ambientale, sociale e tecnico-economica, ricercando la soluzione in grado di minimizzare le interferenze con il territorio e gli impatti sulle componenti ambientali più sensibili. In particolare, gli aspetti idrogeologici e la tutela delle risorse idriche, comprese le aree caratterizzate da elevata permeabilità e dalla presenza di pozzi, costituiscono elementi centrali del processo progettuale e sono oggetto di specifici studi e approfondimenti tecnici finalizzati a verificare la compatibilità dell'intervento e ad individuare le misure necessarie a prevenire o minimizzare eventuali interferenze. Tali valutazioni saranno ulteriormente sviluppate e approfondite nelle successive fasi progettuali e nell'ambito delle procedure autorizzative previste dalla normativa vigente
459	Associazione Libero Pensiero	Mail 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Riprendendo quanto presentato in sede di dibattito dal Consorzio irriguo Alle Giere di Besenello si evidenzia che nel territorio di Besenello e Calliano si trovano pozzi dai quali l’agricoltura locale trae la propria prima fonte di sostentamento. Ci si chiede che ne sarà di tale investimento se la valle sarà trasformata in un enorme cantiere da nord di Trento fino ad Ala.	Forniti chiarimenti	Il progetto è stato sviluppato sulla base di studi e indagini finalizzati a preservare le caratteristiche ambientali, agricole e idrogeologiche del territorio, perseguendo la minimizzazione degli impatti nelle diverse fasi di realizzazione ed esercizio dell’opera. Particolare attenzione è rivolta alla tutela delle risorse idriche e delle attività agricole presenti lungo il corridoio interessato dall’intervento. Con specifico riferimento alla fase realizzativa, la pianificazione delle attività di cantiere sarà approfondita già a partire dal PFTE attraverso il Piano Ambientale della Cantierizzazione (PAC), nel quale sarà valutata la localizzazione e l’organizzazione delle aree di cantiere, la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori, gli orari delle attività, le modalità di contenimento delle emissioni sonore, delle polveri e delle vibrazioni, nonché le misure di tutela delle componenti ambientali e delle aree maggiormente sensibili, con l’obiettivo di minimizzare gli effetti sul territorio e garantire la continuità delle attività esistenti nonché la salvaguardia delle risorse naturali e produttive presenti
460	Associazione Libero Pensiero	Mail 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Viene fatto riferimento alle fontane che si trovano nell’abitato di Besenello alimentate dalle venute d’acqua in concessione a privati o pubbliche, tutte collocantesi sul versante del monte Mosna che si ritiene rischino di essere prosciugate	Forniti chiarimenti	Relativamente alle sorgenti ubicate a monte dell’abitato di Besenello, si ritiene che lo scavo della galleria non presenti interferenza con le sorgenti in parola, in quanto il tracciato si sviluppa all’interno dei depositi alluvionali e di conoide, in un contesto idrogeologico differente rispetto a quello che alimenta le falde acquifere ospitate dal massiccio roccioso del monte Mosna.
461	Associazione Libero Pensiero	Mail 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si richiedono in merito all'uso di PFAS garanzie prima della realizzazione dell’opera e in fase di definizione delPFTE, ovvero che sia definito un protocollo che stabilisca il divieto assoluto di impiego di PFAS e altri agenti chimici tossici, con un controllo analitico preventivo per conoscere l’esatta composizione chimica delle miscele di additivi introdotte in cantiere e un rigoroso piano di monitoraggio degli inquinanti. Si sostengono sul tema le richieste del comune di Besenello.	Accolta	Come già rappresentato, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell’iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l’Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
462	Associazione Libero Pensiero	Mail 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Con riferimento ai possibili danni derivanti dall'uso di PFAS, viene indicato che si ritiene che solo un'azione preventiva di ripensamento del progetto della circonvallazione possa tutelare la popolazione. Si ritiene inoltre necessaria la piena presa in carico da parte degli enti di controllo preposti della Provincia Autonoma di Trento.	Forniti chiarimenti	Come rappresentato durante gli incontri del Dibattito Pubblico, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l'Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati. A tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini, il progetto prevede per tutto il tracciato ferroviario il Piano di Monitoraggio Ambientale. Tale piano che verrà sviluppato a partire dalle successive fasi di progettazione, prevede il monitoraggio in continuo sia in fase ante operam, che durante i lavori e nella fase post operam, delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) che permette di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite previste dalla normativa vigente e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative. I dati acquisiti nell'ambito delle attività di monitoraggio vengono resi disponibili agli Enti competenti attraverso sistemi informativi dedicati, assicurando la tracciabilità delle informazioni e il costante controllo delle condizioni ambientali nel corso della realizzazione dell'opera. In coerenza con quanto già adottato nell'ambito di altri interventi del Corridoio del Brennero, potrà inoltre essere prevista la condivisione dei risultati delle attività di monitoraggio ambientale attraverso l'Osservatorio del Corridoio del Brennero, favorendo la massima trasparenza e accessibilità delle informazioni ambientali nei confronti del territorio e della cittadinanza. Le attività di monitoraggio sono quindi svolte in collaborazione con gli Enti di controllo competenti, garantendo un presidio continuo delle componenti ambientali interessate dall'intervento.
463	Associazione Libero Pensiero	Mail 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si afferma la necessità dell'esigenza di tutela di ambiente e paesaggio.	Accolta	La tutela dell'ambiente e del paesaggio costituisce uno dei principi fondamentali che orientano lo sviluppo della progettazione. Le alternative progettuali sono state definite con l'obiettivo di minimizzare le interferenze con il territorio attraversato, contenere il consumo di suolo e favorire il migliore inserimento possibile dell'infrastruttura nel contesto paesaggistico e ambientale. Tali aspetti saranno ulteriormente approfonditi e verificati nelle successive fasi progettuali e nell'ambito dei procedimenti di valutazione ambientale previsti dalla normativa vigente. Nei contesti di interferenza tra vincoli e tutele paesaggistiche, nella successiva fase progettuale si valuteranno misure atte a mitigare la presenza tra opere e contesto paesaggistico.
464	Associazione Libero Pensiero	Mail 08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si ritiene inaccettabile la prospettiva di una occupazione di terreni per la realizzazione del lotto 3a e la contestuale occupazione di altri terreni per il lotto 3b.	Forniti chiarimenti	Con riferimento all'eventuale contemporaneità delle attività relative ai Lotti 3A e 3B, si evidenzia che, allo stato attuale, non sono disponibili elementi definitivi in merito alle tempistiche di avvio delle lavorazioni. Una volta resi disponibili i necessari finanziamenti, saranno effettuate le opportune valutazioni, in coordinamento con gli Enti competenti al fine di verificare eventuali sovrapposizioni operative, individuare possibili elementi di interferenza e favorire le necessarie sinergie organizzative e gestionali per un'efficace conduzione delle attività.
465	Associazione Libero Pensiero	Mail 08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Con riferimento al traffico dei mezzi pesanti, si osserva che se si dovesse verificare lo scavo in contemporanea del lotto 3A solamente da sud e del lotto 3B, la tenuta della rete della viabilità verrebbe messa a dura prova come anche la qualità dell'aria.	Forniti chiarimenti	Con riferimento all'eventuale contemporaneità delle attività relative ai Lotti 3A e 3B, si evidenzia che, allo stato attuale, non sono disponibili elementi definitivi in merito alle tempistiche di avvio delle lavorazioni. Una volta resi disponibili i necessari finanziamenti, saranno effettuate le opportune valutazioni, in coordinamento con gli Enti competenti al fine di verificare eventuali sovrapposizioni operative, individuare possibili elementi di interferenza e favorire le necessarie sinergie organizzative e gestionali per un'efficace conduzione delle attività. A tutela della salute dei cittadini inoltre, si prevederà il monitoraggio in continuo delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni) che permette di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative.
466	Associazione Libero Pensiero	Mail 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si esprime preoccupazione anche per l'aspetto dell'inquinamento acustico e luminoso, nonché quello causato dalle polveri dei cantieri.	Forniti chiarimenti	La pianificazione delle attività di cantiere e la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori saranno disciplinate a partire dal Progetto di Fattibilità Tecnico Economica nel Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), che verrà progressivamente approfondito nei successivi livelli di progettazione. Nel corso delle successive fasi progettuali pertanto, saranno sviluppati gli opportuni approfondimenti comprendenti analisi del traffico di cantiere con stima del numero massimo di camion/giorno, finalizzati a verificare le possibili interferenze tra le attività di cantiere, la rete viaria e le infrastrutture di trasporto esistenti, individuando le soluzioni organizzative e gestionali più idonee a garantire la sicurezza della circolazione, la continuità operativa delle infrastrutture e la limitazione degli effetti per la cittadinanza. Nel merito delle procedure tipicamente impiegate durante la realizzazione dei lavori saranno attuate: <u>-per quanto riguarda le polveri prodotte dal cantiere</u> bagnatura delle aree di cantiere non pavimentate, spazzolatura della viabilità asfaltata interessata dai traffici di cantiere, copertura dei mezzi di cantiere e delle aree di stoccaggio, organizzazione ed apprestamento delle aree di cantiere fisso in posizione il più possibile lontana da eventuali ricettori abitativi; <u>- con riferimento alla componente rumore</u> saranno valutate con attenzione le modalità di organizzazione delle attività e i relativi orari di svolgimento, al fine di contenere le emissioni sonore e limitare i potenziali disagi per la popolazione e per i ricettori sensibili presenti sul territorio. Saranno inoltre individuati macchinari e attrezzature caratterizzati da adeguate prestazioni acustiche, garantendone la corretta manutenzione nel corso delle lavorazioni. Verranno infine adottate specifiche misure di mitigazione nelle situazioni operative maggiormente ricorrenti, con particolare attenzione alla pianificazione delle attività e alla riduzione delle emissioni sonore non strettamente necessarie.
467	Associazione Libero Pensiero	Mail 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si ritiene che nessuna delle alternative progettuali relative alle tre soluzioni di corridoio infrastrutturale, offra le garanzie minime indispensabili per gli abitanti dellaVallagarina, affinché si possa sottoporle alla valutazione richiesta.	Forniti chiarimenti	Le soluzioni progettuali presentate nell'ambito del Dibattito Pubblico sono il risultato di un articolato percorso di studio e confronto avviato nel 2003, nel corso del quale sono state analizzate diverse alternative di corridoio infrastrutturale con il contributo degli Enti territoriali e del Comitato Tecnico Scientifico operante nell'ambito dell'Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero istituito dalla Provincia Autonoma di Trento. Tale percorso ha consentito di recepire nel tempo osservazioni, richieste di approfondimento e contributi tecnici provenienti dal territorio. Gli esiti preliminari delle attività progettuali sono stati inoltre condivisi pubblicamente con la comunità locale nel corso del Consiglio Comunale di Rovereto del marzo 2024.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
468	Associazione Libero Pensiero	Mail 08/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Si richiede alla PAT di dar vita a un trasparente dibattito condiviso con l’opinione pubblica, mettendolo al centro di un’agenda politica programmatica nel pieno rispetto dell’Autonomia e che l’opera in analisi sia fatta oggetto di discussione pubblica prima di tutto sul piano politico.	Non di competenza	Si prende atto
469	Associazione Valle del Rospach	Mail 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Il bacino del Rio Cavallo, pur non essendo direttamente attraversato dalle gallerie, potrebbe subire impatti sull’equilibrio idrogeologico profondo. Le principali criticità riguardano il possibile drenaggio delle falde, l’alterazione delle sorgenti, la riduzione dei ruscellamenti superficiali e la modifica del reticolo idrico. Gli scavi profondi in contesti fratturati o carsici potrebbero inoltre aumentare la vulnerabilità a frane e dissesti, favorire contaminazioni delle acque durante il cantiere e produrre effetti ritardati, anche a distanza di anni dall’apertura delle gallerie.	Forniti chiarimenti	Il tracciato dell’opera in progetto, in corrispondenza del Rio Cavallo si sviluppa all'interno dei depositi alluvionali e di conoide e non all'interno di formazioni rocciose. Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall’opera in progetto, permetteranno l’elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall’opera.
470	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	La proposta relativa al progetto del Lotto 3B viene ritenuta irricevibile perché fondata su studi previsionali di traffico non dimostrati, su analisi costi-benefici incomplete che non tengono conto del fattore traffico deviato e sulla mancanza di analisi delle interferenze tra l’opera e altre infrastrutture. Si chiede una nuova valutazione costi-benefici, redatta da un soggetto terzo, che consideri il traffico deviato, le politiche necessarie per il trasferimento modale e le interferenze con le altre infrastrutture previste in Trentino.	Forniti chiarimenti	Le alternative sviluppate nell'ambito del DocFAP sono state definite sulla base delle previsioni di evoluzione della domanda di trasporto elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP) e valutate mediante Analisi Costi-Benefici (ACB), che considera gli effetti degli interventi sotto il profilo economico, trasportistico, ambientale e sociale. Con riferimento al tema del traffico deviato, si precisa che le valutazioni in merito rientrano già nell'ambito delle attività sviluppate dalla Brenner Corridor Platform (BCP). Nello sviluppo degli studi prodotti infatti, sono state formulate e analizzate quattro differenti ipotesi di scenario socio-economico, finalizzate a valutare gli effetti prodotti sulla domanda di trasporto e sui flussi di traffico. Tra queste, il Policy Scenario è stato specificamente sviluppato per valutare gli effetti derivanti dall'introduzione di misure volte a disincentivare il trasporto stradale delle merci. I risultati evidenziano come l'incremento dei costi del trasporto su strada determini un significativo aumento della quota modale ferroviaria e una corrispondente riduzione di quella stradale, con una conseguente redistribuzione della domanda sull'insieme dei valichi alpini. In ogni caso, la documentazione del PFTE sarà opportunamente integrata al fine di meglio esplicitare il quadro delle valutazioni poste a supporto delle conclusioni sopra richiamate.
471	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Si contesta l’assenza di una valutazione completa degli impatti energetici dell’opera, comprensiva di costruzione, esercizio, manutenzione e materiale rotabile. Si ritiene inoltre che per il trasporto merci non sarebbe necessaria una velocità elevata e che la nuova ferrovia del Brenneo consentirebbe di poco il risparmio di energia rispetto alla LS	Forniti chiarimenti	Nell'ambito del DOCFAP, le alternative progettuali sono state valutate mediante specifici indicatori di sostenibilità ambientale e socio-economica, definiti in coerenza con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) dell'Agenda 2030. In particolare, sono stati considerati l'impronta climatica in fase di realizzazione dell'opera, il consumo di suolo pro capite, il contributo al potenziamento dei corridoi TEN-T e l'incremento della mobilità sostenibile delle merci. Tali valutazioni risultano coerenti con il livello di approfondimento della fase progettuale. Nel prosieguo delle attività progettuali saranno sviluppati gli ulteriori approfondimenti specialistici propri dei successivi livelli di progettazione, inclusi quelli relativi agli aspetti energetici dell'intervento.
472	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Vengono segnalati impatti sul territorio quali impatto su sorgente di Acquaviva, sui pozzi di Besenello, Volano e Calliano, sulla falda dell’Adige, sulle pareti della Vigolana, su consumo di suolo agricolo, cantieri, additivi di scavo, qualità dell’aria e abitato di Marco.	Forniti chiarimenti	Le soluzioni progettuali attualmente elaborate sono state sviluppate con il livello di definizione proprio del DOCFAP coerentemente con la finalità del Dibattito Pubblico e sono il risultato di un percorso di studio e confronto avviato nel 2003 che, attraverso il coinvolgimento degli Enti territoriali e il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell’Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero, ha consentito di sviluppare e affinare nel tempo le diverse ipotesi progettuali, con particolare attenzione alla minimizzazione delle interferenze con il territorio, con il sistema insediativo e con le risorse ambientali e idriche. Le alternative presentate sono state valutate considerando congiuntamente gli aspetti trasportistici, ambientali, sociali e tecnico-economici, nell'ambito di una visione complessiva del Corridoio del Brennero supportata dagli studi trasportistici sviluppati a scala nazionale ed europea. Ciò premesso, e considerato che il tracciato proposto risulta già configurato in modo da minimizzare le interferenze dell'intervento con il contesto territoriale, ambientale ed insediativo, eventuali ulteriori affinamenti puntuali del tracciato potranno essere valutati qualora gli esiti degli approfondimenti in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee evidenzino la necessità o l'opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali. Inoltre, si rappresenta inoltre che quanto attiene l’imbocco sud, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell’intervento sull’abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento. Gli approfondimenti specialistici relativi agli aspetti geologici e idrogeologici, agli impatti acustici e vibrazionali, alla tutela delle risorse idriche e agricole, nonché agli aspetti di sicurezza dell'esercizio ferroviario, saranno ulteriormente sviluppati nelle successive fasi progettuali secondo le procedure e le metodologie previste dalla normativa vigente e dalla consolidata prassi progettuale di RFI. Il confronto con il territorio proseguirà nell'ambito delle successive fasi di sviluppo del progetto.
473	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	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.	Forniti chiarimenti	Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP, sono state sostanzialmente sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, http://www.bcpplatform.eu) ed opportunamente sottoposte all'Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia generato dal miglioramento del livello di servizio del vettore ferroviario, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le ipotesi del solo ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo. In ogni caso, la documentazione del PFTE sarà opportunamente integrata al fine di meglio esplicitare il quadro delle valutazioni poste a supporto delle conclusioni sopra richiamate.
474	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Si ritiene che le modalità di svolgimento del DP abbia adottato criteri discriminatori relativamente ai soggetti abilitati a partecipare nonché alle modalità di partecipazione	Forniti chiarimenti	L'art. 40 comma 4 del D.lgs. 36/2023 stabilisce che le amministrazioni statali, le regioni e gli enti territoriali e tutti i portatori di interessi costituiti in associazioni o comitati che, in ragione degli scopi statutari, sono interessati dall’intervento, possano presentare osservazioni e proposte entro sessanta giorni dalla pubblicazione della Relazione di progetto. E' consentito che le osservazioni dei privati cittadini possono essere inviate alle Amministrazioni di riferimento o ad una delle Associazioni/Comitati costituiti responsabili di convogliare quanto raccolto dal Responsabile del Dibattito Pubblico per il seguito verso il Proponente dell’Opera.
475	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Il DocFAP viene ritenuto contraddittorio perché giustifica il quadruplicamento ferroviario con l’obiettivo di contenere il traffico merci su gomma, mentre le scelte infrastrutturali recenti e programmate sembrano invece favorire nuovo traffico verso l’A22.	Forniti chiarimenti	Le motivazioni alla base della Circonvallazione di Rovereto discendono dagli obiettivi di potenziamento della capacità e dell’efficienza del corridoio ferroviario del Brennero, nell’ambito delle strategie di sviluppo della rete ferroviaria nazionale ed europea e delle politiche di trasferimento modale delle merci dalla strada alla ferrovia. Tali valutazioni si fondano su studi trasportistici e analisi della domanda sviluppati secondo metodologie consolidate e condivise a livello nazionale ed europeo. Per quanto riguarda il quadro infrastrutturale complessivo della Valle dell’Adige, le valutazioni relative al coordinamento tra interventi diversi e agli scenari di sviluppo territoriale di lungo periodo rientrano nelle competenze delle Amministrazioni e degli Enti preposti alla pianificazione territoriale e dei trasporti.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
476	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Con riferimento alle prospettive indicate nel DocFAP derivanti dall'attivazione della nuova linea del Brennero, ovvero crescita significativa del numero di treni merci disponibili e diminuzione significativa del numero di autocarri pesanti si afferma che 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.	Forniti chiarimenti	Le previsioni di traffico considerate nelle analisi sviluppate per il Lotto 3B si avvalgono dei più recenti Studi di Trasporto elaborati nell’ambito della Brenner Corridor Platform (BCP), dedicati rispettivamente ai flussi di traffico merci lungo il corridoio del Brennero e allo sviluppo dei servizi ferroviari passeggeri di lunga percorrenza transfrontalieri. Tali studi sono pubblici e consultabili all’indirizzo https://www.bcplatform.eu/studidicorridoio. Sia per il traffico passeggeri che per quello merci, l'entità delle distanze dei servizi è deducibile dalle ipotesi di offerta formulate negli studi stessi. Da queste si evince come trattasi di servizi internazionali di lunga percorrenza che interessano almeno tre stati. A questi occorre considerare i servizi di breve-media percorrenza che sono a supporto della domanda regionale che interessa le due Province Autonome attraversate dal corridoio.
477	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Si afferma che i documenti del DocFAP omettono di prendere in considerazione intere problematiche e dati secondo cui l’obiettivo dell’annunciato trasferimento modale potrebbe essere raggiunto in tempi molto più brevi con impatti ambientali e costi inferiori. Le previsioni sulle evoluzioni dei traffici merci su strada e ferrovia lungo l’asse del Brennero si sono rivelate alla prova dei fatti sistematicamente sovradimensionate.	Forniti chiarimenti	Considerando che l'osservazione sia formulata per intendere la necessità di valutare la cosiddetta "opzione zero", le valutazioni alla base del progetto tengono conto non solo delle condizioni attuali della rete, ma anche delle prospettive di evoluzione della domanda di trasporto a scala nazionale ed europea. Le previsioni di traffico considerate nelle analisi sviluppate per il Lotto 3B si avvalgono dei più recenti Studi di Trasporto elaborati nell’ambito della Brenner Corridor Platform (BCP): il primo dedicato ai flussi di traffico merci lungo il corridoio del Brennero, il secondo focalizzato sullo sviluppo dei servizi ferroviari passeggeri di lunga percorrenza transfrontalieri. Tali studi sono pubblici e consultabili all’indirizzo https://www.bcplatform.eu/studidicorridoio. Gli studi sono stati sviluppati nell’ambito di un gruppo di lavoro internazionale composto dai Ministeri competenti di Italia, Austria e Germania, dai gestori delle infrastrutture ferroviarie dei tre Paesi (RF), ÖBB e DB) e da BBT SE, utilizzando modelli trasportistici finalizzati a simulare l’evoluzione della domanda e l’interazione tra domanda e offerta nel quadro del futuro assetto infrastrutturale del corridoio. Nell'ambito dello Studio di Trasporto e dell'Analisi Costi-Benefici posti alla base del progetto rientrano anche le valutazioni in merito alle potenzialità della linea storica e gli effetti degli interventi di adeguamento e potenziamento già programmati o prevedibili sull'infrastruttura esistente. Da tali analisi emerge che, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni della linea, tali interventi non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo.
478	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Si osserva 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.	Forniti chiarimenti	Si prende atto dell'osservazione. Si evidenzia tuttavia che le misure, le tecnologie e gli interventi finalizzati alla riduzione del rumore ferroviario non costituiscono alternative al progetto, ma strumenti complementari. Tali soluzioni contribuiscono al contenimento degli impatti acustici dell'infrastruttura, mentre il progetto risponde a esigenze di potenziamento della capacità e delle prestazioni del sistema ferroviario.
479	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Si osserva che l’offerta di treni passeggeri sulla linea del Brennero appare abbondante e sufficiente anche nel lungo periodo.	Forniti chiarimenti	Si prende atto dell'osservazione. Si evidenzia tuttavia che: - gli Enti territoriali, sulla base degli Accordi Quadro sottoscritti con RFI, prevedono un progressivo potenziamento dell'offerta dei servizi ferroviari lungo la direttrice del Brennero; - le Imprese Ferroviarie che gestiscono i servizi di lunga percorrenza transfrontalieri intendono incrementare l'offerta di questi servizi già nella prospettiva legata alla entrata in esercizio della Galleria di Base e del lotto 1, interventi la cui realizzazione è attualmente in corso.
480	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si sottolinea che le scelte recenti dei Governi italiani 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.	Non di competenza	Si prende atto.
481	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Vengono segnalati studi a sostegno della tesi per cui la LS del Brennero presenta ancora una capacità residua e viene ritenuto incomprensibile perché questo genere di informazioni non venga preso in considerazione dai progettisti del quadruplicamento ferroviario Verona-Brennero poiché ne emergerebbe la prevalenza della soluzione zero.	Forniti chiarimenti	In ottemperanza a quanto previsto dal D.Lgs. 112/2015 e a quanto riportato nel Prospetto Informativo della Rete (PIR) di RFI, allo stato attuale buona parte delle tratte che compongono la Direttrice del Brennero risulta classificata come "preventivamente satura". Tale classificazione deriva dal raggiungimento, in specifiche fasce orarie della giornata, delle soglie di saturazione della capacità disponibile sulle singole tratte. A riguardo, il capitolo 4.9 del Documento conclusivo del Dibattito Pubblico di cui questo sinottico costituisce parte integrante, riporta un estratto del Prospetto Informativo della Rete (PIR), nel quale sono individuate le fasce orarie considerate sature o prossime alla saturazione. Le valutazioni alla base del progetto tengono inoltre conto non solo delle condizioni attuali della rete, ma anche delle previsioni di evoluzione della domanda di trasporto. In particolare, l'incremento atteso dei servizi passeggeri lungo la direttrice determinerà una progressiva riduzione della capacità disponibile, generando condizioni di precario della rete che potrebbero limitare l'ulteriore sviluppo del traffico merci sulla linea storica. Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP, sono state sostanzialmente sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, http://www.bcpplatform.eu) ed opportunamente sottoposte all'Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia generato dal miglioramento del livello di servizio del vettore ferroviario, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le ipotesi di ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo.
482	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Il dibattito pubblico viene definito sostanzialmente formale, perché le modalità di partecipazione favorirebbero soggetti istituzionali e organizzazioni strutturate, escludendo di fatto molti cittadini e comitati territoriali. Vengono criticate anche la prevalenza degli incontri online e la scarsità di assemblee pubbliche nei Comuni interessati.	Forniti chiarimenti	Il Dibattito Pubblico è stato svolto nel rispetto delle indicazioni fornite dalla normativa di riferimento, ovvero il D.Lgs. 36/2023 il quale all'art. 4 comma 3 dell'Allegato I.6 stabilisce che <i>“Il responsabile del dibattito pubblico:</i> <i>a) progetta le modalità di svolgimento del dibattito pubblico ed elabora, entro un mese dal conferimento dell'incarico, il documento di progetto del dibattito pubblico, stabilendo i temi di discussione, le modalità di partecipazione e comunicazione al pubblico, esclusivamente con l'utilizzo di strumenti informatici e telematici, salva la sussistenza di specifiche esigenze, motivate sulla base di elementi oggettivi, che rendano necessaria la calendarizzazione di incontri con diverse modalità;(…)”</i>. L'art. 40 comma 4 del D.lgs. 36/2023 stabilisce che le amministrazioni statali, le regioni e gli enti territoriali e tutti i portatori di interessi costituiti in associazioni o comitati che, in ragione degli scopi statutari, sono interessati dall’intervento, possano presentare osservazioni e proposte entro sessanta giorni dalla pubblicazione della Relazione di progetto. E' consentito che le osservazioni dei privati cittadini possano essere inviate alle Amministrazioni di riferimento o ad una delle Associazioni/Comitati costituiti responsabili di convogliare quanto raccolto dal Responsabile del Dibattito Pubblico per il seguito verso il Proponente dell'Opera. I cittadini hanno avuto la possibilità di partecipare agli incontri sia tramite collegamento telematico sia presso le sale rese disponibili dal Comune di Rovereto per consentire a consiglieri comunali e cittadini di seguire gli incontri e prendere parte al percorso di confronto anche in forma assistita e condivisa.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
483	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Si contesta che il dibattito avvenga su un DocFAP e non su un PFTE completo, ritenendo insufficiente il livello progettuale per discutere in modo consapevole il “se” e il “come” dell’opera.	Forniti chiarimenti	Il Dibattito Pubblico è stato indetto in ottemperanza a quanto prescritto dal D.Lgs. 36/2023 che al comma 1 dell'art. 3 dell'Allegato I.6 Indica 1. "<i>Le stazioni appaltanti e gli enti concedenti individuano, ciascuno secondo il proprio ordinamento, il soggetto titolare del potere di indire il dibattito pubblico che si svolge nelle fasi iniziali di elaborazione di un progetto di un'opera o di un intervento, in relazione ai contenuti del progetto di fattibilità ovvero del documento di fattibilità delle eventuali alternative progettuali</i> ." Inoltre, al fine di fornire un adeguato grado di approfondimento del progetto, è stato avviato lo sviluppo del PFTE sulla soluzione risultata preferibile, i cui primi esiti sono stati condivisi nel corso degli incontri di dibattito e inseriti della Relazione di Progetto dell’Opera, fornendo un quadro conoscitivo di riferimento maggiormente approfondito.
484	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Viene richiamata l'assenza di finanziamenti indicando che si rischia 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.	Forniti chiarimenti	Il Dibattito Pubblico si svolge in una fase preliminare del percorso di sviluppo dell’opera, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, e non è subordinato alla preventiva disponibilità dell'intero finanziamento dell'intervento. La sua finalità è consentire il confronto pubblico sulle caratteristiche e sugli obiettivi del progetto prima delle successive fasi di progettazione, approvazione e reperimento delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione dell’opera
485	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si definiscono 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 (a meno “60/70 metri” dal piano di campagna dando vita a pendenze estreme (12x1000) senza reale motivazione su di un tracciato che non pare richiederle, ne motivarle.	Forniti chiarimenti	L'altimetria del tracciato ferroviario in corrispondenza della galleria naturale è stata definita sulla base del quadro conoscitivo e degli approfondimenti progettuali disponibili allo stato attuale, tenendo conto dei vincoli funzionali, prestazionali e territoriali dell'intervento. Le pendenze previste risultano contenute entro i limiti stabiliti dagli standard tecnici applicabili all'infrastruttura ferroviaria e coerenti con i parametri progettuali adottati per gli altri interventi sviluppati lungo il medesimo corridoio ferroviario. Nel corso delle successive fasi progettuali, anche alla luce degli esiti della campagna geognostica e degli ulteriori approfondimenti in corso, potrà essere valutata l'opportunità di eventuali lievi ottimizzazioni dell'altimetria del tracciato.
486	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Si ritiene infondata l'affermazione secondo cui sul PFTE si esprimerà la Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, che darà il suo parere anche sulla VIA (valutazione di impatto ambientale) in quanto si ritiene che tale opera non sia mai stata inserita, né può esserlo, dentro le opere del PNRR. L’iter della circonvallazione di Rovereto che dovrà percorrere le strade ordinarie per le autorizzazioni	Forniti chiarimenti	L'intervento Circonvallazione di Rovereto rientra tra i progetti inseriti nell’Allegato IV al D.L. 77/2021 e sottoposti a gestione commissariale, indipendentemente dal fatto che l’opera sia finanziata o meno con fondi PNRR. In tale quadro, il PFTE è trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l’espressione del relativo parere tecnico, mentre la Valutazione di Impatto Ambientale è svolta dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, competente per i progetti individuati dalla normativa vigente. Quanto alla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, si precisa che non è prevista la cessazione della Commissione in quanto organo tecnico.Ne consegue che, in base al quadro normativo vigente, per i progetti ricompresi nell'Allegato IV al D.L. 77/2021, la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale continua a essere svolta dalla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, secondo le modalità e le tempistiche previste dall'ordinamento.
487	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si ritiene che le uniche motivazioni a sostegno della Circonvallazione di Rovereto contenute nella Relazione di Progetto hanno tratti fortemente speculativi. Si afferma che la Valle dell'Adige, in considerazione delle infrastrutture ferroiarie in corso di valutazione attualmente (sbocco PIRUBI, terza corsia dinamica A22) si stia trasformando in un nastro trasportatore di treni merci	Forniti chiarimenti	Le motivazioni alla base della Circonvallazione di Rovereto discendono dagli obiettivi di potenziamento della capacità e dell’efficienza del corridoio ferroviario del Brennero, nell’ambito delle strategie di sviluppo della rete ferroviaria nazionale ed europea e delle politiche di trasferimento modale delle merci dalla strada alla ferrovia. Tali valutazioni si fondano su studi trasportistici e analisi della domanda sviluppati secondo metodologie consolidate e condivise a livello nazionale ed europeo. Per quanto riguarda il quadro infrastrutturale complessivo della Valle dell’Adige, le valutazioni relative al coordinamento tra interventi diversi e agli scenari di sviluppo territoriale di lungo periodo rientrano nelle competenze delle Amministrazioni e degli Enti preposti alla pianificazione territoriale e dei trasporti.
488	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Viene sostenuto che la linea storica avrebbe ancora capacità residua e che gli obiettivi europei di trasferimento modale potrebbero essere raggiunti con misure meno invasive, come migliore programmazione ferroviaria, treni più lunghi, riequilibrio dei pedaggi e politiche sul traffico deviato. Si chiede di inserire e valutare l’opzione zero come reale alternativa ambientalmente preferibile.	Non accoglibile	In ottemperanza a quanto previsto dal D.Lgs. 112/2015 e a quanto riportato nel Prospetto Informativo della Rete (PIR) di RFI, allo stato attuale buona parte delle tratte che compongono la Direttrice del Brennero risulta classificata come "preventivamente satura". Tale classificazione deriva dal raggiungimento, in specifiche fasce orarie della giornata, delle soglie di saturazione della capacità disponibile sulle singole tratte. A riguardo, il capitolo 4.9 del Documento conclusivo del Dibattito Pubblico di cui questo sinottico costituisce parte integrante, riporta un estratto del Prospetto Informativo della Rete (PIR), nel quale sono individuate le fasce orarie considerate sature o prossime alla saturazione. Le valutazioni alla base del progetto tengono inoltre conto non solo delle condizioni attuali della rete, ma anche delle previsioni di evoluzione della domanda di trasporto. In particolare, l'incremento atteso dei servizi passeggeri lungo la direttrice determinerà una progressiva riduzione della capacità disponibile, generando condizioni di precario della rete che potrebbero limitare l'ulteriore sviluppo del traffico merci sulla linea storica. Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DocFAP, sono state sostanzialmente sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, http://www.bcpplatform.eu) ed opportunamente sottoposte all'Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia generato dal miglioramento del livello di servizio del vettore ferroviario, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le ipotesi del solo ammodernamento e adeguamento della linea esistente, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'attuale infrastruttura, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo. In ogni caso, la documentazione del PFTE sarà opportunamente integrata al fine di meglio esplicitare il quadro delle valutazioni poste a supporto delle conclusioni sopra richiamate.
489	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si contesta la scelta della soluzione 3, la mancanza di trasparenza sui criteri dell'analisi multicriteriale, la profondità delle gallerie e la pendenza del 12‰, ritenuta elevata e non adeguatamente giustificata.	Forniti chiarimenti	Le soluzioni presentate in DP nascono da un percorso che si è sviluppato a partire dal 2003 quando RFI presentò la prima soluzione del progetto preliminare della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero. Le alternative progettuali successivamente studiate sono state analizzate fino ad oggi con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell’Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero istituito dalla PAT e hanno mirato a recepire gli approfondimenti richiesti dagli enti. L'altimetria del tracciato ferroviario in corrispondenza della galleria naturale è stata definita sulla base del quadro conoscitivo e degli approfondimenti progettuali disponibili allo stato attuale, tenendo conto dei vincoli funzionali, prestazionali e territoriali dell'intervento. Le pendenze previste risultano contenute entro i limiti stabiliti dagli standard tecnici applicabili all'infrastruttura ferroviaria e coerenti con i parametri progettuali adottati per gli altri interventi sviluppati lungo il medesimo corridoio ferroviario. Come già rappresentato, la valutazione delle alternative progettuali viene di prassi sviluppata attraverso un approccio comparativo che considera congiuntamente gli aspetti tecnico-economici, ambientali e sociali. In tale ambito, le diverse soluzioni sono analizzate al fine di individuare quelle in grado di garantire il miglior equilibrio complessivo tra benefici attesi e effetti sul territorio, perseguendo criteri di sostenibilità, equità territoriale e integrazione con il contesto interessato dall'intervento. L’AMC è stata peraltro costruita su criteri e indicatori oggettivi, misurabili e confrontabili, così da garantire trasparenza e coerenza metodologica.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
490	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Viene inoltre criticato il rischio connesso allo scavo in sabbie e ghiaie e all'uso di additivi.	Forniti chiarimenti	Il progetto sarà sviluppato tenendo conto della presenza delle preesistenze in superficie. L’adozione di una TBM a fronte pressurizzato e le profondità di scavo consentirà di contenere le subsidenze e di ridurre le vibrazioni indotte dalle lavorazioni. La progettazione sarà inoltre supportata da un articolato sistema di monitoraggio, finalizzato a verificare la rispondenza del comportamento reale alle previsioni progettuali e a consentire il tempestivo adeguamento dei parametri operativi della TBM qualora venissero rilevati valori prossimi o superiori alle soglie prestabilite. Come rappresentato durante gli incontri del Dibattito Pubblico, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l'Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati.
491	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Il documento evidenzia l’impatto sull’abitato di Marco: impianto polmone, nuovi binari, barriere antirumore, espropri, possibili abbattimenti, trasformazione del paesaggio e perdita dell’identità agricola del sobborgo.	Forniti chiarimenti	La valutazione delle alternative progettuali viene di prassi sviluppata attraverso un approccio comparativo che considera congiuntamente gli aspetti tecnico-economici, ambientali e sociali. In tale ambito, le diverse soluzioni sono analizzate al fine di individuare quelle in grado di garantire il miglior equilibrio complessivo tra benefici attesi e effetti sul territorio, perseguendo criteri di sostenibilità, equità territoriale e integrazione con il contesto interessato dall'intervento. Nelle successive fasi di progettazione saranno sviluppati ulteriori approfondimenti finalizzati a ridurre gli effetti delle opere sul territorio, con particolare attenzione agli ambiti di maggiore sensibilità paesaggistica e culturale. Per quanto riguarda le opere accessorie e gli impianti funzionali all'infrastruttura, saranno valutate, ove tecnicamente e funzionalmente praticabili, soluzioni che consentano la diversa localizzazione degli impianti o, in alternativa, configurazioni progettuali volte a minimizzarne l'occupazione di suolo e gli effetti paesaggistici. Il progetto sarà corredato di Studio di Impatto Ambientale e Relazione Paesaggistica, che consentiranno di valutare gli effetti dell'intervento e di indirizzare la progettazione verso soluzioni rispettose del contesto ambientale, territoriale e storico paesaggistico.
492	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Il testo considera il rischio di interferenza con la sorgente di Acquaviva e con il sistema idrico della Vigolana, ritenuto strategico per l’approvvigionamento idrico provinciale. Viene segnalato anche il rischio di utilizzo di additivi in un contesto carsico ricco d’acqua. Inoltre si cita come a rischio il dosso della Sega, 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.	Forniti chiarimenti	Per quanto attiene al tratto in galleria che attraversa il massiccio della Vigolana, si ribadisce che la galleria è ubicata nella porzione più occidentale del massiccio, in condizioni parietali; i dati e le informazioni a disposizione portano a ritenere improbabili fenomeni di interferenza idrogeologica. Relativamente all'interferenza con aree soggette a vincolo o protezione idrogeologica per sorgenti, il tracciato è ubicato al di fuori di queste zone, ad una distanza planimetrica (>1000m) tale per cui si possa escludere l'interferenza. Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall'opera. Come già rappresentato nel corso del dibattito, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l'Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati.
493	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Sono segnalate criticità di carattere geologico (Murazzi, la Vigolana) interferenze con beni archeologici e culturali (la necropoli Scottinelli, la vigna Benvenuti, Villa Bortolazzi, il cimitero di Besenello, la chiesa di Sant’Agata, i Lavini di Marco), il problematico attraversamento di siti contaminati (RSU Murazzi, Riscarica del Rio Secco e siti contaminati entro 200 m del tracciato).	Forniti chiarimenti	Gli aspetti evidenziati sono stati oggetto di individuazione e studio nell'ambito del DocFAP. Nelle successive fasi di progettazione saranno sviluppati ulteriori approfondimenti finalizzati a ridurre gli effetti delle opere sul territorio, con particolare attenzione agli ambiti di maggiore sensibilità paesaggistica e culturale. Il progetto sarà corredato di Studio di Impatto Ambientale e Relazione Paesaggistica, che consentiranno di valutare gli effetti dell'intervento e di indirizzare la progettazione verso soluzioni rispettose del contesto ambientale, territoriale e storico paesaggistico. Particolare attenzione sarà rivolta agli ambiti caratterizzati da maggiore sensibilità ambientale e storico-paesaggistica Si rappresenta che gli approfondimenti ambientali sviluppati nell'ambito del livello progettuale posto a base del Dibattito Pubblico hanno incluso la ricognizione dei siti contaminati e potenzialmente contaminati presenti nel territorio interessato dall'opera, nonché la verifica delle relative condizioni di interferenza con il tracciato ferroviario. Tali analisi hanno evidenziato che le eventuali sovrapposizioni individuate risultano riconducibili a tratti dell'infrastruttura sviluppati in sotterraneo, a profondità dell'ordine di circa 70 m, e non determinano interferenze dirette con i siti censiti. Resta in ogni caso fermo che le successive fasi di progettazione consentiranno di sviluppare ulteriori approfondimenti specialistici e di dettaglio al fine di confermare il quadro conoscitivo disponibile
494	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Con riferimento allo sbocco della galleria a Besenello, si ritiene necessario uno studio approfondito delle fondazioni delle costruzioni sul tracciato della galleria	Forniti chiarimenti	Durante le successive fasi progettuali sarà individuata un’area di influenza (buffer) all’interno della quale gli edifici potenzialmente interferiti saranno sottoposti a monitoraggio. In una fase preliminare verranno effettuati i rilievi dello stato di consistenza e conservazione degli immobili (testimoniali di stato); successivamente, gli edifici saranno strumentati con appositi sistemi di controllo, quali fessurimetri, inclinometri e ulteriori dispositivi di monitoraggio, al fine di rilevare tempestivamente eventuali variazioni riconducibili alle attività di cantiere e garantire la tutela del patrimonio edilizio esistente

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
495	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Il documento mette in dubbio i tempi e i costi indicati, ritenendo l’opera priva di copertura finanziaria certa e soggetta al rischio di cantieri prolungati o indefiniti.	Forniti chiarimenti	Le tempistiche e i valori economici riportati nella documentazione di progetto sono il risultato delle valutazioni tecnico - economiche sviluppate nell'ambito della progettazione e sono stati definiti sulla base delle informazioni, delle metodologie e degli elementi disponibili alla data di redazione del progetto.
496	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	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. Si richiede pertanto la pubblicazione del PFTE completo e degli studi idrogeologici, ambientali e di coordinamento con le bonifiche, prima di qualsiasi avanzamento progettuale o cantieristico.	Forniti chiarimenti	Il DPCM 76/2018 costituisce il regolamento attuativo dell'art. 22 del precedente Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 50/2016). Con l'entrata in vigore del D.Lgs. 36/2023, la disciplina del Dibattito Pubblico di cui all'art. 40, è stata trasposta direttamente nel Codice e nel relativo Allegato I.6. Tenuto conto che il presente Dibattito Pubblico è stato avviato successivamente all'entrata in vigore del D.Lgs. 36/2023, la relativa procedura si svolge ai sensi dello stesso Decreto Legislativo. Il comma 1, art. 3 dell'Allegato I.6 Indica 1. "Le stazioni appaltanti e gli enti concedenti individuano, ciascuno secondo il proprio ordinamento, il soggetto titolare del potere di indire il dibattito pubblico che si svolge nelle fasi iniziali di elaborazione di un progetto di un'opera o di un intervento, in relazione ai contenuti del progetto di fattibilità ovvero del documento di fattibilità delle eventuali alternative progettuali." Il Dibattito Pubblico pertanto è stato svolto, nel pieno rispetto della normativa vigente, sul Documento di Fattibilità Tecnico Economica. Inoltre, al fine di fornire un adeguato grado di approfondimento del progetto, è stato avviato lo sviluppo del PFTE sulla soluzione risultata preferibile, i cui primi esiti sono stati condivisi nel corso degli incontri di dibattito e inseriti della Relazione di Progetto dell'Opera, fornendo un quadro conoscitivo di riferimento maggiormente approfondito. Il PFTE verrà condiviso alle Amministrazioni comunali nell'ambito dell'iter autorizzativo cui verrà sottoposto il progetto.
497	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	La documentazione riporta 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. Si richiede 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.	Forniti chiarimenti	Ad oggi le risorse disponibili coprono lo sviluppo della Progettazione di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE). Trattandosi di un intervento ricompreso nella gestione commissariale nonché nell'Allegato IV al D.L. 77/2021, la normativa vigente consente l'avvio dell'iter autorizzativo sul PFTE anche in assenza della completa copertura finanziaria dell'opera, ai sensi dell'art. 44, comma 1-quater, del D.L. 77/2021 e s.m.i. In tale ipotesi, ferma restando l'efficacia del vincolo preordinato all'esproprio, la dichiarazione di pubblica utilità decade qualora, entro sei mesi dalla sua efficacia, il Commissario straordinario non adotti l'ordinanza attestante l'assegnazione dei finanziamenti necessari alla realizzazione dell'intervento. Si precisa che l’iter di pubblicizzazione del progetto ai fini della dichiarazione di pubblica utilità sarà avviato contestualmente all'avvio della Conferenza dei Servizi, quindi in seconda fase rispetto al Dibattito Pubblico.
498	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	La modalità di svolgimento del dibattito è ritenuta in contrasto con il principio di "massima partecipazione" e con gli standard previsti dalla vigente normativa provinciale in materia di partecipazione e cittadinanza attiva. Si richiede lo 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.	Forniti chiarimenti	Il DPCM 76/2018 costituiva il regolamento attuativo dell'art. 22 del previgente Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 50/2016). Con l'entrata in vigore del D.Lgs. 36/2023, la disciplina del Dibattito Pubblico è stata ricondotta all'art. 40 del Codice e al relativo Allegato I.6, che ne definiscono presupposti, modalità di svolgimento e contenuti. Il Dibattito Pubblico è stato pertanto svolto in conformità alla sopracitata normativa vigente al momento del suo svolgimento.
499	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Si ritiene che 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. Si richiede 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.	Forniti chiarimenti	L'avvio delle attività realizzative resta subordinato al completamento dell'iter autorizzativo previsto dalla normativa vigente e al recepimento delle eventuali prescrizioni formulate dalle Autorità competenti. Con specifico riferimento all'iter di VIA, tutta la documentazione prodotta, da prassi, viene resa disponibile nel sito ministeriale dedicato.
500	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Il PMA deve essere presentato e reso pubblico nel procedimento di VIA, sulla base del PFTE. Il PMA non può essere rinviato alla fase esecutiva o trattato come documento interno.	Forniti chiarimenti	Il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), predisposto nell'ambito del PFTE, costituisce parte integrante della documentazione sottoposta alla procedura di VIA. Tutti gli elaborati depositati ai fini della VIA, compreso il PMA, sono resi disponibili al pubblico mediante pubblicazione sul portale istituzionale del Ministero competente dedicato alla procedura.
501	Associazione Trentino No TAV	Mail 08/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Si richiedono 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.	Non di competenza	Si prende atto
502	Collegio degli Agrotecnici e Agrotecnici Laureati di Trento e Bolzano	Prot. n. 12/2026 Comunicazione pec. 09/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Il tratto interessato dell’opera si colloca nel fondovalle della Vallagarina, tra Acquaviva e Marco, area fortemente antropizzata e caratterizzata da agricoltura intensiva, ad alto reddito e ad alta frammentazione fondiaria. Si rappresenta che l'impatto dell'opera, dal punto di vista socio-economico-agricolo, sarà particolarmente rilevante in quanto concentrato in due sole aree agricole (Marco e Acquaviva) e non distribuito lungo l'intero tracciato. Gli impatti della cantierizzazione, la perdita di continuità territoriale, i danni logistici e produttivi possono compromettere l’equilibrio economico aziendale di numerose aziende nel medio e lungo termine.	Forniti chiarimenti	Gli effetti connessi all'occupazione delle aree e alle attività di cantiere costituiscono elementi oggetto di valutazione nell'ambito degli studi progettuali e ambientali, al fine di individuare le soluzioni maggiormente idonee a limitare le interferenze con le attività agricole e produttive esistenti e a garantire il mantenimento della funzionalità del territorio. Nelle successive fasi progettuali saranno inoltre ulteriormente approfondite le modalità di organizzazione delle attività di cantiere, anche attraverso il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), con l'obiettivo di contenere gli effetti temporanei sulle aziende agricole, sulla rete della viabilità locale e sull'accessibilità ai fondi.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
503	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si ritiene imprescindibile l’elaborazione di una o più ulteriori soluzioni (Soluzione 4, 5, 6, ...), che identifichino un tracciato che escluda le interferenze critiche ponendosi come “soluzione ottima” e che assicurino la minore interferenza possibile con gli abitati posti agli sbocchi della galleria (Marco, Serravalle, Acquaviva).	Accolta	Le alternative progettuali presentate nell’ambito del Dibattito Pubblico sono il risultato di un percorso di analisi e approfondimento sviluppato nel corso di oltre vent’anni. A partire dal 2003, con la presentazione da parte di RFI della prima soluzione progettuale relativa alla tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero, sono state progressivamente esaminate e confrontate diverse opzioni progettuali, nell’ambito di un articolato processo di valutazione tecnica e concertazione istituzionale. Le soluzioni successivamente sviluppate sono state definite sulla base del confronto con la Provincia Autonoma di Trento e con il contributo del Comitato Tecnico Scientifico operante nell’ambito dell’Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero. La progettazione è stata inoltre supportata da specifiche campagne di indagine e da approfondimenti specialistici coerenti con il livello di definizione progettuale raggiunto. Tali attività conoscitive saranno ulteriormente integrate e sviluppate nei successivi livelli di progettazione, al fine di affinare progressivamente il quadro informativo e le soluzioni tecniche. Il processo progettuale è orientato alla ricerca delle soluzioni maggiormente sostenibili sotto il profilo ambientale, territoriale e sociale, attraverso la valutazione comparativa delle alternative e l’adozione di misure finalizzate alla prevenzione, mitigazione e compensazione degli effetti sul territorio. A tal riguardo, si rappresenta che nella fase di sviluppo del PFTE è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall’opera in progetto, permetteranno l’elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico del fondovalle e di poter raccogliere i dati necessari per la valutazione dell’eventuale interazione del tracciato con le acque di falda. Ulteriori puntuali affinamenti progettuali di tracciato saranno valutabili, sulla base delle risultanze degli approfondimenti in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee, qualora tali analisi evidenzino la necessità o l’opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali. Si rappresenta inoltre che per quanto attiene l’imbocco sud, le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell’intervento sull’abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento.
504	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si ritiene imprescindibile la presentazione di una “Soluzione zero”, cioè il mantenimento della linea ferroviaria esistente con eventuali interventi di potenziamento, da porre come punto di riferimento (baseline) per giustificare la necessità dell’intervento e quindi confrontarla rispetto a tutte le altre proposte. L’Analisi Multicriteria dovrà quindi essere integrata considerando due ulteriori ipotesi, da valutare secondo gli stessi criteri dell’analisi multicriteriale già applicata: la Soluzione 0 e la Soluzione 4 (o le altre eventuali Soluzioni), in maniera da assicurare i termini di paragone “mantenimento dello status quo” e “scenario dell’ottimo”.	Non accoglibile	Le alternative progettuali considerate nell'ambito del DOCFAP sono state sviluppate e valutate sulla base degli scenari di domanda e delle previsioni di traffico elaborate negli Studi di Trasporto predisposti nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP, http://www.bcpplatform.eu) e valutate mediante Analisi Costi-Benefici (ACB). Tali valutazioni non si basano esclusivamente sulla capacità teorica dell'infrastruttura esistente, ma considerano l'evoluzione della domanda di trasporto a scala europea, gli effetti sul trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, i tempi di trasporto, le percorrenze, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari. Le valutazioni relative all'attuale linea storica, già interessata da opere di ammodernamento e adeguamento, rientrano nell'ambito delle predette analisi, dalle quali emerge che tali interventi, pur contribuendo al miglioramento delle prestazioni dell'infrastruttura esistente, non risultano sufficienti a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità, affidabilità, regolarità e competitività necessari a sostenere la crescita attesa del traffico ferroviario lungo il Corridoio del Brennero e il conseguimento degli obiettivi di trasferimento modale definiti a livello europeo. In ogni caso, la documentazione del PFTE sarà opportunamente integrata al fine di meglio esplicitare il quadro delle valutazioni poste a supporto delle conclusioni sopra richiamate.
505	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si evidenzia la necessità di considerare con maggiore attenzione le aree di transizione e gli imbocchi delle gallerie per garantire una scelta progettuale più equilibrata e completa e rispettosa del territorio e dei centri abitati su cui insistono.	Accolta	Le richieste in sede di Dibattito Pubblico, finalizzate a ridurre gli impatti dell’intervento sull’abitato di Marco, saranno oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l’eventuale spostamento dell’imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell’intervento sull’abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento.
506	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si sottolinea l’importanza di dare evidenza della valutazione compiuta in merito allo scenario trasportistico esistente al fine di basare le scelte progettuali su dati reali relativi alla capacità e all’utilizzo dell’infrastruttura, a monte di qualsiasi ipotesi di integrazione e implementazione del sistema. Si sottolinea inoltre l’importanza di approfondire in base a dati di utilizzo sia la capacità reale della linea attuale sia le dinamiche del traffico merci, per valutare in modo realistico le possibilità di trasferimento modale. L’analisi deve chiarire se l’infrastruttura esistente sia in grado di sostenere tali livelli di traffico senza generare impatti insostenibili sui territori attraversati. Nel complesso, si chiede un approccio più articolato, trasparente e graduale, capace di mettere a confronto in modo rigoroso lo stato attuale, gli interventi di miglioramento e le nuove soluzioni infrastrutturali.	Accolta	Le previsioni di traffico poste alla base del progetto si avvalgono dei recenti Studi di Trasporto sviluppati nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP), dedicati rispettivamente alla componente merci e ai servizi passeggeri di lunga percorrenza transfrontalieri. Tali studi sono pubblicamente consultabili al seguente indirizzo: https://www.bcplatform.eu/studidicorridoio. Le valutazioni sono state sviluppate mediante modelli trasportistici avanzati in grado di simulare l'evoluzione della domanda di mobilità, l'interazione tra domanda e offerta di trasporto e gli effetti derivanti dal progressivo completamento dell'assetto infrastrutturale del Corridoio del Brennero. In particolare, per il traffico merci, i modelli considerano differenti variabili, tra cui gli scenari di crescita economica, l'evoluzione dei costi dei diversi modi di trasporto e le caratteristiche prestazionali delle infrastrutture stradali e ferroviarie. Tali elementi consentono di valutare gli effetti delle diverse ipotesi di sviluppo della domanda e del trasferimento modale strada-ferrovia. Pur in presenza degli interventi di ammodernamento e ottimizzazione già attuati o programmati da RFI, la sola linea storica non risulta pertanto sufficiente a garantire, nel medio-lungo periodo, i livelli di capacità e di funzionalità necessari per soddisfare gli sviluppi attesi del traffico ferroviario lungo il corridoio del Brennero. In ogni caso, la documentazione del PFTE sarà opportunamente integrata al fine di meglio esplicitare il quadro delle valutazioni poste a supporto delle conclusioni sopra richiamate.
507	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Si ritiene necessario che il progetto consideri i contenuti del Piano territoriale della Comunità di cui sono in vigore i piani stralcio relativi alle aree agricole e agricole di pregio, alle aree produttive del settore secondario di livello provinciale, alle reti ecologiche ed ambientali e alle aree di protezione fluviale (approvato nel 2019) e alla disciplina in materia di commercio (approvato nel 2024), motivando adeguatamente i profili rispetto ai quali si concretizzeranno delle difformità o dimostrando l’impossibilità di perseguire scelte alternative.	Forniti chiarimenti	La verifica della compatibilità urbanistica dell'intervento con gli strumenti di pianificazione vigenti costituisce un passaggio ordinario del procedimento di progettazione dell'opera. Nell'ambito della successiva fase di iter autorizzativo, la conformità urbanistica sarà oggetto di specifica valutazione in sede di Conferenza di Servizi, secondo quanto previsto dalla normativa vigente per le infrastrutture ferroviarie di interesse nazionale. L'eventuale approvazione del progetto comporterà, ove necessario, l'attivazione delle procedure finalizzate all'adeguamento degli strumenti urbanistici interessati, che saranno conseguentemente resi coerenti con le determinazioni assunte nell'ambito del procedimento autorizzativo.
508	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Sotto il profilo dell’inserimento delle opere nel territorio, sarà necessario tenere in considerazione prioritaria la tutela del paesaggio secondo i contenuti della Carta del paesaggio del PUP, che dovranno essere posti come termine di confronto e di riferimento nelle scelte progettuali successive.	Forniti chiarimenti	La Carta del paesaggio del PUP sarà oggetto di specifica analisi nel Studio di Impatto Ambientale e nella Relazione Paesaggistica e sarà tenuta in debito riferimento per le scelte progettuali.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
509	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si ritiene che il progetto presentato sia fortemente impattante per il contesto abitato, con ripercussioni in termini di rumore, vibrazioni e alterazioni del paesaggio, con ricadute dirette sulla qualità della vita dei residenti. Viene inoltre sottolineata la presenza contemporanea di più infrastrutture, che contribuiscono a un effetto cumulativo degli impatti. Alla luce di ciò si richiama il principio di precauzione, soprattutto in relazione alla tutela della salute pubblica. Si chiede una maggiore protezione del territorio, prefigurando il prolungamento dei tratti in interrato e/o l'allontanamento dai centri abitati, e si richiede una maggiore attenzione alla sostenibilità sociale del progetto, per evitare squilibri tra le diverse aree interessate.	Accolta	La tutela della salute, della qualità della vita dei residenti e delle componenti ambientali interessate dall'intervento sono elementi fondanti dello sviluppo progettuale. Già a partire dal Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica viene pertanto predisposto il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), successivamente approfondito nei livelli progettuali di maggiore dettaglio, quale strumento finalizzato a disciplinare l'organizzazione delle attività di cantiere e a definire le misure operative per contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Inoltre, nell'ambito dell'intervento è previsto il Piano di Monitoraggio Ambientale, che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse matrici ambientali, incluse le componenti acustica e vibrazionale, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate. Per quanto riguarda la tematica dell'allontanamento dai centri abitati, con particolare riferimento alla situazione dell'abitato di Marco, si rappresenta che saranno condotti specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative dell'imbocco sud rispetto a quella presentata durante il Dibattito Pubblico. Preme precisare come l'eventuale spostamento dell'imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell'intervento sull'abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell'abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell'intervento.
510	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si richiede un approfondimento in merito alla pianificazione complessiva dell'intero corridoio infrastrutturale, considerando in particolare lo scenario sotteso all'attivazione contemporanea dei cantieri Lotto 3A e Lotto 3B, che prefigura una profondissima alterazione dell'assetto di fondovalle, per un lungo periodo, sotto il profilo paesaggistico, logistico, viabilistico, di inquinamento acustico, di impoverimento della qualità dell'aria e in generale di qualità della vita.	Forniti chiarimenti	Lo sviluppo della Circonvallazione di Rovereto si inserisce nel più ampio quadro degli interventi di potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero, programmati e sviluppati in modo coordinato al fine di garantire la coerenza funzionale dell'intero corridoio. Il progetto è stato pertanto definito tenendo conto delle interrelazioni con i lotti adiacenti, in fase di realizzazione e di programmazione, assicurando la continuità e la compatibilità delle soluzioni infrastrutturali e valutando, coerentemente con il livello progettuale, le possibili interazioni e gli effetti sul contesto territoriale e ambientale. Con riferimento all'eventuale contemporaneità delle attività relative ai Lotti 3A e 3B, si evidenzia che, allo stato attuale, non sono disponibili elementi definitivi in merito alle tempistiche di avvio delle lavorazioni. Una volta resi disponibili i necessari finanziamenti, saranno effettuate le opportune valutazioni, in coordinamento con gli Enti competenti al fine di verificare eventuali sovrapposizioni operative, individuare possibili elementi di interferenza e favorire le necessarie sinergie organizzative e gestionali per un'efficace conduzione delle attività.
511	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Suscita preoccupazione il conseguente impatto dato dal traffico di veicoli pesanti e mezzi di cantiere, in considerazione del fatto che le infrastrutture stradali presenti sul territorio – già soggette a forti criticità quotidiane – risultino sottodimensionate per affrontare l'ulteriore carico conseguente all'intervento “Lotto 3B”, e del tutto inadeguate nel caso in cui si configurasse la concomitanza dei cantieri “Lotto 3A” e “Lotto 3B”.	Forniti chiarimenti	Nelle successive fasi progettuali saranno sviluppati, come da prassi, specifici studi dei flussi di traffico e della viabilità locale al fine di valutare il coordinamento con le attività di cantiere e definire le eventuali misure di mitigazione. I transiti dei mezzi di cantiere saranno prioritariamente concentrati sulla viabilità principale, limitando per quanto possibile il ricorso alla viabilità agricola e comunale. RFI conferma la propria disponibilità a condividere con le Amministrazioni competenti le modalità di gestione del traffico durante le fasi di cantiere, prevedendo, ove necessario, circuitazioni temporanee, sensi unici alternati e percorsi provvisori finalizzati a minimizzare le interferenze con la circolazione e i disagi per cittadini e attività economiche. Con riferimento all'eventuale contemporaneità delle attività relative ai Lotti 3A e 3B, si evidenzia che, allo stato attuale, non sono disponibili elementi definitivi in merito alle tempistiche di avvio delle lavorazioni. Una volta resi disponibili i necessari finanziamenti, saranno effettuate le opportune valutazioni, in coordinamento con gli Enti competenti al fine di verificare eventuali sovrapposizioni operative, individuare possibili elementi di interferenza e favorire le necessarie sinergie organizzative e gestionali per un'efficace conduzione delle attività.
512	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si evidenzia come in località Acquaviva siano già presenti numerose aree di stoccaggio materiali: si valuti quindi la possibilità di mantenere attive solo le aree già previste per lo stoccaggio materiali del Lotto 3A, rinviando le lavorazioni sul Lotto 3B a chiusura delle operazioni previste sul Lotto 3A.	Forniti chiarimenti	Con riferimento all'eventuale contemporaneità delle attività relative ai Lotti 3A e 3B, si evidenzia che, allo stato attuale, non sono disponibili elementi definitivi in merito alle tempistiche di avvio delle lavorazioni. Una volta resi disponibili i necessari finanziamenti, saranno effettuate le opportune valutazioni, in coordinamento con gli Enti competenti al fine di verificare eventuali sovrapposizioni operative, individuare possibili elementi di interferenza e favorire le necessarie sinergie organizzative e gestionali per un'efficace conduzione delle attività.
513	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	Si richiede un quadro complessivo che consideri la compresenza della circonvallazione ferroviaria con altri scenari progettuali ricadenti sul territorio (es. A31 “Valdastico nord”, interramento della SS12 tra il Comune di Volano e il Comune di Rovereto) in termini di sostenibilità per un territorio già potentemente infrastrutturato e occupato da molte vie di comunicazione.	Forniti chiarimenti	Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato, secondo la prassi progettuale consolidata, tenendo conto del quadro infrastrutturale di riferimento e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e con quelle programmate sul territorio. Le valutazioni progettuali sono infatti condotte considerando il contesto territoriale nel suo complesso e le possibili interazioni con gli altri interventi pianificati ad oggi noti. La pianificazione e il coordinamento tra differenti infrastrutture di rilevanza territoriale e sovraterritoriale, rientrano nelle competenze delle Amministrazioni e degli Enti preposti alla programmazione e al governo del territorio. In tale contesto, RFI conferma la propria disponibilità a partecipare agli eventuali tavoli di confronto promossi dalle Amministrazioni competenti, fornendo il necessario supporto informativo e tecnico affinché possano essere sviluppate valutazioni integrate e condivise degli scenari infrastrutturali di interesse per il territorio.
514	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	COMPENSAZIONI, GARANZIE E TUTELE LEGALI	Si esige l'introduzione di adeguate misure compensative per gli abitati interessati dalle maggiori interferenze con le opere. Tali compensazioni dovrebbero essere sia di tipo materiale che immateriale, proporzionate all'entità degli impatti subiti, e finalizzate a migliorare la qualità della vita della popolazione locale, che dovrà essere coinvolta nelle scelte. Si richiede una definizione chiara e trasparente dei criteri di compensazione, da definire già in fase progettuale come parte integrante della documentazione, con l'obiettivo di garantire equità territoriale e accettabilità sociale del progetto.	Forniti chiarimenti	Il D.Lgs. 36/2023 prevede che il quadro economico degli interventi infrastrutturali includa opere di mitigazione e di compensazione dell'impatto ambientale e sociale, nel limite di importo del 2% del costo complessivo dell'opera; a tale percentuale si aggiunge, per gli interventi in Allegato IV al D.L. 77/2021, un ulteriore 1% del valore dell'intervento medesimo destinato a programmi o progetti di riqualificazione e mitigazione urbanistica. Tali disposizioni trovano applicazione anche per il Lotto 3B. Tale somma andrà opportunamente suddivisa tra i comuni impattati dall'opera, con il coinvolgimento della PAT. RFI non elabora direttamente proposte di opere compensative, né entra nel merito decisionale delle stesse, che spetta alle Amministrazioni del territorio.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
515	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si segnalano possibili criticità legate alla produzione di vibrazioni e ai fenomeni di subsidenza connessi alle attività di scavo. Tali effetti potrebbero comportare danni agli edifici presenti lungo il tracciato. Si richiede la predisposizione di una mappa di vulnerabilità strutturale, e l’attivazione di un sistema di monitoraggio continuo durante tutte le fasi dei lavori, con l’eventuale coinvolgimento di enti tecnici specializzati per le verifiche, con particolare attenzione alla sicurezza del patrimonio edilizio.	Accolta	Il progetto sarà sviluppato tenendo conto della presenza delle preesistenze in superficie. L’adozione di una TBM a fronte in pressione consentirà di contenere le subsidenze e di ridurre le vibrazioni indotte dalle lavorazioni. La progettazione sarà inoltre supportata da un articolato sistema di monitoraggio, finalizzato a verificare la rispondenza del comportamento reale alle previsioni progettuali e a consentire il tempestivo adeguamento dei parametri operativi della TBM qualora venissero rilevati valori prossimi o superiori alle soglie prestabilite. Durante le successive fasi progettuali sarà individuata un’area di influenza (buffer) all’interno della quale gli edifici potenzialmente interferiti saranno sottoposti a monitoraggio. In una fase preliminare verranno effettuati i rilievi dello stato di consistenza e conservazione degli immobili (testimoniali di stato); successivamente, gli edifici saranno strumentati con appositi sistemi di controllo, quali fessurimetri, inclinometri e ulteriori dispositivi di monitoraggio, al fine di rilevare tempestivamente eventuali variazioni riconducibili alle attività di cantiere e garantire la tutela del patrimonio edilizio esistente.
516	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si richiede una pianificazione dettagliata della gestione del traffico, mediante simulazioni dei flussi, prevedendo misure efficaci di mitigazione degli impatti, con particolare attenzione alla sicurezza stradale durante i lavori, in particolare pianificando percorsi dedicati per i mezzi pesanti per ridurre le interferenze con la viabilità ordinaria. Si suggerisce anche di valutare un sistema di percorsi alternativi per ridurre le interferenze, garantendo in ogni caso l’accessibilità alle aree abitate e ai servizi e limitando i disagi per residenti e attività economiche.	Accolta	Nelle successive fasi progettuali saranno sviluppati, come da prassi, specifici studi dei flussi di traffico e della viabilità locale al fine di valutare il coordinamento con le attività di cantiere e definire le eventuali misure di mitigazione. I transiti dei mezzi di cantiere saranno prioritariamente concentrati sulla viabilità principale, limitando per quanto possibile il ricorso alla viabilità agricola e comunale. RFI conferma la propria disponibilità a condividere con le Amministrazioni competenti le modalità di gestione del traffico durante le fasi di cantiere, prevedendo, ove necessario, circuitazioni temporanee, sensi unici alternati e percorsi provvisori finalizzati a minimizzare le interferenze con la circolazione e i disagi per cittadini e attività economiche.
517	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI TRASPORTISTICI E ACB	Si chiede una valutazione comparativa degli impatti acustici generati sul territorio e dei benefici trasportistici derivanti dalla nuova circonvallazione ferroviaria. Si chiede che tale analisi costi-benefici sia esplicitata in maniera trasparente e verificabile, quantificando oggettivamente gli impatti acustici.	Forniti chiarimenti	La valutazione degli impatti acustici e dei benefici trasportistici dell’intervento è stata sviluppata nell'ambito dell'Analisi Costi-Benefici, redatta secondo le metodologie e le linee guida vigenti. In tale contesto, gli effetti riconducibili alla riduzione dell'esposizione al rumore sono stati oggetto di specifica quantificazione e valorizzazione economica, concorrendo alla determinazione dei benefici complessivi dell’opera.
518	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	La Comunità della Vallagarina si propone come soggetto coordinatore e attivatore di un Osservatorio permanente di confronto tra soggetti istituzionali, tecnici e comunità locale con la funzione di seguire tutte le fasi di sviluppo del progetto e individuare tempestivamente le criticità e la loro gestione condivisa.	Accolta	RFI accoglie positivamente la proposta della Comunità della Vallagarina di svolgere il ruolo di coordinatore e attivatore di un Osservatorio permanente di confronto tra soggetti istituzionali, tecnici e comunità locale fermo restando che l'istituzione di tale organismo resta in capo alle Amministrazioni territoriali alle quali spetta la definizione delle relative modalità organizzative e di funzionamento.
519	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si richiede la predisposizione di un piano specifico di gestione delle polveri derivanti dall’attività di cantiere, prevedendo misure preventive e sistemi di abbattimento efficaci, e garantendo un monitoraggio costante durante tutte le fasi dei lavori, nonchè la comunicazione trasparente delle informazioni verso la popolazione.	Accolta	A partire dallo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica viene sviluppato il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), successivamente approfondito nelle fasi progettuali di maggior dettaglio, documento che disciplina l'organizzazione delle attività di cantiere e definisce le misure operative finalizzate a contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Nel merito delle procedure tipicamente impiegate durante la realizzazione dei lavori saranno attuate: bagnatura delle aree di cantiere non pavimentate, spazzolatura della viabilità asfaltata interessata dai traffici di cantiere, copertura dei mezzi di cantiere e delle aree di stoccaggio, organizzazione ed apprestamento delle aree di cantiere fisso in posizione il più possibile lontana da eventuali ricettori abitativi. Inoltre sarà predisposto un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d’opera e post operam su diverse componenti ambientali, tra cui anche rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee suolo, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l’efficacia delle misure di mitigazione adottate. I dati acquisiti nell'ambito delle attività di monitoraggio vengono resi disponibili agli Enti competenti attraverso i sistemi informativi dedicati, quali il portale SIGMAP, assicurando la tracciabilità delle informazioni e il costante controllo delle condizioni ambientali nel corso della realizzazione dell’opera. In coerenza con quanto già adottato nell'ambito di altri interventi del Corridoio del Brennero, potrà inoltre essere prevista la condivisione dei risultati delle attività di monitoraggio ambientale attraverso l'Osservatorio del Corridoio del Brennero, favorendo la massima trasparenza e accessibilità delle informazioni ambientali nei confronti del territorio e della cittadinanza.
520	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Si sottolinea la necessità di valutare attentamente gli impatti locali, mediante un’analisi trasportistica più approfondita e dettagliata, definendo un chiaro bilancio tra sviluppo economico e sostenibilità.	Forniti chiarimenti	La progettazione dell’opera si basa su previsioni di traffico elaborate a partire dai più recenti Studi di Trasporto sviluppati nell'ambito della Brenner Corridor Platform (BCP), dedicati rispettivamente alla componente merci e ai servizi passeggeri di lunga percorrenza transfrontalieri. Tali studi sono pubblicamente consultabili al seguente indirizzo: https://www.bcplatform.eu/studidicorridoio . Le valutazioni sono state sviluppate mediante modelli trasportistici avanzati in grado di simulare l'evoluzione della domanda di mobilità, l'interazione tra domanda e offerta di trasporto e gli effetti derivanti dal progressivo completamento dell’assetto infrastrutturale del Corridoio del Brennero, consentendo di valutare gli impatti dell’intervento sia a scala di corridoio sia nel contesto territoriale di riferimento. La definizione delle soluzioni progettuali non si fonda esclusivamente su considerazioni di carattere trasportistico ed economico, ma tiene conto anche degli aspetti ambientali e sociali. Nell'ambito del DOCFAP, le alternative progettuali sono state infatti valutate mediante specifici indicatori di sostenibilità ambientale e socio-economica, definiti in coerenza con gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) dell'Agenda 2030. Tra gli elementi considerati figurano l'impronta climatica associata alla realizzazione dell’opera, il consumo di suolo, il contributo al potenziamento dei corridoi TEN-T e il sostegno alla mobilità sostenibile delle merci.
521	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si richiede l’esecuzione e la condivisione di studi geologici e idrogeologici aggiornati e approfonditi, con particolare attenzione al sistema delle risorse idriche presenti nel territorio dei Comuni di Besenello, Calliano, Mori, Nomi, Rovereto e Volano, pianificando un sistema di monitoraggio continuo durante i lavori.	Accolta	Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall’opera in progetto, permetteranno l’elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall’opera.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
522	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si chiede di valutare i rischi associati a eventuali incidenti connessi al transito di materiali pericolosi sulla nuova infrastruttura ferroviaria, analizzando scenari di emergenza e relative conseguenze sul territorio, predisponendo misure preventive adeguate e garantendo elevati standard di sicurezza per la popolazione.	Forniti chiarimenti	Le modalità di gestione del trasporto di merci pericolose sono definite in funzione delle caratteristiche dei convogli, delle sostanze trasportate e del percorso interessato. Per ciascuno scenario di esercizio vengono effettuate le necessarie valutazioni di sicurezza nel rispetto della normativa vigente. L'infrastruttura ferroviaria sarà dotata dei dispositivi e degli apprestamenti di sicurezza previsti dalla normativa tecnica di settore, inclusi sistemi di monitoraggio e controllo, impianti tecnologici per la gestione delle emergenze, vie di esodo e collegamenti di sicurezza funzionali all'eventuale intervento dei soccorsi.
523	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	Dovranno essere condivisi i temi di rilevanza urbanistica e di tutela del paesaggio e dell’ambiente che avranno ricadute in termini di pianificazione subordinata, assicurando la condivisione di dati territoriali, e rispettando le competenze degli Enti Territoriali nella pianificazione di dettaglio del sistema insediativo e dei contenuti ambientali. Qualora sussistano difformità tra le previsioni di intervento e i contenuti urbanistici, queste dovrebbero essere adeguatamente motivate.	Accolta	La condivisione con gli Enti territoriali delle tematiche urbanistiche, paesaggistiche e ambientali rilevanti per lo sviluppo progettuale costituisce una prassi consolidata di RFI. Si accoglie pertanto positivamente la proposta formulata, confermando la disponibilità al confronto e allo scambio delle informazioni necessarie nel rispetto delle competenze pianificatorie dei soggetti coinvolti.
524	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si chiede di porre particolare attenzione alla compresenza delle gallerie di progetto con gli abitati consolidati (Besenello in particolare): a fronte della motivazione dell’esclusione di un tracciato che eviti del tutto l’interferenza con le aree già insediate, si richiede che sia monitorato puntualmente l'eventuale danneggiamento degli edifici, sia in fase di cantiere, sia programmando le attività di manutenzione delle gallerie post operam.	Accolta	Durante le successive fasi progettuali sarà individuata un’area di influenza (buffer) all’interno della quale gli edifici potenzialmente interferiti saranno sottoposti a monitoraggio. In una fase preliminare verranno effettuati i rilievi dello stato di consistenza e conservazione degli immobili (testimoniali di stato); successivamente, gli edifici saranno strumentati con appositi sistemi di controllo, quali fessurimetri, inclinometri e ulteriori dispositivi di monitoraggio, al fine di rilevare tempestivamente eventuali variazioni riconducibili alle attività di cantiere e garantire la tutela del patrimonio edilizio esistente.
525	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si richiedono soluzioni progettuali che garantiscano tutela assoluta di acquiferi, falde e sorgenti: in particolare si fa riferimento alle sorgenti di Acquaviva, alle venute d’acqua del versante della Vigolana, alla rete acquedottistica comunale, al sistema di pozzi che servono le superfici agricole per uso irriguo e colturale. Si richiede che sia esclusa in via assoluta la progettazione di tracciati in prossimità delle zone di captazione, monitorando costantemente la situazione considerando la natura dinamica delle aree di salvaguardia.	Accolta	Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall’opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall’opera. Per quanto attiene al tratto in galleria che attraversa il massiccio della Vigolana, si ribadisce che la galleria è ubicata nella porzione più occidentale del massiccio, in condizioni parietali; i dati e le informazioni a disposizione portano a ritenere improbabili fenomeni di interferenza idrogeologica. Relativamente all'interferenza con aree soggette a vincolo o protezione idrogeologica per sorgenti, il tracciato è ubicato al di fuori di queste zone, ad una distanza planimetrica (>1000m) tale per cui si possa escludere l'interferenza.
526	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si chiede di escludere in maniera certa la prossimità dell’opera alle fasce di rispetto idrico dei pozzi di presa di Calliano e Besenello, posta la natura dinamica delle aree di salvaguardia, che non corrispondono a geometrie certe e immutabili, ma si configurano come bacini dal confine fluido, sia per estensione che per forma.	Accolta	Nella fase progettuale del PFTE, il tracciato della galleria è stato ottimizzato al fine di non interferire con le aree di tutela e di rispetto dei pozzi idropotabili, così come rappresentate nella Carta delle Risorse Idriche della PAT. Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è inoltre in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall’opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile e conseguentemente di approfondire le relazioni tra l’opera e il sistema acquifero e verificare la piena compatibilità dell'intervento con le condizioni di tutela delle risorse idropotabili presenti nell’area. Eventuali ulteriori affinamenti puntuali del tracciato potranno essere valutati qualora gli esiti degli approfondimenti sopra citati in corso sul sistema delle acque superficiali e sotterranee evidenzino la necessità o l'opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni progettuali. Il progetto sarà inoltre sviluppato prevedendo soluzioni costruttive e misure di monitoraggio atte a garantire la protezione delle risorse idriche e a verificare nel tempo l'assenza di effetti significativi sul sistema di captazione esistente.
527	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si chiede di adottare il "principio di precauzione" come criterio guida nella progettazione e realizzazione dell’opera, trovando prioritaria applicazione in presenza di incertezze scientifiche o tecniche, al fine di assicurare la tutela della salute pubblica e dell’ambiente.	Forniti chiarimenti	Il progetto è sviluppato nel rispetto del quadro normativo vigente e sulla base di approfondimenti tecnici, ambientali e territoriali progressivamente sempre più dettagliati. La progettazione è orientata a garantire la massima compatibilità dell’opera con il contesto attraversato, perseguendo la tutela delle componenti ambientali, paesaggistiche e socioeconomiche del territorio e la minimizzazione dei potenziali impatti. Le scelte progettuali sono pertanto supportate da un percorso di approfondimento tecnico volto a individuare le soluzioni maggiormente sostenibili e compatibili con il territorio, anche nei casi caratterizzati da elementi di incertezza che richiedano ulteriori valutazioni e approfondimenti. Lo sviluppo progettuale sarà progressivamente affinato nel corso delle successive fasi di progettazione, fino alla redazione del Progetto Esecutivo di Dettaglio (PED), consentendo di approfondire ulteriormente le analisi, verificare gli effetti dell’opera e definire le eventuali misure di mitigazione e compensazione necessarie a garantire il più elevato livello di tutela ambientale e territoriale conseguibile.
528	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si richiede la limitazione dell’occupazione di suolo, privilegiando soluzioni progettuali non invasive e valutando puntualmente l'impossibilità di localizzare le opere in ambiti con destinazione insediativa consolidata.	Accolta	Il tracciato individuato e risultato giustificato nell’ambito dell’Analisi Multicriteri (AMC) comporta un consumo di suolo contenuto, in quanto, nei tratti all’aperto, si sviluppa prevalentemente in adiacenza alla Linea Storica esistente. La definizione del tracciato è stata infatti orientata al principio della minimizzazione dell’occupazione di nuove aree, privilegiando, ove tecnicamente possibile, lo sviluppo dell’infrastruttura in sotterraneo e sfruttando corridoi infrastrutturali già antropizzati, al fine di ridurre gli impatti sul territorio e limitare il consumo di suolo. Nei successivi livelli progettuali saranno perseguiti laddove possibile, ulteriori affinamenti delle soluzioni progettuali e della cantierizzazione al fine di ridurre l'occupazione permanente e temporanea di aree, nel rispetto dei requisiti tecnici e funzionali dell’opera. A tal riguardo è opportuno rappresentare che quanto emerso in sede di dibattito pubblico per quanto attiene gli impatti dell’intervento sull’abitato di Marco, sarà oggetto di specifici approfondimenti progettuali. A tal fine, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, sarà avviata una fase di studio dedicata alla valutazione di possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata. Preme precisare come l’eventuale spostamento dell’imbocco sud della galleria, pur potendo contribuire a una riduzione degli effetti dell’intervento sull’abitato di Marco, potrà comportare la necessità di affrontare ulteriori aspetti progettuali e nuove interferenze con il contesto territoriale e infrastrutturale. Tale ipotesi richiederà pertanto specifici approfondimenti tecnici finalizzati a verificarne la fattibilità e la sostenibilità complessiva. Tali attività comporteranno necessariamente un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato nel corso del Dibattito Pubblico. I relativi esiti saranno condivisi con gli Enti competenti, al fine di individuare la soluzione che meglio contemperi le esigenze di tutela dell’abitato con i requisiti di fattibilità tecnica, sicurezza dell’esercizio ferroviario e sostenibilità complessiva dell’intervento.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
529	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si richiede la previsione di misure efficaci per la mitigazione del rumore ferroviario, mediante barriere antirumore dimensionate ed efficaci, e allo stesso tempo oggetto di valutazione di inserimento paesaggistico pensato e coerente la qualità percettiva del territorio, con l’obiettivo di integrare funzionalità e tutela del paesaggio.	accolta	Lo studio acustico sviluppato nel corso dell'elaborazione dei primi esiti del PFTE prodotti a supporto del Dibattito Pubblico, al fine di fornire alla cittadinanza un quadro conoscitivo il più possibile completo degli effetti attesi dell'intervento e che saranno aggiornati nel corso dello sviluppo del PFTE è stato sviluppato in funzione delle opere infrastrutturali, del modello di esercizio atteso e delle caratteritiche naturali ed antropiche del territorio in conformità e coerenza con il quadro normativo di riferimento in materia di inquinamento acustico nazionale e territoriale. L'esito di tale studio ha permesso di determinare i livelli sonori indotti dalla sorgente ferroviaria su tutto il territorio e puntualmente in corrispondenza di tutti gli edifici entro una fascia di 300 m dal binario più esterno (per ciascun piano e per ciascuna facciata dell'edificio stesso). Il confronto con i limiti normativi ha permesso di individuare e dimensionare le opere di mitigazione acustica secondo le modalità previste dal quadro normativo di riferimento. Le barriere antirumore individuate sono tali da garantire il rispetto dei limiti acustici individuati dalla normativa in funzione della destinazione d'uso del ricettore e della presenza di altre infrastrutture concorsuali (autostrada, etc.). La minimizzazione dell'impatto visivo delle barriere antirumore sarà oggetto di uno specifico approfondimento nella fase di progettazione di PFTE nella quale saranno considerate tutte le azioni necessarie a mitigare la percezione e l'inserimento delle stesse nel territorio.
530	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si ribadisce la necessità di porre in opera necessarie misure di tutela percettiva delle aree di eccellenza paesaggistica, naturalistica e storica-culturale, come l’ambito compreso tra Castel Beseno e Castel Pietra, il biotopo del Taio di Nomi e la zona dei Lavini di Marco. Si evidenzia la particolare criticità rappresentata dalla localizzazione, nei pressi di Castel Pietra, sul territorio comunale di Calliano, della stazione di pompaggio per lo smaltimento delle acque in galleria, in totale sfregio e del tutto incompatibile con il valore storico, architettonico, ambientale e culturale del Castello, nonché con la disciplina paesaggistica dettata dal Piano territoriale della Comunità della Vallagarina che esclude qualsiasi nuova edificazione in corrispondenza del paleo-alveo del fiume Adige, che rimane come traccia morfologica e percepibile in tale ambito paesaggistico. Si richiede quindi un approfondimento attento rispetto alle implicazioni paesaggistiche dell’opera, in direzione della massima tutela del sistema naturale, culturale, storico, insediativo interessato dall’opera, in particolare in corrispondenza delle aree in prossimità degli imbocchi, evitando alterazioni irreversibili del contesto ambientale e prevedendo interventi di ricostituzione paesaggistica anche nel progettare i nodi di interferenza tra la nuova infrastruttura e la rete di viabilità ferroviaria e stradale esistente.	Forniti chiarimenti	Nelle successive fasi di progettazione saranno sviluppati ulteriori approfondimenti finalizzati a ridurre gli effetti delle opere sul territorio, con particolare attenzione agli ambiti di maggiore sensibilità paesaggistica e culturale. Per quanto riguarda le opere accessorie e gli impianti funzionali all'infrastruttura, saranno valutate, ove tecnicamente e funzionalmente praticabili, soluzioni che consentano la diversa localizzazione degli impianti o, in alternativa, configurazioni progettuali volte a minimizzarne l'occupazione di suolo e gli effetti paesaggistici. Il progetto sarà corredato di Studio di Impatto Ambientale e Relazione Paesaggistica, che consentiranno di valutare gli effetti dell'intervento e di indirizzare la progettazione verso soluzioni rispettose del contesto ambientale, territoriale e storico paesaggistico. Particolare attenzione sarà rivolta agli ambiti caratterizzati da maggiore sensibilità ambientale e storico-paesaggistica.
531	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Sia attivato un sistema strutturato di monitoraggio ambientale permanente, che copra le principali matrici ambientali (aria, acqua, suolo e rumore), da assicurare prima, durante e dopo la realizzazione dell’opera, garantendo la trasparenza e la pubblica accessibilità dei dati.	Accolta	A tutela dell' ambiente e della salute dei cittadini, il progetto prevede per tutto il tracciato ferroviario il Piano di Monitoraggio Ambientale. Tale piano che verrà sviluppato a partire dalle successive fasi di progettazione, prevede il monitoraggio in continuo sia in fase ante operam, che durante i lavori e nella fase post operam, delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) che permette di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite previste dalla normativa vigente e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative. Come da prassi il PMA viene sviluppato in costante coordinamento con l'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente (APPA), con la quale viene condiviso ai fini delle valutazioni di competenza. L'Agenzia può formulare osservazioni e richieste di integrazione o approfondimento, che vengono recepite nel documento attraverso successivi aggiornamenti. I dati acquisiti nell'ambito delle attività di monitoraggio vengono resi disponibili agli Enti competenti attraverso sistemi informativi dedicati, quali il portale SIGMAP, assicurando la tracciabilità delle informazioni e il costante controllo delle condizioni ambientali nel corso della realizzazione dell'opera. In coerenza con quanto già adottato nell’ambito di altri interventi del Corridoio del Brennero, potrà inoltre essere prevista la condivisione dei risultati delle attività di monitoraggio ambientale attraverso l'Osservatorio del Corridoio del Brennero, favorendo la massima trasparenza e accessibilità delle informazioni ambientali nei confronti del territorio e della cittadinanza. Le attività di monitoraggio sono quindi svolte in condivisione con gli Enti di controllo competenti, garantendo un presidio continuo delle componenti ambientali interessate dall'intervento.
532	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si ritiene necessaria una rigorosa gestione delle terre e rocce da scavo, considerate una delle principali criticità del progetto, posto che le quantità previste risultano elevate e richiedono una pianificazione accurata in termini di localizzazione, che deve essere condivisa con gli enti del territorio. Si richiede un piano dettagliato per la gestione, il trasporto e lo smaltimento dei materiali, favorendo il riutilizzo delle terre ove possibile e limitando in ogni caso gli impatti logistici e ambientali del trasporto.	Accolta	La gestione delle terre e rocce da scavo sarà definita nelle successive fasi progettuali attraverso la predisposizione del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT), redatto ai sensi della normativa vigente. Tale documento disciplinerà le modalità di caratterizzazione, separazione, movimentazione, deposito e destinazione dei materiali, individuando le soluzioni più idonee per ottimizzarne la gestione. In tale ambito saranno valutate anche la localizzazione delle eventuali aree di deposito temporaneo, le modalità di trasporto e i tempi di movimentazione dei materiali. In particolare, i materiali di scavo saranno gestiti esclusivamente nelle Aree di Stoccaggio e di Deposito Terre individuate. In tali aree permarranno esclusivamente per le caratterizzazioni ambientali previste dalla legge. Poi verranno o riutilizzati internamente o allontanati dalle aree di intervento per essere conferiti o in regime di sottoprodotto o in regime di rifiuto.
533	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	È richiesta un’analisi specifica degli effetti microclimatici che potrebbero essere generati dalle attività di cantiere e dalle infratrutture previste, prevedendo misure di mitigazione adeguate e attivando sistemi di monitoraggio dedicati.	Accolta	Nell'ambito delle attività progettuali svolte non sono emersi elementi che consentano di prevedere effetti significativi sul microclima locale riconducibili alla realizzazione delle barriere antirumore previste dal progetto. Le opere di mitigazione acustica sono state definite sulla base dei requisiti funzionali e ambientali previsti dalla normativa vigente. Nelle successive fasi di progettazione e di sviluppo degli studi ambientali saranno svolti gli approfondimenti necessari al fine di verificare le specifiche condizioni del contesto territoriale.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
534	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA	Si segnala l’impatto significativo dei depositi temporanei di materiali da scavo previsti in alcuni punti del territorio. Tali aree comportano occupazione del suolo e possibili criticità ambientali e paesaggistiche. Si richiede di limitare le superfici destinate a deposito, valutando le soluzioni alternative per individuare la localizzazione con minor impatto percettivo e funzionale sul territorio, programmando puntualmente i cronoprogramma di deposito e smaltimento, posto che le occupazioni temporanee di suolo possono interferire con proprietà e attività locali. A tal fine, siano opportunamente valutate le potenzialità di utilizzo di aree per attività estrattive presenti sul territorio, in relazione alla tipologia di materiale conferibile e alle implicazioni pianificatorie in tal senso. Devono essere previste opportune misure di ripristino, minimizzando i disagi e restituendo le aree con puntualità.	Accolta	La gestione delle terre e rocce da scavo sarà definita nelle successive fasi progettuali attraverso la predisposizione del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (PUT), redatto ai sensi della normativa vigente. Tale documento disciplinerà le modalità di caratterizzazione, separazione, movimentazione, deposito e destinazione dei materiali, individuando le soluzioni più idonee per ottimizzarne la gestione. In tale ambito saranno valutate anche la localizzazione delle eventuali aree di deposito temporaneo, le modalità di trasporto e i tempi di movimentazione dei materiali. In particolare, i materiali di scavo saranno gestiti esclusivamente nelle Aree di Stoccaggio e di Deposito Terre individuate. In tali aree permarranno esclusivamente per le caratterizzazioni ambientali previste dalla legge. Poi verranno o riutilizzati internamente o allontanati dalle aree di intervento per essere conferiti o in regime di sottoprodotto o in regime di rifiuto. Il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), inoltre, elaborato nell'ambito del PFTE e successivamente approfondito nei livelli progettuali di maggiore dettaglio, è lo strumento finalizzato a disciplinare l'organizzazione delle attività di cantiere e a definire le misure operative per contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Inoltre, nell'ambito dell'intervento è previsto il Piano di Monitoraggio Ambientale, che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse matrici ambientali, incluse le componenti acustica e vibrazionale, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate. Per quanto concerne le misure di ripristino, al termine dell'utilizzo le aree temporaneamente occupate saranno ripristinate alle condizioni antecedenti
535	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si evidenzia il rischio legato all’utilizzo di additivi nello scavo meccanizzato, con particolare attenzione alla possibile presenza di sostanze inquinanti come i PFAS. Si richiede un controllo rigoroso dei materiali utilizzati, applicando i Criteri Ambientali Minimi (CAM), prevedendo monitoraggi specifici sulle sostanze impiegate e introducendo fin dalle fasi iniziali protocolli ad hoc che escludano l’impiego del PFAS e di agenti inquinanti, a tutela assoluta della comunità, che dovrà avere accesso costante a dati di monitoraggio ambientale.	Forniti chiarimenti	Come rappresentato durante gli incontri del Dibattito Pubblico, l'utilizzo di eventuali additivi impiegati nelle lavorazioni non comporterà impatti di carattere ambientale, sarà disciplinato sin dalle successive fasi progettuali e sottoposto a specifiche verifiche tecnico-ambientali da parte degli enti preposti. Specifiche indicazioni in merito saranno inoltre inserite nel capitolato d'appalto. Gli additivi connessi alle lavorazioni verranno studiati per capirne i tempi di biodegradazione e non tossicità. In generale, il cantiere verrà condotto mettendo in atto tutte le procedure mitigative utili a prevenire gli impatti nei confronti di tutte le componenti ambientali, falda inclusa. Nell'ambito dell'iter di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre predisposto uno specifico annesso tecnico volto a descrivere le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali utilizzati. Tale documento sarà corredato dagli esiti di sperimentazioni già condotte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di documentare l'efficacia delle metodologie adottate e garantire un quadro di verifica trasparente e controllabile. A seguito dell'affidamento dei lavori, l'appaltatore sarà tenuto ad applicare in cantiere le procedure previste e a predisporre specifici studi ecotossicologici riferiti agli additivi effettivamente impiegati nello scavo. Tali studi saranno sottoposti alla valutazione degli organismi competenti, tra cui l'Istituto Superiore di Sanità per i profili sanitari e ISPRA per i profili ambientali, che potranno richiedere integrazioni fino al raggiungimento di un livello di approfondimento ritenuto adeguato. In tal modo, la gestione degli additivi e dei materiali di scavo sarà supportata da controlli tecnici e istituzionali finalizzati a garantire la correttezza delle scelte progettuali e dei processi adottati. Tutte le eventuali condizioni ambientali e richieste di integrazione formulate dal MASE saranno recepite nei successivi livelli di progettazione. Ugualmente, i Criteri Ambientali Minimi (CAM) saranno applicati nelle fasi progettuali di competenza, già in sede di PFTE o, ove necessario, nell'ambito della documentazione predisposta per la gara d'appalto. A tutela dell' ambiente e della salute dei cittadini, il progetto prevede per tutto il tracciato ferroviario il Piano di Monitoraggio Ambientale. Tale piano che verrà sviluppato a partire dalle successive fasi di progettazione, prevede il monitoraggio in continuo sia in fase ante operam, che durante i lavori e nella fase post operam, delle componenti ambientali (es. rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee, suolo) che permette di individuare l'eventuale superamento delle soglie limite previste dalla normativa vigente e di attuare tempestivamente azioni correttive e mitigative. Come da prassi il PMA viene sviluppato in costante coordinamento con l'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente (APPA), con la quale viene condiviso ai fini delle valutazioni di competenza. L'Agenzia può formulare osservazioni e richieste di integrazione o approfondimento, che vengono recepite nel documento attraverso successivi aggiornamenti. I dati acquisiti nell'ambito delle attività di monitoraggio vengono resi disponibili agli Enti competenti attraverso sistemi informativi dedicati, quali il portale SIGMAP, assicurando la tracciabilità delle informazioni e il costante controllo delle condizioni ambientali nel corso della realizzazione dell'opera. In coerenza con quanto già adottato nell'ambito di altri interventi del Corridoio del Brennero, potrà inoltre essere prevista la condivisione dei risultati delle attività di monitoraggio ambientale attraverso l'Osservatorio del Corridoio del Brennero, favorendo la massima trasparenza e accessibilità delle informazioni ambientali nei confronti del territorio e della cittadinanza. Le attività di monitoraggio sono quindi svolte in condivisione con gli Enti di controllo competenti, garantendo un presidio continuo delle componenti ambientali interessate dall'intervento.
536	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI	Si richiede la valutazione di localizzazioni alternative delle costruzioni fuori terra connesse con l'infrastruttura, che comportino il minor impatto percettivo possibile. Se dimostrata l’impossibilità di individuare siti di minor impatto paesaggistico, si richiede che le nuove opere siano progettate in termini di sostenibilità complessiva e di qualità paesaggistica e ambientale. Le opere costruite non dovranno essere lette come presenza da mitigare con interventi postumi, ma dovranno essere progettate con l’intenzione di assicurare qualità architettonica e paesaggistica a monte, come nuovo “strato” di paesaggio che si compone e si integra con il paesaggio preesistente e circostanti.	Accolta	Nelle successive fasi di progettazione saranno ulteriormente approfondite le soluzioni finalizzate a ridurre l'impatto delle opere sul territorio, prestando particolare attenzione agli ambiti di maggiore sensibilità paesaggistica e culturale. Con riferimento alle opere accessorie e agli impianti a servizio dell'infrastruttura, gli approfondimenti progettuali saranno orientati alla ricerca delle soluzioni maggiormente compatibili con il contesto territoriale e paesaggistico. In tale ambito saranno valutate, ove tecnicamente e funzionalmente praticabili, soluzioni che consentano la diversa localizzazione degli impianti o, in alternativa, configurazioni progettuali volte a minimizzarne l'occupazione di suolo e gli effetti paesaggistici.
537	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	Si richiede attenzione all’inserimento architettonico e paesaggistico delle nuove costruzioni. Dovranno essere adottate soluzioni progettuali di qualità, come nuovo strato di paesaggio pensato, non tanto in termini di mitigazione delle opere, quanto di integrazione di un nuovo paesaggio su quello consolidato. A tal fine, si auspica un dialogo e un confronto preventivo con i soggetti locali competenti in materia di paesaggio e con gli Ordini e i collegi professionali.	Accolta	Nelle successive fasi di progettazione saranno sviluppati ulteriori approfondimenti finalizzati a ridurre gli effetti delle opere sul territorio, con particolare attenzione agli ambiti di maggiore sensibilità paesaggistica e culturale. Per quanto riguarda le opere accessorie e gli impianti funzionali all'infrastruttura, saranno valutate, ove tecnicamente e funzionalmente praticabili, soluzioni che consentano la diversa localizzazione degli impianti o, in alternativa, configurazioni progettuali volte a minimizzarne l'occupazione di suolo e gli effetti paesaggistici. Il progetto sarà corredato di Studio di Impatto Ambientale e Relazione Paesaggistica, che consentiranno di valutare gli effetti dell'intervento e di indirizzare la progettazione verso soluzioni rispettose del contesto ambientale, territoriale e storico paesaggistico. Particolare attenzione sarà rivolta agli ambiti caratterizzati da maggiore sensibilità ambientale e storico-paesaggistica. RFI conferma la disponibilità al dialogo con Enti e soggetti competenti.
538	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si richiede una valutazione idrologica approfondita, per garantire la continuità dei flussi naturali ed evitare impatti sugli ecosistemi acquatici, mediante misure di mitigazione adeguate e particolare attenzione alla sicurezza idraulica.	Forniti chiarimenti	Si evidenzia che la valutazione degli aspetti idrologici e idraulici, inclusa la salvaguardia della continuità dei flussi naturali, la tutela degli ecosistemi acquatici e la verifica delle condizioni di sicurezza idraulica, è effettuata in conformità alla normativa vigente e alle prescrizioni delle Autorità competenti. I relativi approfondimenti saranno sviluppati e dettagliati nel corso della progettazione del PFTE, nell'ambito della quale saranno individuate e dimensionate tutte le misure di mitigazione necessarie a garantire la compatibilità dell'intervento con il contesto ambientale e idraulico di riferimento.
539	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI	Si richiede uno studio idrogeologico approfondito, e un monitoraggio continuo delle falde idriche sotterranee che potrebbero essere alterate dagli scavi, con particolare riferimento all'ambito della zona industriale, con conseguente possibile mobilitazione degli inquinanti presenti nel sottosuolo.	Forniti chiarimenti	Nell'ambito delle indagini volte allo sviluppo del PFTE, è in corso un’importante campagna di indagini geognostiche, consistente in 34 sondaggi, lungo i quali vengono realizzate numerose prove, tra le quali quelle di permeabilità. I risultati di queste analisi, unitamente alla caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati dall'opera in progetto, permetteranno l'elaborazione di un modello idrogeologico robusto ed affidabile. Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche, al fine di approfondire ulteriormente il contesto idrogeologico e gli aspetti relativi alla dinamica della falda nelle porzioni di territorio attraversate dall'opera.

Legenda	Accolta
	Parzialmente accolta
	Non accoglibile
	Forniti chiarimenti
	Fuori perimetro
	Non di competenza

N° progr.	SOGGETTO CHE FORMULA L'OSSERVAZIONE	Rif. Atto/Mail	ARGOMENTO	DESCRIZIONE	ACCOLTA/ PARZIALMENTE ACCOLTA/ NON ACCOGLIBILE/ FORNITI CHIARIMENTI/ FUORI PERIMETRO/ NON DI COMPETENZA	RISCONTRO
540	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Si richiede una localizzazione attenta del cantiere base, riducendo gli impatti ambientali e sociali e ponderando le interferenze con le aree abitate.	Accolta	Le aree di cantiere individuate nell'attuale fase progettuale costituiscono una soluzione di riferimento sviluppata tenendo conto delle esigenze realizzative dell'opera e dei vincoli territoriali e ambientali presenti. Nei successivi livelli di progettazione saranno ulteriormente approfondite le modalità organizzative e localizzative delle aree di cantiere, anche al fine di ottimizzarne l'inserimento nel contesto territoriale e di ridurre, per quanto tecnicamente possibile, le interferenze temporanee con la popolazione residente e con le attività presenti. Rimane in ogni caso confermata la disponibilità al confronto con gli Enti territorialmente competenti, al fine di valutare eventuali ulteriori affinamenti e le soluzioni maggiormente compatibili con il contesto interessato.
541	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Si richiede la tutela della salute e del benessere degli abitanti, prevedendo misure di mitigazione e limitando i disagi dovuti a rumore, polveri e traffico, per assicurare ai residenti il mantenimento di standard adeguati dei residenti.	Accolta	La tutela della salute e del benessere della popolazione sono pilastri alla base dell'esecuzione delle lavorazioni. A tal fine, già a partire dallo sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica viene sviluppato il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), successivamente approfondito nelle fasi progettuali di maggior dettaglio, documento che disciplina l'organizzazione delle attività di cantiere e definisce le misure operative finalizzate a contenere gli effetti temporanei delle lavorazioni sul territorio. Il PAC regola, tra l'altro, la localizzazione e l'organizzazione delle aree di cantiere, la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori, gli orari delle attività, le modalità di contenimento delle emissioni sonore, delle polveri e delle vibrazioni, nonché le misure di tutela delle componenti ambientali e delle aree maggiormente sensibili, con l'obiettivo di limitare i disagi per residenti e attività presenti sul territorio. Inoltre, nell'ambito del progetto si prevede l'esecuzione Inoltre, del Piano di Monitoraggio Ambientale che prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, tra cui rumore e vibrazioni, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate.
542	Comunità della Vallagarina	Mail 07/05/2026	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	Si chiede un approccio attento alla dimensione sociale e alle attività connesse che incidono sulla percezione del territorio. La qualità della vita, del benessere psicologico e sociale dei residenti assume infatti ruolo di componente importante nelle dinamiche di uso del territorio: oltre al paesaggio fisico, infatti, l'infrastruttura avrà impatto sul tessuto comunitario, e sulla percezione rispetto alla qualità della vita, attivando dinamiche di scelte insediative non prefigurabili.	Accolta	Si rappresenta che gli aspetti sociali costituiscono elementi alla base dello sviluppo e valutazione delle soluzioni progettuali e sono considerati, insieme agli aspetti tecnico - economici e ambientali nell'ambito dell'Analisi Multicriteriale che supporta il confronto tra le diverse opzioni progettuali. Nelle successive fasi di progettazione saranno inoltre sviluppati gli approfondimenti propri del livello progettuale, finalizzati a definire le misure di mitigazione e le modalità operative più idonee a contenere gli effetti delle attività di realizzazione dell'opera sul contesto territoriale e sulla qualità della vita delle comunità interessate. Resta altresì confermato l'impegno a garantire un'informazione puntuale e un confronto continuativo con il territorio nel corso dello sviluppo progettuale e della realizzazione dell'intervento, al fine di favorire la condivisione delle informazioni e la massima conoscenza delle attività previste.