

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.

SOMMARIO

1	INTRODUZIONE	3
2	ABBREVIAZIONI.....	3
3	IL DIBATTITO PUBBLICO.....	4
4	RISCONTRO AI TEMI EMERSI.....	5
4.1	ALTERNATIVE E SOLUZIONI PROGETTUALI.....	6
4.2	ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI.....	8
4.3	COMPENSAZIONI, GARANZIE E TUTELE LEGALI.....	9
4.4	ASPETTI IDRICI, IDROGEOLOGICI E GEOLOGICI.....	9
4.5	ASPETTI REALIZZATIVI DELL'OPERA.....	10
4.6	IMPATTO SOCIALE DELL'OPERA	12
4.7	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO	12
4.8	ESPROPRI	13
4.9	ASPETTI TRASPORTISTICI E ANALISI COSTI BENEFICI.....	13
4.10	ASPETTI PROCEDURALI, DOCUMENTALI E AMMINISTRATIVI	15
5	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	16

1 INTRODUZIONE

Il presente documento espone, in forma sintetica e accessibile, le valutazioni sviluppate a seguito del Dibattito Pubblico relativo al progetto del Lotto 3B “Circonvallazione di Rovereto”, inserito nel più ampio intervento di Quadruplicamento della linea Verona–Fortezza.

L’obiettivo è dare conto dei principali temi emersi dalle osservazioni presentate dagli Enti e dai soggetti legittimati ai sensi dell’art. 40, comma 4, del D.Lgs. 36/2023, chiarendo come tali temi saranno considerati nelle successive fasi di sviluppo del progetto.

Il documento tiene conto degli esiti del Dibattito Pubblico descritti nella Relazione Conclusiva del Responsabile del Dibattito Pubblico, emessa in data 08/07/2026 e pubblicata sia sul sito web del Dibattito Pubblico del progetto (<https://dpcirconvallazionerovereto.it/>) sia sul sito istituzionale di RFI S.p.A. (<https://www.rfi.it/it/rete/opere-sottoposte-a-dibattito-pubblico.html>). Costituisce parte integrante del presente documento l’*Allegato 2 “Sinottico osservazioni e riscontri”*, al quale si rimanda per le risposte puntuali alle singole osservazioni pervenute.

Durante il Dibattito Pubblico sono state inoltre poste domande ai rappresentanti di RFI e ai progettisti di FS Engineering. A molte di esse è stato dato riscontro nel corso degli incontri tecnici e territoriali previsti dal calendario del Dibattito Pubblico. Le registrazioni e i report degli incontri resteranno disponibili sul sito web dedicato fino a marzo 2027, termine previsto per la chiusura del sito.

2 ABBREVIAZIONI

AMC	Analisi Multicriteria
BCP	Brenner Corridor Platform
CDS	Conferenza di Servizi
DP	Dibattito Pubblico
LS	Linea Storica del Brennero
PFTE	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica
PMA	Piano di Monitoraggio Ambientale
PAC	Piano Ambientale della Cantierizzazione
PE	Progetto Esecutivo
PED	Progetto Esecutivo di Dettaglio
PRM	Persone a ridotta mobilità
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
SIA	Studio di Impatto Ambientale
SSE	Sottostazione Elettrica
TU	Testo Unico

3 IL DIBATTITO PUBBLICO

Il Dibattito Pubblico ha avuto avvio in data 9 marzo 2026 con la conferenza stampa di presentazione, la messa online del sito web dedicato (www.dpcirconvallazionerovereto.it) e la pubblicazione della Relazione di Progetto, sia sul portale di RFI sia sul sito ufficiale del Dibattito Pubblico.

Nel corso del Dibattito Pubblico sono state illustrate le alternative progettuali analizzate nell'ambito del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP), unitamente agli elementi valutativi che hanno condotto all'individuazione della soluzione ritenuta maggiormente idonea al conseguimento degli obiettivi dell'intervento. Sono stati altresì presentati i primi esiti delle attività sviluppate sulla soluzione individuata nell'ambito del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE), avviate al fine di mettere a disposizione del confronto pubblico un quadro conoscitivo e progettuale più avanzato e dettagliato.

Il Dibattito Pubblico si è pertanto svolto in una fase antecedente al completamento del PFTE, proprio per consentire la raccolta anticipata di osservazioni, esigenze e contributi utili a orientare il prosieguo delle attività progettuali.

Il PFTE sarà successivamente completato e costituirà il riferimento per le ulteriori fasi di sviluppo dell'intervento, caratterizzate da un progressivo incremento del livello di definizione progettuale, nonché per le valutazioni e i procedimenti approvativi previsti dalla normativa vigente, inclusa la Conferenza di Servizi.

Il confronto diretto con gli stakeholder è stato promosso attraverso nove incontri, organizzati in modalità webinar in conformità a quanto previsto dal Nuovo Codice degli Appalti, secondo il calendario di seguito riportato:

- 09 Marzo: Conferenza Stampa presso la sede della Comunità della Vallagarina, Rovereto;
- 24 Marzo: Presentazione generale del progetto – Incontro Plenario;
- 25 Marzo: Ragioni dell'opera e aspetti trasportistici – Incontro di approfondimento;
- 26 Marzo: Gli aspetti ambientali e gli aspetti realizzativi – Incontro di approfondimento;
- 31 Marzo: Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio – Focus Comune di Rovereto
 - *Mattino*: incontro dedicato a funzionari tecnici;
 - *Pomeriggio*: incontro pubblico;
- 01 Aprile: Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio – Focus Comuni Ambito Nord;
 - *Mattino*: incontro dedicato a funzionari tecnici;
 - *Pomeriggio*: incontro pubblico;
- 02 Aprile: Il tracciato dell'opera e le relazioni con il territorio – Focus Comuni Ambito Sud;
 - *Mattino*: incontro dedicato a funzionari tecnici;
 - *Pomeriggio*: incontro pubblico.

A questo calendario di incontri si sono affiancati ulteriori momenti informativi rivolti alla cittadinanza, tra cui l'incontro pubblico tenutosi al MART di Rovereto il 30 marzo e l'incontro svoltosi il 20 aprile a Besenello. Inoltre, in data 30 aprile il progetto della Circonvallazione di Rovereto è stato presentato nel corso del Consiglio Comunale di Trento, mentre in data 25 maggio i tecnici di RFI e FS- Engineering hanno partecipato alla conferenza di informazione indetta dal Consiglio della Provincia Autonoma di Trento.

A partire dall'avvio del Dibattito Pubblico e per i successivi sessanta giorni, ovvero fino alla data dell'8 maggio 2026, le Amministrazioni statali interessate alla realizzazione dell'intervento, gli altri Enti territoriali interessati dall'opera, nonché i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati interessati dall'intervento, hanno potuto presentare osservazioni e proposte.

Il Dibattito Pubblico si è concluso l'8 luglio 2026, nel termine di centoventi giorni dalla pubblicazione della Relazione di Progetto, con la redazione da parte del Responsabile del Dibattito Pubblico della Relazione Conclusiva del Dibattito Pubblico, contenente una sintetica descrizione delle proposte e delle osservazioni pervenute, e la pubblicazione della stessa sul sito istituzionale di RFI e sul sito dedicato al DP (www.dpcirconvallazionerovereto.it).

RFI, nel termine di due mesi dalla ricezione della Relazione Conclusiva, adotta il presente Documento Conclusivo, dandone comunicazione mediante pubblicazione sul proprio sito istituzionale e sui siti istituzionali delle Amministrazioni locali interessate dall'intervento, nonché al Dipartimento per le opere pubbliche, le politiche abitative e urbane, le infrastrutture idriche e le risorse umane e strumentali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4 RISCONTRO AI TEMI EMERSI

Come richiamato nel precedente paragrafo, nell'ambito del Dibattito Pubblico, ai sensi dell'art. 40 del D.Lgs. 36/2023, le Amministrazioni statali interessate, gli Enti territoriali coinvolti dall'intervento e i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o comitati possono presentare osservazioni e proposte entro il termine di sessanta giorni dall'avvio del procedimento.

Con riferimento al progetto della Circonvallazione di Rovereto, sono stati trasmessi complessivamente 29 contributi (*Allegato 1*). Dall'analisi di tali contributi sono emerse 542 osservazioni, successivamente ricondotte a 10 ambiti tematici, in coerenza con la classificazione sviluppata nella Relazione Conclusiva del Responsabile del Dibattito Pubblico.

Le osservazioni pervenute sono state esaminate con l'obiettivo di fornire riscontri puntuali, chiarire gli aspetti tecnici e procedurali segnalati e valutare, ove pertinente, la possibilità di recepire o approfondire specifiche richieste nelle successive fasi di progettazione. Gli esiti di tale attività sono riportati nell'*Allegato 2 "Sinottico osservazioni e riscontri"*, nel quale ciascuna osservazione è associata al relativo riscontro e a una specifica classificazione.

Ai fini della lettura del Sinottico, le osservazioni sono state classificate secondo la seguente legenda:

- **Accolta:** rientrano in questa categoria le osservazioni che potranno essere recepite o approfondite nel successivo livello di progettazione. Con riferimento alle proposte di variante progettuale, l'accogliibilità è da intendersi come presa in carico della richiesta ai fini della valutazione della relativa fattibilità tecnica, funzionale, ambientale e procedurale nelle successive fasi progettuali. Rientra nella medesima categoria anche la disponibilità della Committenza a valutare, in collaborazione con gli Enti territoriali competenti, l'istituzione di specifici gruppi di approfondimento dedicati ai temi emersi;
- **Parzialmente accolta:** rientrano in questa categoria le osservazioni che contengono richieste o proposte accoglibili solo in parte, in quanto alcuni elementi risultano compatibili con gli obiettivi e le caratteristiche dell'intervento e potranno essere oggetto di approfondimento o valutazione nelle successive fasi progettuali, mentre altri non risultano recepibili per motivazioni di natura tecnica, funzionale, normativa o procedurale.
- **Non accoglibile:** rientrano in questa categoria le osservazioni che, sulla base degli elementi disponibili, non risultano recepibili in quanto non compatibili con le esigenze tecniche, funzionali o procedurali dell'intervento, ovvero riferite ad aspetti già oggetto di specifici studi o approfondimenti progettuali.

- **Forniti chiarimenti:** tale classificazione è attribuita alle osservazioni per le quali il riscontro fornito consiste in un chiarimento tecnico, procedurale o informativo rispetto ai temi sollevati;
- **Non di competenza:** rientrano in questa categoria le osservazioni non direttamente riferibili alle competenze della Committenza o la cui eventuale attuazione richiede valutazioni e decisioni in capo ad altri soggetti istituzionali competenti;
- **Fuori perimetro:** rientrano in questa categoria le osservazioni che esulano dal perimetro progettuale dell'intervento oggetto del presente Dibattito Pubblico o che riguardano temi non direttamente connessi allo stesso.

Nei paragrafi successivi è riportata, per ciascun ambito tematico, una sintesi delle principali valutazioni emerse. Per il dettaglio dei riscontri alle singole osservazioni si rinvia all'*Allegato 2 "Sinottico osservazioni e riscontri"*, nel quale i contributi sono organizzati per soggetto proponente e per tema di riferimento.

Si precisa che le valutazioni contenute nei riscontri sono formulate sulla base del quadro progettuale illustrato nell'ambito del Dibattito Pubblico e del relativo livello di approfondimento progettuale. Eventuali ulteriori sviluppi e approfondimenti successivi alla conclusione del Dibattito Pubblico potranno condurre all'affinamento degli elementi progettuali e, ove necessario, al conseguente aggiornamento delle valutazioni riportate.

4.1 Alternative e soluzioni progettuali

Le osservazioni relative alle alternative e alle soluzioni progettuali hanno riguardato soprattutto la possibilità di approfondire ulteriori ipotesi di tracciato. In particolare, l'attenzione si è concentrata sull'imbocco sud, sull'imbocco nord, sul rapporto con la linea ferroviaria storica e sulla cosiddetta "*opzione zero*", cioè l'ipotesi di non realizzare una nuova infrastruttura e intervenire solo sulla linea esistente.

A tal riguardo in via preliminare si rappresenta che le soluzioni presentate nel Dibattito Pubblico derivano da un percorso di studio e confronto tecnico-istituzionale avviato a partire dal 2003, con la presentazione da parte di RFI della prima soluzione 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 Provincia Autonoma di Trento 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. Pertanto, nel corso del Dibattito Pubblico, è stato chiarito che le tre soluzioni sviluppate a livello di Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali sono state scelte tra altre alternative proposte e analizzate tra il 2008 e il 2023 (si rimanda a tal proposito a quanto illustrato nel corso dell'incontro di dibattito svoltosi in data 24 marzo 2026 e disponibile al sito www.dpcirconvallazionerovereto.it)

Per quanto riguarda l'imbocco sud, le richieste formulate nel Dibattito Pubblico sono finalizzate in particolare a ridurre gli effetti dell'intervento sull'abitato di Marco. Tali richieste saranno oggetto di una specifica fase di approfondimento progettuale, nella quale saranno valutate possibili configurazioni alternative rispetto a quella presentata in dibattito.

L'eventuale spostamento dell'imbocco sud potrebbe contribuire a contenere alcune interferenze con l'abitato, ma dovrà essere valutato con attenzione perché potrebbe generare nuove interferenze con il territorio, con le infrastrutture presenti e aumentare l'occupazione di suolo agricolo. Per questo motivo la valutazione non potrà limitarsi al solo profilo localizzativo, ma dovrà considerare insieme fattibilità tecnica, sicurezza dell'esercizio ferroviario, tutela dell'abitato, sostenibilità ambientale.

Gli esiti di tali approfondimenti saranno condivisi con gli Enti competenti. L'obiettivo sarà individuare la soluzione complessivamente più equilibrata, capace di contemperare le esigenze di tutela delle aree abitate con i requisiti tecnici e funzionali propri di una nuova infrastruttura ferroviaria. Tali attività comporteranno un aggiornamento delle tempistiche del procedimento rispetto a quanto illustrato durante il Dibattito Pubblico, dovendo inserire nel procedimento una fase di approfondimento e, eventualmente, di nuovo sviluppo progettuale.

Con riferimento all'imbocco nord, le osservazioni in sede di dibattito hanno riguardato proposte relative ad un tracciato maggiormente aderente alla linea storica attuale. A riguardo si rappresenta che all'aperto, ove possibile, il tracciato si sviluppa già in affiancamento alla linea esistente, così da contenere il consumo di suolo e utilizzare il corridoio infrastrutturale già presente. Nelle tratte in sotterraneo, invece, non sempre è possibile seguire fedelmente l'andamento della linea storica, poiché il nuovo tracciato deve rispettare requisiti geometrici e prestazionali più stringenti e deve tenere conto dei vincoli presenti nella valle, tra cui il fiume Adige, la SS12, le aree insediate e le risorse idriche censite.

Alla luce di tali elementi, il tracciato proposto è stato sviluppato con l'obiettivo di ridurre, per quanto possibile, le interferenze con il contesto territoriale, ambientale e insediativo.

Eventuali affinamenti puntuali potranno comunque essere valutati nelle successive fasi progettuali, in particolare qualora gli approfondimenti sul sistema delle acque superficiali e sotterranee evidenzino la necessità o l'opportunità di introdurre specifiche ottimizzazioni.

Per quanto riguarda la cosiddetta *"opzione zero"*, si rappresenta innanzitutto che le motivazioni alla base della realizzazione 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 lungo il Corridoio del Brennero sviluppati secondo metodologie consolidate e condivise a livello nazionale ed europeo.

In tale contesto, le ipotesi del solo ammodernamento e adeguamento della linea esistente, sulla base degli studi di cui sopra, 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. Anche le soluzioni tecnologiche e gestionali in corso di implementazione sulla linea esistente, come ad esempio l'adozione del sistema ERTMS, contribuiranno a migliorare l'esercizio ferroviario, ma non eliminano i limiti strutturali della linea attuale.

In particolare, il nuovo sistema infrastrutturale deve essere coerente con la Galleria di Base del Brennero e consentire, nel lungo periodo, la circolazione di treni merci più lunghi e pesanti, rendendo il trasporto ferroviario più competitivo rispetto al trasporto su strada.

Nel complesso, l'adeguamento della linea storica rimane un elemento importante del sistema ferroviario, ma non costituisce una soluzione alternativa rispetto agli obiettivi di lungo periodo del Corridoio del Brennero. La nuova infrastruttura è quindi valutata come necessaria per aumentare la capacità della direttrice, migliorare l'affidabilità del servizio ferroviario e favorire in modo stabile il trasferimento di una quota crescente di traffico merci dalla strada alla ferrovia.

Per le risposte puntuali relative alle singole osservazioni sul tema delle alternative e delle soluzioni progettuali, si rimanda all'*Allegato 2 "Sinottico osservazioni e riscontri"*.

4.2 Aspetti ambientali e paesaggistici

Nel Dibattito Pubblico sono state presentate osservazioni sulla tutela dell'ambiente e del paesaggio. I temi più ricorrenti riguardano il controllo degli effetti dell'opera durante la costruzione e l'esercizio, il contenimento del consumo di suolo, la protezione delle aree sensibili e l'inserimento delle nuove opere nel paesaggio attraversato.

Preme innanzitutto rappresentare che la tutela dell'ambiente e del paesaggio costituisce uno dei criteri che orientano le scelte progettuali, con l'obiettivo di ridurre, per quanto possibile, l'occupazione di nuove aree e di favorire l'integrazione dell'infrastruttura nel territorio.

A tal riguardo si evidenzia che il PFTE sarà corredato dagli elaborati ambientali previsti dalla normativa vigente per tale livello di progettazione, tra cui lo Studio di Impatto Ambientale (SIA). Per le aree soggette a vincoli o tutele paesaggistiche, lo Studio di Impatto Ambientale comprenderà una specifica analisi della componente paesaggio, finalizzata a individuare le misure di mitigazione e di inserimento più idonee, tenendo conto delle caratteristiche dei luoghi, della visibilità delle opere e della relazione con gli ambiti abitati, agricoli e naturali interessati.

Nelle successive fasi di progettazione saranno inoltre 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.

Per quanto riguarda il controllo degli effetti dell'opera durante la costruzione, si rappresenta che, sempre nell'ambito del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica sarà predisposto il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA). Il Piano sarà finalizzato al controllo delle principali componenti ambientali potenzialmente interessate dall'opera, tra cui rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee e suolo, e sarà articolato nelle fasi ante operam, corso d'opera e post operam, così da consentire il confronto dell'evoluzione delle condizioni ambientali nel tempo.

Il Piano di Monitoraggio Ambientale sarà sottoposto alle valutazioni previste nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e condiviso con l'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente (APPA) ai fini delle valutazioni di competenza. Gli eventuali aggiornamenti, integrazioni o prescrizioni che emergeranno nel corso dell'iter autorizzativo saranno recepiti nei successivi sviluppi progettuali. I dati raccolti saranno messi a disposizione degli Enti competenti attraverso sistemi informativi dedicati in modo da garantire tracciabilità, controllo e trasparenza sulle condizioni ambientali durante la realizzazione dell'opera.

Particolare attenzione sarà dedicata anche alla gestione dei materiali provenienti dallo scavo e degli eventuali additivi utilizzati nelle lavorazioni. L'eventuale impiego di questi ultimi 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. 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.

Nel corso della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale sarà inoltre presentato uno specifico annesso tecnico, nel quale saranno descritte le modalità operative previste durante lo scavo e i controlli sui materiali. Tale documento sarà supportato dagli esiti di sperimentazioni già svolte su litologie sia analoghe che differenti rispetto a quelle di progetto, al fine di rendere verificabile e trasparente il metodo adottato. Prima dell'avvio dei lavori, l'appaltatore dovrà applicare in cantiere le procedure previste e produrre gli approfondimenti riferiti agli additivi effettivamente utilizzati. Tali approfondimenti saranno sottoposti agli organismi competenti, tra cui il l'Istituto

Superiore di Sanità (ISS) per i profili sanitari e Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) per i profili ambientali, che potranno formulare richieste di integrazione o approfondimento.

Le indicazioni che emergeranno dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, comprese eventuali condizioni ambientali o richieste di integrazione formulate dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), saranno recepite nei successivi sviluppi progettuali e nella documentazione posta a base della futura gara d'appalto per la realizzazione dell'opera.

Saranno inoltre applicati i Criteri Ambientali Minimi (CAM) secondo le tempistiche e le modalità previste dalla normativa vigente.

Per le risposte puntuali relative alle singole osservazioni sugli aspetti ambientali e paesaggistici, si rimanda all'*Allegato 2 "Sinottico osservazioni e riscontri"*.

4.3 Compensazioni, garanzie e tutele legali

Le osservazioni relative a compensazioni, garanzie e tutele legali hanno riguardato principalmente la richiesta di individuare misure idonee a compensare o mitigare gli effetti dell'opera sul territorio e sulle comunità interessate.

A riguardo si rappresenta che il quadro economico dell'intervento tiene conto di tali esigenze nei limiti e secondo le modalità previste dalla normativa vigente. In particolare, il D.Lgs. 36/2023 prevede la possibilità di destinare alle opere di mitigazione e compensazione dell'impatto ambientale e sociale una quota fino al 2 per cento del costo complessivo dell'opera. Per gli interventi ricompresi nell'Allegato IV al D.L. 77/2021, tra i quali rientra la presente opera, è inoltre prevista un'ulteriore quota, pari all'1 per cento del valore dell'intervento, destinata a programmi o progetti di riqualificazione e mitigazione urbanistica.

L'individuazione delle opere compensative presuppone il coinvolgimento delle Amministrazioni territorialmente competenti, cui compete la rappresentazione delle esigenze e delle priorità del territorio nonché la formulazione di eventuali proposte coerenti con gli effetti dell'intervento. In tale contesto, RFI, di concerto con la Provincia Autonoma di Trento, contribuisce al confronto con gli Enti interessati, senza procedere autonomamente alla definizione delle opere compensative né sostituirsi alle valutazioni di competenza delle Amministrazioni.

Per le risposte puntuali relative alle singole osservazioni sul tema delle compensazioni, delle garanzie e delle tutele legali, si rimanda all'*Allegato 2 "Sinottico osservazioni e riscontri"*.

4.4 Aspetti idrici, idrogeologici e geologici

Relativamente agli aspetti idrici e idrogeologici, l'attenzione è stata posta sull'importanza delle risorse idriche della Vallagarina nonché sulla necessità di tutelare acque di falda e pozzi irrigui.

A tal proposito si chiarisce che nell'ambito dello 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.

Con riferimento invece agli aspetti di carattere geologico, le osservazioni hanno principalmente evidenziato la necessità di porre attenzione ai possibili effetti dello scavo delle gallerie profonde sul sottosuolo e sulle preesistenze in superficie nonché di considerare il tracciato in relazione ai diversi contesti attraversati, comprendenti aree di

fondovalle con depositi alluvionali, conoidi, livelli sabbiosi e ghiaiosi, versanti rocciosi e zone caratterizzate da significativa presenza di acque sotterranee.

Il ricorso a una tecnica di scavo meccanizzato mediante fresa scudata (Tunnel Boring Machine - TBM) consentirà di realizzare l'avanzamento della galleria in condizioni controllate, attraverso l'azione di una testa fresante protetta da uno scudo metallico che garantirà il sostegno continuo del terreno al fronte di scavo. Il mantenimento di una pressione opportunamente calibrata consentirà di bilanciare le condizioni geotecniche e idrogeologiche dei terreni attraversati, gestendo correttamente le deformazioni del terreno e le gli attraversamenti della falda. Contestualmente all'avanzamento dello scavo, saranno installati gli elementi prefabbricati costituenti il rivestimento della galleria, assicurando il sostegno immediato del cavo e contribuendo al controllo delle interazioni con l'ambiente circostante creando una struttura impermeabile.

Le caratteristiche dei materiali presenti nel fondovalle dell'Adige saranno valutate sulla base delle sopraccitate indagini in corso nell'ambito del PFTE e dei modelli geologici e geotecnici. Tali modelli serviranno anche a stimare gli eventuali fenomeni di subsidenza, cioè i possibili abbassamenti del terreno connessi alle lavorazioni in sotterraneo, e a definire le misure necessarie per prevenirli.

Durante la fase di sviluppo del PFTE verrà inoltre dato avvio ad un monitoraggio idrogeologico della falda e delle risorse idriche nonché relativo al comportamento del terreno e delle strutture sovrastanti. Il monitoraggio permetterà di confrontare gli effetti reali dello scavo con le previsioni progettuali e, se necessario, di adeguare tempestivamente i parametri operativi della TBM e le misure di controllo previste.

Nel complesso, l'insieme delle indagini, delle soluzioni tecnologiche, dei modelli previsionali e dei sistemi di monitoraggio è finalizzato a prevenire gli effetti sulle preesistenze, sulle risorse idriche e sul territorio interessato dall'opera.

Per le risposte puntuali relative alle singole osservazioni sugli aspetti idrici, idrogeologici e geologici, si rimanda all'*Allegato 2 "Sinottico osservazioni e riscontri"*.

4.5 Aspetti realizzativi dell'opera

Con riferimento alla fase realizzativa dell'opera, le osservazioni e i contributi pervenuti hanno evidenziato l'esigenza di prestare particolare attenzione agli aspetti organizzativi e gestionali che possono determinare effetti sui territori interessati. In tale ambito assumono rilievo i temi connessi all'organizzazione delle aree di cantiere nonché alle possibili interferenze generate dalle attività di costruzione in termini di rumore, vibrazioni, emissioni di polveri, alla gestione delle terre e rocce da scavo, e alle possibili interferenze con la viabilità locale e agricola.

La tutela della salute e del benessere della popolazione costituisce un elemento prioritario nell'organizzazione delle lavorazioni. A tal fine, già nell'ambito del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica viene predisposto il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC), successivamente approfondito nei livelli progettuali di maggiore dettaglio. Tale documento disciplina l'organizzazione delle aree di cantiere, la gestione dei flussi di traffico indotti dai lavori, gli orari delle attività, le modalità di contenimento di rumore, polveri e vibrazioni, nonché le misure di tutela delle componenti ambientali e delle aree maggiormente sensibili.

Per il contenimento delle polveri saranno previste specifiche procedure operative e misure di cantiere, tra cui la bagnatura delle aree non pavimentate, la pulizia della viabilità asfaltata interessata dai mezzi di cantiere, la copertura dei mezzi e delle aree di stoccaggio dei materiali e, ove possibile, la localizzazione delle aree fisse di cantiere a distanza dai ricettori abitativi.

L'aspetto vibrazionale potrà essere contenuto mediante specifiche scelte gestionali e organizzative, tra cui la selezione di macchine e attrezzature conformi alle norme applicabili, la regolare manutenzione dei mezzi e delle attrezzature, il mantenimento in efficienza della viabilità di cantiere e l'organizzazione del layout dei cantieri in modo da collocare gli impianti più pesanti o vibranti alla maggiore distanza possibile dai ricettori sensibili, prevedendo, ove necessario, l'utilizzo di basamenti antivibranti per i macchinari fissi.

Per quanto riguarda la componente rumore, il Piano Ambientale di Cantierizzazione definirà l'organizzazione delle lavorazioni, gli orari delle attività, la selezione e la manutenzione periodica delle macchine e delle attrezzature, nonché le misure di mitigazione necessarie a contenere le emissioni sonore e a limitare i potenziali disagi per la popolazione e per i ricettori sensibili presenti sul territorio. Saranno inoltre individuate misure di contenimento dell'impatto acustico da applicare nelle situazioni operative più ricorrenti, con particolare attenzione alla corretta programmazione delle attività e alla prevenzione di emissioni sonore non necessarie.

La gestione delle terre e rocce da scavo invece, sarà definita come da prassi 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.

In tale ambito assume inoltre rilievo, come già evidenziato nel precedente paragrafo 4.2 dedicato agli aspetti ambientali e paesaggistici, l'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), sviluppato secondo la prassi progettuale a partire dal livello di PFTE e successivamente approfondito nelle fasi di progettazione di maggiore dettaglio. Il PMA prevede controlli nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam su diverse componenti ambientali, tra cui rumore, polveri, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee e suolo, al fine di verificare il rispetto della normativa vigente e l'efficacia delle misure di mitigazione adottate. I punti di monitoraggio saranno localizzati in prossimità delle opere e delle aree di cantiere, secondo criteri di rappresentatività territoriale e temporale, così da consentire il confronto tra le diverse fasi dell'intervento e la verifica dell'evoluzione delle condizioni ambientali nel tempo.

Con riferimento alle eventuali modifiche alla viabilità locale e agli effetti sulle attività agricole, nel corso dello sviluppo progettuale sarà posta particolare attenzione al mantenimento della funzionalità della rete viaria e degli accessi alle proprietà interessate. Il progetto della Circonvallazione di Rovereto è sviluppato tenendo conto del quadro infrastrutturale territoriale e garantendo la compatibilità con le infrastrutture esistenti e programmate ad oggi sul territorio. Nell'ambito della progettazione delle opere e della pianificazione delle attività di cantiere saranno adottate soluzioni organizzative e gestionali finalizzate a garantire la continuità degli accessi alle aree agricole e la regolare prosecuzione delle attività produttive. Eventuali interferenze temporanee saranno gestite, in coordinamento con gli Enti competenti, attraverso specifiche misure di cantierizzazione e soluzioni alternative volte ad assicurare l'accessibilità ai fondi e la continuità della viabilità locale durante le diverse fasi realizzative.

Infine, 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 interferenze e favorire le necessarie sinergie organizzative e gestionali per un'efficace conduzione delle attività.

Si evidenzia che tutti i documenti sopracitati (PAC, PUT, PMA) saranno valutati dagli Enti competenti nel corso dell'iter autorizzativo dell'opera e, pertanto, dovranno rispettare il quadro normativo nazionale.

Per le risposte puntuali relative alle singole osservazioni sugli aspetti idrici, idrogeologici e geologici, si rimanda all'*Allegato 2 "Sinottico osservazioni e riscontri"*.

4.6 Impatto sociale dell'opera

In sede di Dibattito Pubblico, diverse osservazioni hanno richiamato la centralità della qualità della vita dei residenti, della tutela della salute e del benessere psicologico delle comunità interessate, evidenziando l'esigenza che tali aspetti siano considerati come componenti della valutazione progettuale, anche attraverso l'impiego di indicatori idonei a rappresentare gli effetti in termini di abitabilità, salute pubblica, tutela dei minori e consumo di suolo. È stata inoltre sottolineata la necessità di definire misure concrete di mitigazione, informazione e monitoraggio dell'opera.

Gli aspetti sociali costituiscono uno degli elementi che orientano lo sviluppo e la valutazione delle soluzioni progettuali e sono considerati, insieme alle componenti tecnico-economiche e ambientali, nell'ambito dell'Analisi Multicriteria a supporto del confronto tra le diverse opzioni progettuali.

Nelle successive fasi progettuali saranno sviluppati gli approfondimenti propri dei livelli di maggiore dettaglio, finalizzati alla definizione delle soluzioni tecniche, delle misure di mitigazione e delle modalità operative più idonee a contenere gli effetti temporanei delle attività di cantiere sulla qualità della vita delle comunità interessate. In tale contesto, assumono particolare rilevanza il Piano Ambientale di Cantierizzazione (PAC) e il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), già richiamati nei paragrafi 4.2 e 4.5, quali strumenti fondamentali per la pianificazione, il controllo e il monitoraggio degli effetti delle lavorazioni sul territorio e sulla popolazione, nonché per la verifica dell'efficacia delle misure di mitigazione adottate.

RFI conferma, inoltre, la propria disponibilità a partecipare ai tavoli permanenti di confronto con gli Enti già in essere, e alle occasioni di confronto e informazione che potranno essere promosse in collaborazione con le Amministrazioni e gli Enti competenti, al fine di assicurare un adeguato livello di conoscenza e condivisione in merito alle caratteristiche dell'intervento e al relativo sviluppo progettuale.

Per le risposte puntuali relative alle singole osservazioni sugli aspetti idrici, idrogeologici e geologici, si rimanda all'*Allegato 2 "Sinottico osservazioni e riscontri"*.

4.7 Sistema infrastrutturale del territorio

Le osservazioni relative al sistema infrastrutturale del territorio hanno richiamato la necessità di valutare la Circonvallazione di Rovereto nel più ampio contesto della Vallagarina, tenendo conto degli effetti cumulativi derivanti dalla presenza di infrastrutture esistenti e programmate e della capacità del territorio di assorbire ulteriori trasformazioni.

A riguardo si evidenzia che il progetto è stato sviluppato considerando il quadro infrastrutturale di riferimento, le possibili interazioni con le opere presenti e pianificate ad oggi note e di cui si hanno elementi conoscitivi, e le previsioni di evoluzione della domanda di trasporto lungo il Corridoio del Brennero.

La pianificazione e il coordinamento tra infrastrutture di rilevanza territoriale e sovra territoriale rientrano nelle competenze delle Amministrazioni e degli Enti preposti alla programmazione e al governo del territorio. In tale contesto, RFI conferma pertanto 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.

Per le risposte puntuali relative alle singole osservazioni sugli aspetti idrici, idrogeologici e geologici, si rimanda all'*Allegato 2 "Sinottico osservazioni e riscontri"*.

4.8 Espropri

In sede di Dibattito Pubblico sono state formulate osservazioni riguardanti gli effetti delle procedure espropriative e delle occupazioni necessarie alla realizzazione dell'intervento, con particolare attenzione alla tutela delle proprietà e delle attività interessate, alla definizione degli indennizzi e alla gestione delle interferenze con le aree agricole.

A tal riguardo, si evidenzia che la definizione puntuale delle aree da assoggettare a esproprio, occupazione temporanea o servitù sarà sviluppata nell'ambito del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE), attraverso la predisposizione degli elaborati espropriativi previsti dalla normativa vigente. Tale fase consentirà di approfondire nel dettaglio le interferenze con le proprietà interessate, le modalità di acquisizione delle aree e gli eventuali vincoli necessari alla realizzazione e all'esercizio dell'opera.

Le procedure espropriative saranno condotte nel rispetto delle disposizioni del D.P.R. 327/2001, che disciplina le modalità di partecipazione e informazione dei soggetti interessati. In particolare, nell'ambito del procedimento autorizzativo, il progetto e il Piano Particellare di Esproprio saranno resi disponibili per la consultazione pubblica, consentendo ai soggetti interessati di prendere visione della documentazione e presentare eventuali osservazioni, che saranno valutate nell'ambito del procedimento stesso.

Particolare attenzione sarà riservata alla tutela della funzionalità dei fondi interessati dall'intervento e alla minimizzazione delle interferenze con le attività agricole esistenti. Lo sviluppo progettuale sarà orientato, per quanto tecnicamente possibile, alla riduzione della frammentazione fondiaria, al mantenimento dell'accessibilità alle proprietà e alla conservazione delle condizioni necessarie allo svolgimento delle attività presenti sul territorio.

Per quanto riguarda le occupazioni temporanee, è previsto il ripristino delle aree al termine delle lavorazioni in condizioni coerenti con lo stato originario dei luoghi. A tal fine, all'atto dell'immissione in possesso sarà redatto il verbale di consistenza, che costituirà il riferimento per la successiva verifica delle condizioni delle aree al momento della restituzione. Eventuali effetti pregiudizievoli direttamente riconducibili alla realizzazione dell'opera saranno valutati e trattati secondo le procedure e le disposizioni previste dalla normativa applicabile.

La determinazione delle indennità e delle ulteriori misure previste dall'ordinamento sarà effettuata sulla base delle caratteristiche effettive dei beni interessati e secondo i criteri stabiliti dalla disciplina vigente, nell'ambito di un procedimento improntato ai principi di trasparenza, partecipazione e tutela dei soggetti coinvolti.

Per le risposte puntuali relative alle singole osservazioni sugli aspetti idrici, idrogeologici e geologici, si rimanda all'*Allegato 2 "Sinottico osservazioni e riscontri"*.

4.9 Aspetti trasportistici e analisi costi benefici

In sede di Dibattito Pubblico sono state formulate osservazioni in merito ai presupposti trasportistici dell'intervento, alla capacità della linea storica, alla valutazione delle alternative progettuali e alla considerazione degli effetti economici, ambientali e sociali dell'opera, anche con riferimento al trasporto di merci e alle condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Con riferimento alla capacità dell'attuale linea storica, è doveroso in via preliminare evidenziare che 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.

Macrotratta	N° binari	Senso marcia (1)	Trazione	Lunghezza [km]	Tipo linea	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Carico orario massimo
Brennero - Fortezza	2	1	T-E	40,171	DB-BA	0	0	0	0	4	6	3	3	1	2	5	3	5	6	5	4	5	4	6	6	4	4	2	1	6
Brennero - Fortezza	2	2	T-E	40,171	DB-BA	6	0	0	0	2	4	5	4	6	6	4	0	3	3	2	4	4	4	4	5	5	6	3	7	7
Fortezza - Bolzano	2	1	T-E	48,621	DB-BA	0	0	0	0	1	6	5	4	2	1	3	5	3	7	4	4	4	4	6	6	5	5	4	2	7
Fortezza - Bolzano	2	2	T-E	48,621	DB-BA	3	0	0	0	0	5	6	2	7	6	5	0	3	3	2	3	4	5	6	4	6	3	7	4	7
Bolzano - Trento Roncafort	2	1	T-E	48,65	DB-BA	1	0	0	0	3	9	6	7	2	0	2	8	5	8	7	6	8	5	5	5	6	4	4	3	9
Bolzano - Trento Roncafort	2	2	T-E	48,65	DB-BA	0	0	0	0	4	5	3	9	6	7	3	2	5	4	3	6	4	6	6	5	6	7	4	5	8
Trento Roncafort - Trento	2	1	T-E	4,948	DB-BA	1	0	0	0	2	7	6	7	4	0	1	10	6	6	7	7	6	6	6	4	7	4	2	10	
Trento Roncafort - Trento	2	2	T-E	4,948	DB-BA	1	0	0	0	5	3	7	8	7	7	0	5	3	5	4	5	5	6	6	7	4	4	3	8	
Trento - Rovereto	2	1	T-E	23,573	DB-BA	1	0	0	0	2	8	7	6	4	1	0	10	4	6	8	7	7	6	6	4	8	2	3	10	
Trento - Rovereto	2	2	T-E	23,573	DB-BA	1	0	0	0	5	1	7	8	7	5	0	6	2	4	5	6	6	6	7	7	5	4	6	3	8
Rovereto - Ala	2	1	T-E	16,536	DB-BA	2	0	0	0	0	1	7	6	6	6	0	0	8	5	6	8	6	7	7	4	6	3	2	8	
Rovereto - Ala	2	2	T-E	16,536	DB-BA	1	0	2	3	2	7	9	5	4	1	5	3	3	6	4	5	6	8	7	5	4	4	3	9	
Ala - Bivio San Massimo	2	1	T-E	47,555	DB-BA	3	0	0	0	0	3	7	6	6	1	0	5	8	4	5	6	6	4	7	5	5	5	3	8	
Ala - Bivio San Massimo	2	2	T-E	47,555	DB-BA	0	0	0	4	2	4	5	6	5	2	3	3	4	3	5	3	5	5	8	4	6	3	4	3	8

Figura 1- Estratto Prospetto Informativo della Rete

A comprova di ciò, in Figura 1 è riportato un estratto del PIR, nel quale sono evidenziate le fasce orarie dichiarate sature (in rosso), per le quali il numero di treni programmati corrisponde al *carico massimo previsto dalla rete*, e le fasce orarie valutate preventivamente sature (in giallo), per le quali il numero di treni orari programmati risulta prossimo al limite di capacità disponibile, ovvero al *carico orario massimo previsto dalla rete*. Si precisa inoltre che le fasce orarie nelle quali il numero di treni indicato risulta pari a zero non rappresentano disponibilità residua di capacità, bensì intervalli temporali destinati alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria, necessarie a garantire la sicurezza e l'affidabilità dell'esercizio.

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.bcppplatform.eu>), secondo un approccio di corridoio condiviso a scala europea. Tali valutazioni non si fondano esclusivamente sulla capacità teorica dell'infrastruttura esistente, ma considerano l'evoluzione della domanda di trasporto, gli effetti attesi in termini di trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, i tempi di percorrenza, i costi di esercizio e gli impatti economici, ambientali e sociali associati ai diversi scenari infrastrutturali.

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.

Gli effetti dell'intervento sono stati inoltre valutati nell'ambito dell'Analisi Costi-Benefici, redatta secondo le metodologie e le linee guida vigenti. L'analisi ha consentito di esaminare in modo integrato i benefici e gli impatti dell'opera sotto il profilo trasportistico, economico, ambientale e sociale. In particolare, sono stati considerati i benefici connessi alla riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti, dell'esposizione al rumore, della congestione stradale e dell'incidentalità, contribuendo alla determinazione del beneficio complessivo dell'intervento e alla verifica della sua coerenza con gli obiettivi di sviluppo del sistema dei trasporti e con le esigenze del territorio interessato.

Con riferimento al tema delle merci pericolose, si precisa che la consistenza dei quantitativi effettivamente trasportati per ferrovia non costituisce un parametro progettuale definito a priori, dipendendo dalle condizioni di

esercizio e dalla domanda di trasporto dei diversi operatori. 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. Ciò premesso, come da prassi, 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.

Per le risposte puntuali relative alle singole osservazioni sugli aspetti idrici, idrogeologici e geologici, si rimanda all'Allegato 2 *"Sinottico osservazioni e riscontri"*.

4.10 Aspetti procedurali, documentali e amministrativi

In sede di Dibattito Pubblico sono emerse diverse osservazioni di carattere procedurale, documentale e amministrativo, con particolare riferimento al perimetro della documentazione posta a base del confronto, alle modalità di partecipazione, alla trasparenza del processo e agli strumenti di informazione. Ulteriore tema ricorrente riguarda la richiesta di istituire un Osservatorio ambientale, con il coinvolgimento degli Enti territoriali e dei soggetti tecnici competenti.

In via prioritaria si rappresenta che il Dibattito Pubblico si è svolto nel rispetto della normativa vigente in materia, rappresentata dal D.Lgs. 36/2023 (Codice dei contratti pubblici) che all'art. 40 e all'Allegato I.6 disciplina le modalità di svolgimento della procedura, i criteri di individuazione e i compiti del Responsabile del Dibattito Pubblico, nonché i contenuti della Relazione di progetto dell'opera e della Relazione conclusiva del procedimento. I soggetti legittimati a partecipare e a presentare osservazioni sono 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 statuari, siano interessati dall'intervento. Le osservazioni dei privati cittadini possono essere trasmesse alle Amministrazioni di riferimento o alle associazioni e ai comitati costituiti, ai fini del successivo inoltro al Responsabile del Dibattito Pubblico e al Proponente dell'opera.

Anche le modalità di svolgimento del Dibattito Pubblico sono state definite in coerenza con l'art. 4, comma 3, dell'Allegato I.6 al D.Lgs. 36/2023, che prevede, salvo specifiche esigenze, lo svolgimento della partecipazione e della comunicazione al pubblico mediante strumenti informatici e telematici. In tale quadro, i cittadini hanno avuto la possibilità di partecipare agli incontri sia mediante collegamento telematico sia presso le sale rese disponibili dal Comune di Rovereto, al fine di consentire a consiglieri comunali e cittadini di seguire gli incontri e prendere parte al percorso di confronto anche in forma assistita e condivisa.

Per quanto attiene alla documentazione posta a base del Dibattito Pubblico, essa è stata predisposta in coerenza con quanto previsto dal D.Lgs. 36/2023. In particolare, l'art. 3, comma 1, dell'Allegato I.6 prevede che il Dibattito Pubblico si svolga nelle fasi iniziali di elaborazione di un progetto, in relazione ai contenuti del progetto di fattibilità ovvero del documento di fattibilità delle eventuali alternative progettuali.

Nel caso della Circonvallazione di Rovereto, il confronto si è svolto sulla base del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali, integrato da specifici approfondimenti progettuali condotti nella fase preliminare del PFTE della soluzione risultata preferibile. Tali approfondimenti, sviluppati a seguito delle richieste dagli Enti territoriali, hanno mirato a fornire un quadro conoscitivo di riferimento maggiormente approfondito nell'ambito del Dibattito Pubblico. Resta fermo che il PFTE sarà completato successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, tenendo conto delle evidenze e dei contributi emersi nel corso del confronto pubblico e costituirà quindi il

riferimento per le successive valutazioni previste dalla normativa vigente nell'ambito dei procedimenti autorizzativi, inclusa la Conferenza di Servizi.

Per quanto riguarda le osservazioni relative all'Istituzione di un Osservatorio Ambientale e per la Sicurezza sul Lavoro, RFI condivide l'importanza di garantire la massima trasparenza e la più ampia informazione alla popolazione interessata. Il proponente conferma, pertanto, la propria disponibilità a collaborare con eventuali organismi o tavoli di confronto promossi dalle Amministrazioni competenti, anche con riferimento a iniziative volte ad assicurare il monitoraggio ambientale e la condivisione delle informazioni tra soggetti istituzionali, tecnici e comunità locale.

In tale contesto si precisa tuttavia che la definizione delle modalità di istituzione, della composizione e del funzionamento dell'Osservatorio rientra nelle prerogative delle Amministrazioni territorialmente competenti. Nell'ambito di tale percorso, il soggetto attuatore potrà assicurare il necessario supporto tecnico e informativo, contribuendo alla piena disponibilità dei dati e degli elementi conoscitivi utili allo svolgimento delle attività di monitoraggio e controllo.

Per le risposte puntuali relative alle singole osservazioni sugli aspetti procedurali, documentali e amministrativi, si rimanda all'*Allegato 2 "Sinottico osservazioni e riscontri"*.

5 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

A conclusione del presente documento e, più in generale, del Dibattito Pubblico del progetto del Lotto 3B "Circonvallazione di Rovereto", si ritiene importante sottolineare la rilevanza del procedimento del Dibattito Pubblico quale strumento democratico di partecipazione attiva correlata alla realizzazione di grandi opere. Il Dibattito, infatti, ha fatto chiaramente emergere le posizioni dei diversi stakeholder coinvolti e, al contempo, ha permesso a RFI di esporre in modo più approfondito i vantaggi dell'opera.

Il presente documento, strutturato rispecchiando la suddivisione in macro-temi proposta dal Responsabile del Dibattito Pubblico nella sua Relazione Conclusiva, fornisce una sintesi dell'analisi e della valutazione delle osservazioni pervenute, per il cui dettaglio si rimanda all'*Allegato 2*. In particolare, i contributi ricevuti hanno permesso di evidenziare i principali temi di attenzione del territorio con riferimento alla possibilità di valutare l'approfondimento di alternative progettuali relative all'imbocco sud, agli aspetti geologici e idrogeologici, agli aspetti realizzativi dell'opera nonché a quelli legati alla qualità della vita.

Le osservazioni sono state esaminate con l'obiettivo di fornire riscontri puntuali e di individuare gli aspetti da approfondire nelle successive fasi progettuali. In tale contesto, nell'ottica di perseguire un equilibrio tra lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, la riduzione degli impatti sul territorio e la tutela delle comunità interessate, il Proponente ha ritenuto opportuno sviluppare, successivamente alla conclusione del Dibattito Pubblico, ulteriori valutazioni sulla fattibilità di specifiche e puntuali ottimizzazioni progettuali. Gli esiti di tali approfondimenti, che comporteranno un aggiornamento delle tempistiche del procedimento autorizzativo rispetto a quanto illustrato durante il Dibattito Pubblico, saranno condivisi con gli Enti competenti.

Ai sensi dell'art. 7, comma 2 dell'*Allegato I.6* al D.Lgs. 36/2023, il presente documento verrà caricato sul sito istituzionale di RFI S.p.A. e sul sito dedicato al Dibattito Pubblico del Lotto 3B www.dpcirconvallazionerovereto.it.

ALLEGATI

Allegato 1 - Osservazioni pervenute in sede di Dibattito Pubblico

Allegato 2 - Sinottico osservazioni e riscontri