PROVINCIA AUTONOMA
DI TRENTO

PIANO URBANISTICO PROVINCIALE

VARIANTE

AMBITO DI CONNESSIONE
Corridoio Est
APPROVAZIONE

ALLEGATO A

Appendice 4

ASSESSORATO ALL'URBANISTICA,
AMBIENTE E COOPERAZIONE

Dipartimento Territorio e trasporti,
ambiente, energia, cooperazione
Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio

Assessorato all'Urbanistica, ambiente e cooperazione

Piano urbanistico provinciale – *variante ambito di connessione Corridoio Est*
Appendice 4
Adozione del progetto di variante. Depositi, osservazioni, pareri e controdeduzioni.
legge provinciale n. 15, 4 agosto 2015, articolo 30

Appendice 4)

Piano urbanistico provinciale
Variante ambito di connessione Corridoio Est
Sommario Appendice 4

1. Deposito del progetto di Variante **4**
2. Osservazioni e pareri pervenuti **6**
3. Recepimento pareri, controdeduzioni e modifiche agli elaborati di variante **10**
3.1 Pareri art. 29 c. 4 l.p. 15/2015 **10**
3.1.1 Il parere della Terza Commissione permanente del Consiglio provinciale 10
3.1.2 Il parere del Consiglio delle autonomie locali 10
3.1.3 Il parere della CUP 17
3.1.4 Il parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 19
3.2 Parere struttura e soggetti ambientali competenti **20**
3.3 Osservazioni **46**

1. Deposito del progetto di Variante

Con deliberazione n. 1923 del 28 ottobre 2022 la Giunta provinciale ha adottato il progetto di variante al piano urbanistico provinciale relativa all'ambito di connessione Corridoio Est.
Ai sensi dell'art. 29 della l.p. 15/2015 il progetto di variante è stato depositato in tutti i suoi elementi, a disposizione del pubblico, per novanta giorni consecutivi a decorrere dalla data del 11 novembre 2022, giorno successivo alla pubblicazione degli avvisi sui quotidiani l'Adige e Corriere del Trentino, sul sito istituzionale della Provincia, nel Bollettino ufficiale della regione e nell'albo telematico di tutti i comuni trentini.

Considerato che nel periodo di deposito chiunque può prendere visione degli elaborati di piano e presentare osservazioni nel pubblico interesse, dell'adozione del progetto di variante è stata data comunicazione a Comuni, Comunità di Valle e Consorzio dei Comuni Trentini (prot. 770096 di data 10 novembre 2023) e ai soggetti coinvolti nella fase di deposito come individuati a titolo non esaustivo in relazione illustrativa al cap. 8.1 (prot. 771554 di data 10 novembre 2023).

Contemporaneamente al deposito la Giunta provinciale ha trasmesso il progetto di PUP:
a) in data 21 novembre 2022 (prot. 797699) alla competente commissione permanente del Consiglio provinciale per l'espressione del proprio parere entro sessanta giorni dal ricevimento del progetto. La Terza Commissione permanente ha espresso il proprio parere nella seduta di data 8 maggio 2023 come comunicato con nota di data 10 maggio 2023 (prot. 349631).
b) in data 21 novembre 2022 (prot. 797736) al Consiglio delle autonomie locali, per l'espressione del proprio parere entro sessanta giorni dal ricevimento del progetto. In data 1 marzo 2023 il Consiglio delle Autonomie Locali ha richiesto ai Comuni e alle Comunità di Valle la trasmissione di eventuali osservazioni circa il progetto di variante al PUP al fine dell'espressione del parere di merito poi assunto in data 17 maggio 2023 e trasmesso il 19 maggio 2023 (prot. 380271).
c) in data 10 novembre 2022 (prot. 771720) alla commissione provinciale per l'urbanistica e il paesaggio (CUP), per l'espressione del proprio parere entro sessanta giorni dal ricevimento del progetto. Con verbale di deliberazione n. 01/2023 la CUP in data 14 febbraio ha espresso il proprio parere come acquisito agli atti con il prot. 381216 di data 19 maggio 2023.
d) in data 21 novembre 2022 (prot. 797882) alle regioni limitrofe e alla Provincia autonoma di Bolzano, per la formulazione di osservazioni entro sessanta giorni dal ricevimento del progetto. Non sono pervenute osservazioni dalle regioni limitrofe e né dalla Provincia autonoma di Bolzano.
e) in data 21 novembre 2022 (prot. 797829) al ministero competente, per l'espressione di osservazioni a scopo di coordinamento, entro novanta giorni dal ricevimento del progetto, secondo quanto previsto dall'articolo 21 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381 (Norme di attuazione dello statuto speciale per la regione Trentino - Alto Adige in materia di urbanistica ed opere pubbliche). La Direzione Generale per il trasporto le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso le proprie osservazioni con nota del 22 febbraio 2023 (prot. 147074).

Ai fini dell'espressione dei pareri previsti degli artt. 6 e 8 dei regolamenti in materia di valutazione ambientale strategica d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg e d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg, con note di data 10 novembre 2022 la documentazione è stata trasmessa ai soggetti competenti in materia ambientale come definiti in relazione illustrativa al cap. 8.1 (prot. 771174) e alla Struttura ambientale (prot. 769376).

Nel periodo di deposito del progetto di piano sono stati svolti incontri di approfondimento ed illustrazione dei contenuti della variante sia a supporto degli Enti e delle Commissioni chiamate ad esprimersi ai fini dell'art. 29 della l.p. 15/2015 sia con conferenze di servizi informative volte in particolare al coinvolgimento dei servizi provinciali e più in generale ai soggetti competenti in materia ambientale.
Con nota di data 7 dicembre 2022 è stata convocata la prima conferenza di servizi per il giorno venerdì 16 dicembre. Alla conferenza di servizi sono seguiti tre incontri tematici di approfondimento con gli Enti e le Strutture interessate nei giorni 10 e 11 gennaio 2023.
All'illustrazione dei contenuti del progetto di piano da parte del Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio hanno partecipato:

- Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente, Settore qualità qualità ambientale, Unita' organizzativa per le valutazioni ambientali, Unita' organizzativa per la tutela dell'acqua, Unita' organizzativa tutela dell'aria ed agenti fisici, Settore autorizzazioni e controlli, Unita' organizzativa rifiuti e bonifica dei siti inquinati; Osservatorio Trentino Clima
- Servizio sviluppo sostenibile e aree protette
- Servizio bacini montani
- Servizio agricoltura
- Servizio faunistico
- Servizio Foreste
- Servizio prevenzione rischi e centrale unica di emergenza
- Agenzia provinciale per le risorse idriche e l'energia
- Servizio industria, ricerca e minerario
- Servizio turismo e sport
- Agenzia provinciale per le opere pubbliche (apop)
- Servizio opere stradali e ferroviarie
- Dipartimento protezione civile, foreste e fauna - Ufficio per lo sviluppo del corridoio del brennero e corridoi ten-t
- Servizio mobilita' pubblica
- Umst soprintendenza per i beni e le attivita' culturali
- Umse in materia di urbanistica
- Servizio elettorale, anticorruzione e controlli
- Azienda Provinciale per i Servizi Sanitari - Dipartimento di Prevenzione , Unità Operativa di Igiene e Sanità Pubblica - Centro per i Servizi Sanitari
- Fondazione Edmund Mach

Sebbene convocati, non hanno preso parte alla conferenza né agli incontri tematici il Ministero della Transizione ecologica, l'Autorità di Bacino distrettuale delle Alpi Orientali, l'Agenzia Provinciale foreste demaniali e il MUSE-Museo delle Scienze.

Il progetto di piano è stato inoltre illustrato alla CUP in data 14 dicembre 2022 e 14 febbraio 2023, alla Terza commissione permanente del Consiglio provinciale in data 31 gennaio 2023 e al Consiglio delle autonomie locali in data 1 marzo 2023.

2. Osservazioni e pareri pervenuti

In ragione del combinato disposto tra gli artt. 28, 29 e 30 della l.p. 15/2015 che disciplinano il procedimento di formazione e approvazione del PUP e gli artt. 5, 6 e 7 in particolare del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg in materia di valutazione ambientale strategica, è possibile distinguere tre tipologie di contributi pervenuti nella fase di deposito:

1. i pareri resi ai sensi dell'art. 29 c. 4 della l.p. 15/2015;
2. le espressioni da parte dei soggetti competenti in materia ambientale come definiti in relazione illustrativa al cap. 8.1 in accordo con la struttura ambientale, e più in generali dei Servizi e delle strutture provinciali coinvolte;
3. le osservazioni pervenute da Comuni, Comunità di Valle e più in generale dagli Enti, dalle associazioni e dai soggetti interessati.

Ai sensi dei regolamenti in materia di valutazione ambientale strategica d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg e d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg e ai fini dell'espressione del parere di competenza, le osservazioni e i pareri pervenuti sono stati tempestivamente trasmessi alla struttura ambientale, che in data 23 marzo 2023 (prot. 230047) ha trasmesso il proprio parere sui profili ambientali relativamente al progetto di piano adottato.

Tenuto conto della suddivisione di cui sopra, nel periodo di deposito sono pervenute le seguenti osservazioni e pareri.

Pareri resi ai sensi dell'art. 29 c. 4 della l.p. 15/2015

Prot. n.	Data prot.	Oggetto	Mittente
381216	19/05/2023	Delibera CUP - Variante al PUP Ambito di connessione Corridoio Est	Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio
380271	19/05/2023	Deliberazione della Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 concernente "Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, art. 28-31: adozione del progetto di Variante al Piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est": espressione parere del Consiglio delle Autonomie locali ai sensi dell'articolo 29, comma 4 della legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15	Consiglio delle autonomie locali - CAL
349631	10/05/2023	Pareri di commissioni - legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15 - comunicazione esito parere della Terza Commissione permanente sulla proposta di deliberazione della Giunta provinciale	CPAT - Servizio assistenza aula e organi assembleari
147074	22/02/2023	Protocollo nr: 1116 - del 22/02/2023 - TFE - Direzione Generale per il Trasporto e le infrastrutture Ferroviarie Deliberazione della Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 avente ad oggetto "Legge provinciale 4 agosto 2015, n15, Artt. 28-31: Adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est." ai sensi dell'articolo 29 comma 4 della l.p. 4 agosto 2015, n.15 e ss.mm.ii.. (Cod-1-2023-ist-smart-brag) - Parere	Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie

Pareri struttura e soggetti ambientali competenti

Prot. n.	Data prot.	Oggetto	Mittente
230047	23/03/2023	Valutazione ambientale strategica VAS-2022-30. "Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est". Soggetto competente: Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio. Parere ai sensi dell'art. 8 del d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg	APPA - Unità organizzativa per le valutazioni ambientali
122184	14/02/2023	Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est. Processo di valutazione ambientale strategica (d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg. E d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg.). Espressione parere.	Servizio Sviluppo sostenibile e aree protette
122025	14/02/2023	Adozione del progetto di variante al Piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est. Parere documentazione di Piano nell'ambito del processo di valutazione ambientale strategica.	Servizio Geologico
117545	13/02/2023	Autorità di Bacino delle Alpi Orientali - 10/02/2023 - 0002065 - progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est - trasmissione documento di piano - parere	Autorità di bacino distrettuale delle Alpi orientali
115738	10/02/2023	Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est. Processo di valutazione ambientale strategica (d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg. e d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg.) Rilascio di parere.	Servizio faunistico
108872	08/02/2023	Espressione parere - Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di concessione Corridoio Est. Processo di valutazione ambientale strategica (d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/çeg. e d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg.)	Fondazione Edmund Mach – FEM
106084	08/02/2023	Legge provinciale 4 agosto 2015 n. 15, artt. 28-31: Adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est. Processo di Valutazione ambientale strategica (d.P.P. 17 luglio 2020, 8-21/Leg. e d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg.) - trasmissione contributi ed osservazioni di competenza.	Agenzia provinciale per le risorse idriche e l'energia - APRIE
91874	02/02/2023	Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est. Processo di valutazione ambientale strategica (d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg. e d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg.) - Trasmissione documentazione di piano - parere di competenza -	Servizio prevenzione rischi e centrale unica di emergenza
70643	26/01/2023	Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Adozione del progetto di Variante al piano urbanistico	Servizio industria, ricerca e minerario

		provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione "Corridoio Est". Processo di valutazione ambientale strategica (d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg. e d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg) - Parere	

Osservazioni pervenute da Comuni e Comunità di Valle

Prot. n.	Data prot.	Oggetto	Mittente
223216	21/03/2023	Riconferma, da parte dei Sindaci ricompresi nel territorio della Comunità Valsugana e Tesino, del parere favorevole al progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativo all'ambito di connessione Corridoio Est, di cui alla deliberazione n. 1923/2022.	Comunità Valsugana e Tesino
152013	23/02/2023	Osservazioni su deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 dd. 28/10/2022 avente ad oggetto "Legge provinciale 4 agosto 2015, 15 artt. 28-31: Adozione del progetto di variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est".	Comune di Terragnolo
142614	21/02/2023	C10/RFC10-0004123-PROT-21/02/2023-P - Invio deliberazione n. 3 dd. 07.02.2023 dell'Assemblea per la pianificazione urbanistica e lo sviluppo - Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est - Osservazioni ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015 al Progetto di variante adottato con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 di data 28 ottobre 2022 - osservazioni	Comunità della Vallagarina
128576	15/02/2023	Variante al Piano Urbanistico Provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est e Valutazione ambientale strategica: trasmissione osservazioni Comune Pergine Valsugana	Comune di Pergine Valsugana
114628	10/02/2023	Trasmissione osservazioni del comune di Altopiano della Vigolana. Deliberazione della Giunta Provinciale n.1923 del 28 ottobre 2022 avente ad oggetto: "Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est."	Comune di Altopiano della Vigolana
113634	09/02/2023	Invio deliberazione consiglio comunale n. 07/2023 - Esame della mozione avente ad oggetto "Osservazioni al progetto di variante al P.U.P. - Corridoio Est".	Comune di Vallarsa
113633	09/02/2023	Progetto di variante al PUP relativo all'ambito di connessione "Corridoio Est" - Valsugana. Osservazioni e proposte in riferimento alla delibera n. 1903 dd. 28/10/2022 della Giunta Provinciale.	Comune di Calceranica al Lago
113632	09/02/2023	Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est. - Osservazioni ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015 al progetto di variante adottato con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 di data 28 ottobre 2022.	Comune di Besenello
113603	09/02/2023	Trasmissione della deliberazione della Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 avente ad oggetto "Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Adozione del	Comunità Alta Valsugana e Bersntol

		progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est." - Osservazioni	
113432	09/02/2023	Osservazioni alla deliberazione della Giunta Provinciale n.1923 del 28 ottobre 2022 - Variante al Piano Urbanistico Provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est	Comune di Tenna
110918	09/02/2023	Invio deliberazione del Consiglio Comunale n. 39 dd. 22.09.2021 "Osservazioni del Consiglio comunale di Caldonazzo alla delibera della Giunta provinciale n. 19238 del 28 ottobre 2022, avente ad oggetto "Variante al Piano Urbanistico Provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est e Valutazione ambientale strategica".	Comune di Caldonazzo
104057	07/02/2023	"ADOZIONE DEL PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE (PUP) RELATIVA ALL'AMBITO DI CONNESSIONE CORRIDOIO EST. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ART. 29 DELLA L.P. 15/2015.	Comune di Trento
99389	06/02/2023	VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROV. RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSO EST - TRASMISSIONE OSSERVAZIONI AI SENSI ART. 29 L.P. 15/2015 AL PROGETTO DI VARIANTE ADOTTATO CON DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROV. 1923 DEL 28/10/2022	Comune di Rovereto
40870	18/01/2023	Comune di Arco - Prot.N.0001544/2023 - INVIO OSSERVAZIONI ALLA VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE CONCERNENTE IL PROGETTO RELATIVO ALL'AMBITO DI CONNESSIONE CORRIDOIO EST ADOTTATA CON DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE N. 1923 D.D. 28/10/2022	Comune di Arco

Osservazioni pervenute da associazioni e soggetti interessati

Prot. n.	Data prot.	Oggetto	Mittente
116519	10/02/2023	Osservazioni SAT alla Variante PUP corridoio Est	SAT
111468	09/02/2023	Deposito osservazioni - Gruppo Consiliare del del Partito Democratico del Trentino - Variante al Piano Urbanistico Provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est	Cons. Alessio Manica
105332 103546 103543	08/02/2023 07/02/2023	OSSERVAZIONI PROGETTO VARIANTE PUP - COMITATO MOBILITA' SOSTENIBILE TRENTINO CMST - COORDINAMENTO AMBIENTE ALTO GARDA E LEDRO e DALL'ASSOCIAZIONE AMICI DELLA TERRA	Ing. Ezio Viglietti
96836	06/02/2023	Coordinamento No Valdastico Nord A31: Invio Istanza In autotutela	Presidente Ledro Inselberg APS
61115	24/01/2023	Italia Nostra - Adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est osservazioni	Arch. Manuela Baldracchi

3. Recepimento pareri, controdeduzioni e modifiche agli elaborati di variante

Il comma 6 dell'art. 29 della l.p. 15/2015 dispone che "*Se la Giunta provinciale modifica il piano sulla base dei pareri o delle osservazioni previsti dal comma 4 è disposto un secondo deposito e una seconda pubblicazione del progetto di PUP per quarantacinque giorni consecutivi, ai sensi del comma 2. Durante il deposito chiunque può presentare osservazioni nel pubblico interesse esclusivamente con riferimento alle parti che sono state oggetto di modifica. Il progetto di piano eventualmente modificato in accoglimento delle nuove osservazioni non è soggetto a pubblicazione, né a deposito.*"

A seguito dei contributi pervenuti nella fase di deposito del progetto di piano si è inteso procedere con la modifica degli elaborati in accoglimento dei pareri e delle osservazioni che, per contenuto e dimensione strategica, apportano di fatto un arricchimento agli elaborati adottati, ne integrano le segnalate carenze e ne qualificano il ruolo.
Le modifiche agli elaborati sono rese evidenti in una apposita versione di raffronto, al fine anche di agevolare l'espressione del parere conclusivo della struttura ambientale e la presentazione di eventuali ulteriori osservazioni che in questa fase, per norma, si limitano alle parti oggetto di modifica.

Nella tripartizione dei contributi definita, di seguito si riporta quanto pervenuto e le conseguenti modifiche agli elaborati.

3.1 Pareri art. 29 c. 4 l.p. 15/2015

3.1.1 Il parere della Terza Commissione permanente del Consiglio provinciale

La Terza Commissione permanente del Consiglio provinciale, nella seduta di data 8 maggio 2023, ha espresso parere contrario a maggioranza sul progetto di piano adottato.

Si prende atto del parere espresso dalla Terza Commissione. Il parere non declina nel dettaglio le motivazioni che hanno strutturato la decisione. Si evidenzia in ogni caso che il progetto di piano viene modificato attraverso un approfondimento dei contenuti in accoglimento dei pareri e delle osservazioni pervenuti, come anticipato in premessa e ulteriormente esplicitato nei capitoli successivi.

3.1.2 Il parere del Consiglio delle autonomie locali

Il Consiglio delle autonomie locali, nella seduta del 17 maggio 2023, ha espresso il parere di competenza sul progetto di piano adottato.
Il CAL evidenzia come le politiche trasversali di mobilità, espresse nel progetto di Variante al PUP relativa all'ambito di connessione Corridoio Est, siano di massimo interesse per l'intero territorio trentino, per la rilevanza strategica dei corridoi di collegamento con le regioni limitrofe e per le inevitabili ricadute sulle dinamiche economiche che interessano la provincia di Trento, tenuto conto dei correlati impatti ambientali.

Il CAL, coerentemente con il proprio ruolo istituzionale, esprime l'intenzione di dare prioritariamente voce ai territori che sono direttamente interessati dall'ambito di connessione Corridoio Est, per le ripercussioni e gli effetti che la variante potrebbe recare nei luoghi che verranno attraversati dal nuovo canale infrastrutturale.
Il parere dà atto che le Amministrazioni interpellate hanno manifestato, in prevalenza, contrarietà alla proposta di Variante.
I principali aspetti evidenziati nelle osservazioni raccolte riguardano sia il metodo proposto, sia la specifica soluzione che non rappresenta solo l'opportunità di un ulteriore collegamento, ma riguarda l'ipotetica connessione con Rovereto sud del prolungamento dell'autostrada veneta.
Il CAL definisce gli obiettivi della Variante al PUP assolutamente generici, stante l'assenza di riferimenti specifici e concreti all'ambito che si intende attivare. La Variante si limita a dettare un metodo operativo, che potrebbe ammettere diverse soluzioni, sia in termini di tipologie infrastrutturali, sia di tracciati senza fornire un "quadro di riferimento" per la pianificazione subordinata.
La proposta di Variante al PUP non contiene, peraltro, neppure risposte soddisfacenti alle osservazioni poste dal Consiglio delle autonomie locali in fase di adozione del documento preliminare, né per quanto attiene agli approfondimenti richiesti sugli impatti ambientali e sugli impatti socio-economici, né in merito ai flussi di traffico e alle possibili incidenze sull'economia locale dell'allacciamento A31-A22 o rispetto alla (menzionata) realizzazione dell'HUB di Rovereto.
Permangono, infatti, le perplessità sia sulla validità dei potenziali tracciati di interconnessione stradale a cui la Variante, in concreto, apre la via attuativa, sia sulle ricadute effettive che tale apertura comporterà sull'economia locale, ad esempio, in termini di concorrenza per le categorie economiche o di flussi turistici etc.
Si evidenzia la necessità di un maggior approfondimento degli impatti stimati tenuto conto di tutte le variabili e le interazioni tra sistemi economici, sociali, politici e ambientali.
Nello specifico, i principali aspetti critici che si evidenziano, in ascolto ai territori che li hanno sollevati, riguardano:

- la fase partecipativa: gli enti locali debbono essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle politiche di mobilità, quale garanzia democratica di partecipazione alle scelte di governo e quale indice di qualità della politica che guarda al bene comune. In tal senso, conforta la previsione normativa di aggiornamento del PUP e le rassicurazioni procedurali descritte nella relazione accompagnatoria, ma è sentita la preoccupazione di poter incidere effettivamente sul prosieguo dell'iter pianificatorio da parte di quelle comunità locali interessate che hanno espresso contrarietà all'opera;
- la scelta normativa: la modifica normativa (introduzione del comma 2 bis all'articolo 41 delle Norme di Attuazione del PUP) appare strumentale a riconoscere la valenza della Variante al PUP quale mera Variante stralcio, la quale, in forza dei contenuti della relazione, individua solamente ambiti di connessione, rinviando la definizione delle scelte alla "scala adeguata", attraverso il piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale. Quanto prospettato svuota di contenuto la Variante stessa, dando forza alla realizzazione di mere ipotesi progettuali;
- l'ambito infrastrutturale: l'opzione di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la Vallagarina, riportata nella documentazione di progetto adottata, non affronta compiutamente il tema della mobilità sostenibile, è in parte incoerente con gli approfondimenti condotti per la realizzazione del corridoio del Brennero (quadruplicamento della ferrovia del Brennero). Anche i dati forniti a sostegno dello scenario pianificatorio non sono del tutto sufficienti per la definizione

di un nuovo sistema di mobilità, né per definire il ruolo che assumerebbero le infrastrutture esistenti, anche in relazione agli ambiti territoriali limitrofi.
Il documento adottato non affronta compiutamente la salvaguardia e la congrua tutela di ambiti di orientamento paesaggistico evidenziati dalla pianificazione urbanistica comunale e sovracomunale (piani stralcio del PTC della Vallagarina). Si prefigura, quindi, una potenziale incompatibilità tra le tutele poste per gli ambiti di paesaggio (Parco dei Lavini, Vigneti di Rovereto, Vigneti di Marco, Monte Zugna, frana dei Lavini, Parco del Cengio Alto, Paesaggio verticale della Ruina dantesca, aree agricole di pregio, ecc..) e la proposta infrastrutturale. Si evidenzia la necessità di un adeguato approfondimento e un maggior confronto con le Amministrazioni comunali, tenuto conto anche dei progetti di trasformazione che interesseranno la città di Rovereto nel prossimo futuro, alcuni dei quali anche finanziati sul Fondo Strategico – 2a classe di azioni. Si chiede venga inserita nella documentazione di Variante al PUP, tra gli obiettivi specifici, dettagliata valutazione in ordine alla tutela dei profili sopracitati;

- gli aspetti ambientali: si rileva una assenza di integrazione degli obiettivi ambientali specifici nel rapporto ambientale con i molteplici obiettivi di sostenibilità ambientale interessanti il comparto territoriale dell'asta dell'Adige, con particolare riferimento a quelli di pertinenza del Comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina, ma anche della Comunità dell'Alto Garda. È indispensabile sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto: nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti d'acqua, mentre dovrebbero invece essere preventivamente valutati tutti i possibili impatti tenuto conto dei processi ecosistemici complessi. Gli interi massicci del Pasubio e della Vigolana, dal punto di vista idrogeologico, costituiscono un sistema altamente fragile e interconnesso e quindi qualsiasi tipo di opera, in mancanza di un preventivo ed approfondito studio di tipo idrogeologico potrebbe compromettere, anche in maniera irreversibile, le fonti idriche a esso correlate. La presunta assenza di filtri naturali e di difese potrebbe rendere le sorgenti suscettibili nei confronti di ogni tipologia di inquinamento. Quello che si deve evitare è di realizzare un'opera a valle dei moti di filtrazione che potrebbe costituire un drenaggio artificiale e quindi causare un esaurimento, più o meno repentino, dell'acquifero che alimenta le sorgenti basali, tra le quali - in primis - la sorgente di Spino e quella di Acquaviva;
- il metodo d'analisi: per poter esprimere un parere informato servono tutti i dati relativi al progetto di Variante. Non vi è menzione, ad es., del progetto di fattibilità 2018-2019 elaborato dalla società autostradale A4 all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture, né i documenti riportano lo stato di progettazione dell'opera o l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture, dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a..

Nella documentazione, oggetto di istruttoria, non vengono tratteggiate in maniera chiara ed approfondita le strategie che si intendono percorrere per la prevenzione e la tutela dell'ambiente. La previsione di infrastrutture di tale portata deve essere preceduta da congrue analisi atte a considerare le condizioni e le precondizioni ambientali e paesaggistiche, valorizzando le peculiarità attraverso misure volte alla riqualificazione delle aree in cui le opere si inseriscono.
Lo studio multicriteriale proposto in tema di mobilità e infrastrutture propone l'impiego di parametri scarsamente correlabili alla pianificazione che comportano in questa fase l'impossibilità di relazionare gli impatti e le incidenze ambientali dell'opera con conseguente:

- impossibilità di formulare punteggi per l'analisi e la valutazione delle proposte;

- mancanza di un quadro conoscitivo preliminare relativo all'ipotesi di Variante che di fatto impedisce di verificare la sostenibilità ambientale e socio-economica della proposta;
- attribuzione dei pesi alle quattro tematiche di riferimento al fine dell'analisi multicriteria non giustificato in relazione alla valenza ambientale dei siti.

Preme rilevare anche le posizioni favorevoli alla proposta di estensione della previsione pianificatoria provinciale a un'area di collegamento fra Trentino e Veneto più ampia di quella sin qui prevista negli strumenti pianificatori.

In particolare, si riporta di seguito, in stralcio, un passaggio ritenuto significativo per il futuro sviluppo delle politiche di mobilità provinciali, espresso dai Sindaci dei Comuni ricompresi nel territorio della Valsugana Orientale e del Tesino: "La viabilità in Valsugana vive da anni un traffico di passaggio indiscutibilmente elevato, certificato dai numeri delle rilevazioni, con una previsione futura di aumento esponenziale dei passaggi dovuto al completamento delle infrastrutture venete.

La Pedemontana veneta con le arterie collegate infatti, completati i tracciati in fase di realizzazione e quelli in fase di appalto, comporterà un ulteriore importante aumento di mezzi in transito su un percorso che risulta già molto penalizzato.

L'aspetto ambientale che ne deriva è un esponenziale aumento dell'inquinamento da traffico aggravato dal fatto che la stagnazione dell'aria dovuta alla morfologia del nostro territorio non permette un ricambio d'aria ed una ventilazione sufficiente ad evitare anche delle ricadute sulla salute delle nostre comunità.

Non secondario risulta inoltre l'aspetto della sicurezza con incidenti e pericoli costanti su una viabilità esistente delicata e che in alcune zone è vocata ad un contesto turistico in netto contrasto con un traffico imponente."

Rispetto alle osservazioni espresse dal CAL si precisa quanto segue:

- L'articolo 28 della l.p. 15/2015, relativamente all'approvazione del documento preliminare, prevede che "Entro novanta giorni dal ricevimento del documento preliminare i comuni, le comunità e il Consiglio delle autonomie locali possono trasmettere alla Giunta provinciale osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto dei loro territori." Quanto previsto dall'art. 28, unitamente alle disposizioni da regolamento VAS, assorbe la disciplinata fase partecipativa e di consultazione preliminare previste. Si precisa che, a differenza delle osservazioni e dei pareri pervenuti a valle dell'adozione del progetto di variante al piano (deliberazione della Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022) nell'ambito del procedimento dedicato al documento ed al rapporto preliminari non vi è un obbligo di controdeduzione in capo al soggetto competente. Ciò nonostante si richiamano il capitolo "0.Da documento preliminare a adozione preliminare della variante al PUP" della relazione illustrativa e l'appendice 1, i quali:
  - illustrano la fase di consultazione sul documento preliminare e il confronto sulle scelte;
  - danno evidenza di quanto osservato dai soggetti interessati come richiamati dall'articolo 28 stesso;
  - riportano che la revisione dei contenuti della proposta preliminare muove dal recepimento delle osservazioni e dei contributi pervenuti ritenuti coerenti con la dimensione strategica che appartiene alla presente variante.
- La presente variante si configura come cornice strategica per la definizione delle linee di azione, rispetto al contesto territoriale, finalizzate ad uno sviluppo concertato e condiviso. Il metodo definito dalla variante - sistema multi-tematico - e lo strumento proposto - analisi multicriteria - sono descritti ai capitoli 5.2, 6.2, 7.2 della relazione illustrativa (oltreché nel

rapporto ambientale). Dalla lettura di questi è possibile rilevare che più richiami sono fatti alla necessaria fase partecipativa; la stessa viene peraltro resa obbligatoria e istituzionalizzata nella pianificazione subordinata (cap. 8.3). In ragione della novità introdotta con la variante e considerato che oggi non vi è una adeguata declinazione della disciplina provinciale in materia, si interviene precisando i riferimenti, gli attori e le modalità di svolgimento della fase partecipativa. A tale fase si attribuisce infatti il compito di strutturare il processo di scelta a partire dall'applicazione del sistema multitematico che la variante impone. Si precisa che al capitolo "5.2 Definizione di un metodo" veniva proposta una prima declinazione delle relazioni tra i fattori di riferimento coerente con la finalità sottesa agli ambiti di connessione, richiamando - per definizione e buon esito del metodo - la necessità di condividere la definizione dei pesi proposti nel confronto che si rinviava alle fasi propedeutiche e prodromiche alla pianificazione subordinata. Condivisa la necessità di condurre in sede di pianificazione subordinata un processo di scelta ampio, condiviso e partecipato, si interviene stralciando la definizione dei pesi proposta e precisando, piuttosto, le relazioni tra le tematiche ed i possibili effetti. Si interviene inoltre riducendo il livello di sintesi dei risultati nell'applicazione del metodo e dell'analisi multicriteria al fine di rendere più trasparenti e identificabili le diverse dimensioni utili alla valutazione degli scenari. Nell'applicazione dello strumento proposto dalla variante - analisi multicriteria - particolare rilevanza viene attribuita all'analisi di sensitività che avrà il compito di testare e verificare la stabilità del sistema riducendo eventuali criticità nell'applicazione di metodo e strumento.

- L’attivazione in via prioritaria dell’ambito di connessione Corridoio Est risponde all’esigenza di risolvere, dotando la pianificazione provinciale di strumenti adeguati, il tema del collegamento con il Veneto, dei volumi di traffico che interessano la Valsugana e delle esigenze di connessione che esprimono in particolare i territori della Vallarsa e degli Altipiani Cimbri. Gli elaborati di variante affrontano il tema del collegamento con il Veneto, a partire da quanto prevede il vigente PUP con il corridoio di accesso Est, fino alle ipotesi progettuali di completamento dell'autostrada Valdastico A31 Nord. La stessa deliberazione della Giunta provinciale n. 837 del 19 giugno 2020 definisce l'input di esplorare il tema del collegamento con il Veneto anche al di fuori del corridoio che coinvolge la Valsugana. La variante "Ambito di connessione Corridoio Est" non dà attuazione a tali stimoli con il mero allargamento di un corridoio, ma introduce uno strumento normativo che nega il concetto di attraversamento di un territorio esaltandone piuttosto le esigenze di connessione. A partire quindi dalla procedura di approvazione nel 2012 del progetto preliminare per il completamento dell'A31 - e dunque da un ragionamento limitato al tema del tracciato - gli eventi susseguitisi, compresa la sentenza del Consiglio di Stato n. 499 del 2019, il citato memorandum integrativo trasmesso dalla Provincia al Ministero nel 2019, ma anche l'approvazione della Spross e l'entrata in vigore del Regolamento 1060/2021 per l’accesso ai finanziamenti del PO FESR, hanno definito un obbligato cambio di paradigma. La variante si inserisce in questo contesto, e, nel quadro del vigente PUP, definisce la scala adeguata, il metodo e lo strumento per individuare la soluzione infrastrutturale multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività dell'ambito di riferimento nel rispetto dei criteri definiti per le componenti ambientali, tecniche ed economiche. Confermando i contenuti del vigente art. 41, piano provinciale della mobilità e ipotesi progettuali sono riconosciuti strumenti di attuazione dei contenuti strategici espressi dal PUP. Come illustrato in via schematica al cap. 8.3 entrambi i procedimenti - corredati da VAS -

consistono nell'aggiornamento del PUP. Con il neo introdotto comma 2bis inoltre si segnala che viene confermata la ratifica con legge provinciale dell'eventuale intesa tra la Provincia, lo Stato e altri enti territoriali ai sensi delle norme di attuazione dello Statuto speciale e della legislazione in materia. In tema di Intesa, considerata l'esperienza maturata proprio in sede di comitato paritetico, si dà evidenza della necessità di disporre di strumenti capaci di rappresentare un quadro di riferimento entro cui operare in via condivisa e secondo il principio di leale collaborazione, scelte territoriali di competenza dello Stato, posto che la Provincia non può su tali opere porre veti.

- I documenti di piano approvati non contengono previsioni circa soluzioni infrastrutturali, né ipotesi progettuali per la realizzazione di nuove viabilità o tracciati autostradali. Il richiamo al progetto di fattibilità predisposto dal concessionario dell'autostrada Valdastico A31 è riportato in relazione e dà evidenza di come la proposta rappresenti uno stimolo all'approvazione in via prioritaria della variante relativa all'ambito di connessione Corridoio Est. Con particolare riferimento alla paventata ipotesi di interconnessione con A22 presso il casello di Rovereto Sud - ritenuta preclusa dal vigente PUP - si ribadisce che in questa fase e nell'ambito dei contenuti della presente variante, non è possibile escludere ipotesi o territori. Il contenuto della variante è infatti unicamente rappresentato dall'introduzione degli ambiti di connessione per la prefigurazione dell'infrastruttura multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività in una logica di rete, dove ciascun intervento programmato deve contribuire positivamente a soddisfare le esigenze di connessione espresse dal territorio nel loro complesso. L'ambito di connessione Corridoio Est è l'ambito attivato in via prototipale con la presente variante e risponde ai citati contenuti. Nel merito quindi di rilievi ed osservazioni espressi in riferimento a soluzioni progettuali non presenti nei contenuti e nelle previsioni di piano non è possibile portare puntuali controdeduzioni né accogliere eventuali richieste se non nel precisare quali sono i temi che necessariamente dovranno trovare approfondimento e riscontro nella pianificazione subordinata. Tutte le osservazioni e i pareri trasmessi sono in ogni caso un contenuto della variante in quanto allegati alla relazione illustrativa, come tali rappresentano elementi di cui tener conto per la predisposizione dei contenuti della pianificazione subordinata. Si precisa infine che gli Enti e i soggetti interessati porteranno le rispettive posizioni e proposte di azione declinando gli obiettivi della presente variante nella fase partecipativa. Ad esempio, la scelta di escludere un'eventuale ipotesi di interconnessione A22 - A31 a Rovereto Sud dovrebbe fondarsi nel contrasto con strategie e azioni definite nella fase partecipativa con l'individuazione di adeguati parametri, indicatori e pesi nel rispetto del metodo vincolante definito dalla presente variante.
- Il PUP è metodo e contenuto (cap. 2.3). Se per metodo è possibile richiamare il piano processo quale strumento di governo del territorio ordinatore del sistema di competenze attribuite alle Comunità di Valle (con i PTC) e ai Comuni (con i PRG), per contenuto si intende quanto riportato nel sistema insediativo del progetto di piano, che per le reti per la mobilità si articola in corridoi infrastrutturali di accesso, corridoi infrastrutturali interni, assi di valle e altre infrastrutture di trasporto pubblico e di mobilità alternativa. L'art. 41 delle norme di attuazione definisce la modalità per l'elaborazione delle possibili scelte in termini di processo sia progettuale sia di partecipazione. In relazione alla tipologia di previsione o indicazione di rete, esso riporta lo strumento di riferimento per l'attuazione, ovvero ipotesi progettuale, piano provinciale della mobilità, piani di comunità e piani urbanistici comunali. Il cap. 3 descrive ampiamente la genesi degli ambiti di connessione quali strumenti che si

aggiungono alla "cassetta degli attrezzi" del PUP per una pianificazione delle reti per la mobilità al livello appropriato e coerente con i criteri di cui al Regolamento 1060/2021. Come evidente anche dalla modifica normativa con l'inserimento del comma 2bis all'art. 41, gli ambiti di connessione rappresentano il livello intermedio tra i corridoi, e ne ricomprendono finalità e strumenti di attuazione. Piano provinciale della mobilità e ipotesi progettuale, coerentemente con i contenuti e gli strumenti previsti dal vigente PUP, sono individuati quali scala adeguata per la definizione delle scelte territoriali. Alla pianificazione subordinata è demandata la declinazione di strategie ed azioni per il soddisfacimento degli obiettivi della variante al fine di prefigurare l'ipotesi che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività nel rispetto dei criteri per le componenti ambientali, tecniche ed economiche. Posto che la variante declina gli obiettivi in termini di esigenze di connessione relativamente all'ambito di connessione, la pianificazione subordinata è chiamata a farsi carico di tali esigenze nella loro complessità. La fase partecipativa è il momento in cui gli attori coinvolti vanno a definire strategie e azioni per determinate aree tematiche e territoriali. Sia nel caso di piano provinciale della mobilità che di ipotesi progettuale, viene introdotta la richiamata fase partecipativa e precisato che il procedimento di formazione si conclude con l'aggiornamento del PUP e la ratifica con legge provinciale dell'eventuale intesa tra la Provincia, lo Stato e altri enti territoriali. Si precisa anche che la pianificazione subordinata è soggetta a VAS.

- I pesi proposti per la relazione tra le tematiche che la variante definisce come metodo sono l'espressione del fabbisogno di connettività dell'ambito di connessione Corridoio Est. L'ipotesi sviluppata rappresenta l'affermazione che il mero miglioramento della funzione trasportistica non soddisfa e non rappresenta, se non parzialmente, le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario, ivi compreso il fabbisogno di connettività del territorio. Alle 4 tematiche sono associate alcune componenti di riferimento che a loro volta assumono rilevanza in ragione del peso attribuito per il ruolo che rivestono nel perseguire gli obiettivi definitivi o da definirsi. Nella proposta formulata la sommatoria del peso attribuito alle tematiche "Ambiente " e "Fattibilità tecnica" rappresenta l'incidenza più rilevante: si precisa infatti che al termine "Fattibilità tecnica" sono associate le tematiche geologiche, sismiche e idromorfologiche, che si aggiungono alle componenti associate al tema "Ambiente". [da A2:] Condivisa la necessità di condurre in sede di pianificazione subordinata un processo di scelta ampio, condiviso e partecipato, si ritiene di stralciare la definizione dei pesi proposta precisando piuttosto le relazioni tra le tematiche ed i possibili effetti. Si ritiene inoltre di ridurre il livello di sintesi dei risultati nell'applicazione del metodo e di analisi multicriteria al fine di rendere più trasparenti ed identificabili le diverse dimensioni utili alla valutazione degli scenari. Nell'applicazione dello strumento proposto dalla variante - analisi multicriteria - particolare rilevanza viene attribuita all'analisi di sensitività che avrà il compito di testare e verificare la stabilità del sistema riducendo eventuali criticità nell'applicazione di metodo e strumento.
- Le quattro tematiche rappresentano la sintesi del metodo stabilito dalla variante nell'espressione dei criteri di valutazione delle alternative; metodo che consente la previsione dello scenario che ammette la soluzione infrastrutturale intermodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività nel rispetto di quanto definito per le componenti ambientali, tecniche ed economiche. Le componenti che strutturano il metodo sono quindi il fabbisogno di connettività, la matrice ambientale, la fattibilità tecnica e l'incidenza dei costi. L'ambito di connessione Corridoio Est deve quindi essere interpretato

come un sistema multimodale e multitematico, dove la relazione tra le componenti è definita dagli obiettivi di variante da perseguirsi nella loro complessità. Il metodo che la variante propone connota anche la composizione degli elaborati adottati: relazione illustrativa e rapporto ambientale sono infatti documenti tra loro complementari. La relazione declina in tema delle esigenze di connessione, il rapporto ambientale sviluppa la matrice ambientale e la fattibilità. Il solo insieme definisce il quadro di riferimento che la variante porta quale metodo da adottare nella pianificazione subordinata e nella valutazione della stessa.

3.1.3 Il parere della CUP

La Commissione provinciale per l'urbanistica e il paesaggio, nella seduta del 14 febbraio 2023, ha espresso parere sul progetto di piano adottato. Si riporta di seguito quanto deliberato:

"Il progetto di Variante dà risposta all'intento della Giunta provinciale, reso esplicito in particolare con la deliberazione n. 837 del 2020, di avviare il procedimento di variante al Piano urbanistico provinciale per affrontare, alla scala della pianificazione territoriale e in coerenza con i contenuti del Programma di sviluppo provinciale della XVI Legislatura, coerenti analisi in ordine allo scenario complessivo di mobilità tra il Veneto e il Trentino come da obiettivo ripreso nel Programma di sviluppo provinciale della XVI Legislatura, di "definire le modalità per la gestione delle connessioni con il Nord-Est anche facendo attenzione all'istituzione di aree di tutela per ridurre l'impatto del transito e considerando lo sviluppo economico dei territori attraversati, anche in relazione alla realizzazione dell'arteria della Valdastico".
In particolare viene rilevato il ruolo strategico della variante, permeata da un approccio multisistemico che diviene metodo vincolante da osservare nelle successive fasi pianificatorie e di progettazione, non trattandosi dunque di mero allargamento del "corridoio infrastrutturale di accesso est", individuato dal PUP vigente lungo l'asse della Valsugana. Viene dato atto inoltre di come la definizione delle esigenze di connessione – intese come espressione delle dinamiche sociali, demografiche ed economiche del contesto – rappresenti la modalità per una corretta relazione con i territori coinvolti nelle scelte pianificatorie, anche attraverso l'istituzione dei tavoli per la partecipazione che la variante introduce.
Tutto ciò considerato, la Commissione esprime le seguenti considerazioni rispetto alle quali, in via propositiva, vengono richiesti approfondimenti nel prosieguo dell'iter di Piano.

1. *In relazione alla definizione degli obiettivi specifici dell'ambito finalizzati a soddisfare il fabbisogno di connettività del territorio, la Commissione sottolinea in particolare la rilevanza dei dati riferiti alle dinamiche sociali, economiche e demografiche dei territori interessati. La fase partecipativa costituisce il momento cruciale per definire l'equilibrio tra gli obiettivi indicati dalla variante al fine di poter prefigurare lo scenario che meglio risponde al fabbisogno di connettività dei territori. Per questo dovrà essere assicurata nella fase partecipativa la massima rappresentatività e garantita piena trasparenza al processo decisionale.*
2. *La Commissione condivide la definizione di un metodo dall'approccio multi-tematico da parte della variante. Relativamente allo strumento dell'analisi multicriteria, la Commissione propone una riflessione con particolare riferimento all'operatore di aggregazione e ai criteri di scelta richiamando la necessità di evitare metodi di soluzione totalmente compensatori, e suggerisce una più generica modalità di definizione dei risultati, ad esempio per tema,*

senza la necessità di addivenire ad una sintesi numerica. Questo consentirebbe di rendere più evidenti le dimensioni di valutazione garantendo la massima trasparenza nelle scelte e al contempo di definire un fattivo supporto alle fasi successive all'approvazione della variante in parola, con la pianificazione subordinata (piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale di massima) e la necessaria Intesa da definirsi al tavolo paritetico con Stato e Regione Veneto nell'eventualità di un tracciato autostradale.

3. *Richiamato il fatto che il PUP costituisce fonte legislativa primaria, la commissione, evidenziando l'esigenza di una semplificazione del testo normativo, rimarca che il nuovo comma 2 bis dell'articolo 41 deve assicurare adeguata traduzione giuridica degli obiettivi e del metodo propri degli ambiti di connessione, in coerenza con quelle che sono le prerogative del Piano urbanistico provinciale."*

In merito alle osservazioni di carattere collaborativo espresse dalla CUP, si ritiene che il progetto di piano, tenuto conto anche delle modifiche ed integrazioni effettuate sulla base dei pareri prodotti e delle osservazioni pervenute, dia una risposta adeguata alle raccomandazioni della CUP.

In particolare si concorda sulla rilevanza della partecipazione all'interno del processo pianificatorio definito dal progetto di piano, che, come si ricorda, già all'interno dei documenti adottati, ha introdotto e istituzionalizzato un'innovativa fase partecipativa che viene resa obbligatoria al fine di rendere possibile l'avvio della pianificazione subordinata.
Il capitolo 8.3 della Relazione illustrativa, nel definire l'iter di attuazione dell'ambito di connessione attraverso la pianificazione subordinata - individuata in piano provinciale della mobilità e ipotesi progettuale - chiarisce come il primo adempimento sia costituito dall'avvio di una fase partecipativa, in coerenza con i principi dell'articolo 19 della legge provinciale per il governo del territorio 2015.
La fase partecipativa prevede l'istituzione di un tavolo ed il coinvolgimento dei soggetti definiti al citato articolo 19 e verrà strutturata sulla base del metodo introdotto dall'istituzione dell'ambito di connessione, che prevede un approccio multitematico attraverso la definizione condivisa delle variabili e delle pesature. Come evidenziato dalla Commissione, si conferma l'importanza dell'approccio multitematico, che impone di mettere a sistema una molteplicità di criteri che a loro volta coinvolgono una molteplicità di indicatori da considerare nelle successive fasi di monitoraggio. Tale logica risulta fondamentale per affrontare tematiche complesse quale quella in oggetto.
Il metodo funge pertanto da vincolo e guida al processo decisionale partecipato ed è finalizzato a far emergere le esigenze e aspettative dei territori e tradurle in indirizzi per la pianificazione subordinata nella definizione delle strategie e azioni da perseguire per assolvere alla finalità dell'ambito di connessione, ovvero la prefigurazione l'infrastrutturazione multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività.

In ragione della novità introdotta con la variante, e in assenza di adeguata ed idonea declinazione della disciplina in materia di partecipazione a livello provinciale,si interviene precisando i riferimenti, gli attori e le modalità di svolgimento della fase partecipativa.
Al capitolo "5.2 Definizione di un metodo" veniva proposta una prima declinazione delle relazioni tra i fattori di riferimento, coerente con la finalità sottesa agli ambiti di connessione, chiarendo in ogni caso che l'individuazione dei pesi proposti sarebbe stata oggetto della fase partecipativa propedeutica alla pianificazione subordinata. Condividendo la necessità di condurre in sede di

pianificazione subordinata un processo di scelta ampio, condiviso e partecipato, si interviene stralciando la definizione dei pesi proposta e precisando, piuttosto, le relazioni tra le tematiche ed i possibili effetti. Si interviene inoltre riducendo il livello di sintesi dei risultati nell'applicazione del metodo e dell'analisi multicriteria al fine di rendere più trasparenti e identificabili le diverse dimensioni utili alla valutazione degli scenari. Nell'applicazione dello strumento proposto dalla variante - analisi multicriteria - particolare rilevanza viene attribuita all'analisi di sensitività che avrà il compito di testare e verificare la stabilità del sistema riducendo eventuali criticità nell'applicazione di metodo e strumento.

In merito ai rilievi posti a riguardo della modifica normativa con il neo-introdotto comma 2bis dell'articolo 41, si ricorda che l'approvazione del Piano Urbanistico Provinciale è disciplinata da una speciale procedura definita dagli articoli 28, 29 e 30 della legge provinciale per il governo del territorio 2015 che termina con l'adozione della legge di approvazione del Piano da parte del Consiglio provinciale. Ne consegue che gli elaborati di piano - relazione illustrativa e suoi allegati, norme e cartografie - hanno valore di legge e ne producono gli effetti in quanto tali. E' pertanto evidente che i contenuti espressi in forma sintetica all'interno delle norme di attuazione devono essere letti contestualmente alla relazione illustrativa che, rivestendo analoga valenza normativa, li descrive ed argomenta in forma estesa, in coerenza con l'impostazione del PUP vigente. In seconda adozione viene integrato l'articolo 41 comma 2bis, esplicitando l'obbligo della fase partecipativa, che risultava in ogni caso già chiarito all'interno della relazione illustrativa adottata.

3.1.4 Il parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nella figura della Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, ha trasmesso le proprie osservazioni a scopo di coordinamento in data 22 febbraio 2023.
Nel parere il MIT evidenzia la coerenza degli obiettivi ricompresi nella variante al PUP con gli interventi programmati, in particolare per quanto riguarda il progetto ferroviario di potenziamento della linea Trento - Bassano e con il progetto ferroviario Monaco - Verona, sottolineando come quest'ultimo concorra a perseguire l'obiettivo di favorire modalità di trasporto meno inquinanti, tendendo ad un progressivo passaggio delle merci da gomma a rotaia e alleggerendo quindi la rete autostradale. Tali opere infrastrutturali rappresentano un'occasione concreta per supportare la crescita dei Territori e delle Comunità interessate in quanto elementi generativi capaci di innescare nuove dinamiche di sviluppo economico, sociale e ambientale.
Il parere fa inoltre riferimento all'intervento di potenziamento dell'Interporto di Trento, alla nuova linea Rovereto - Riva del Garda, il nuovo collegamento tra le due linee commerciali Primolano - Bassano del Grappa e Belluno - Montebelluna, rimandando ai relativi protocolli di intesa, la ferrovia dell'Avisio.
Il MIT evidenzia inoltre che le attività di individuazione delle migliori opzioni di tracciato di alcune delle progettualità citate hanno visto l'utilizzo di un'analisi multicriteria, su cui è stata condotta un'analisi costi-benefici.
Le conclusioni evidenziano infine come il quadruplicamento della linea del Brennero e della linea Milano - Venezia, entrambi in corso, permetteranno di accrescere sensibilmente la capacità dei corridoi anche in direzione Est.
Si prende atto che il MIT svolge nel suo parere una ricognizione delle progettualità relative alle infrastrutture ferroviarie previste ed in corso, di cui si rileva la corrispondenza con quanto

contenuto nella documentazione del progetto di piano adottata all'Appendice 3 - "Attuazione delle reti per la mobilità" della Relazione illustrativa.
Come evidenziato dal MIT, in un'ottica di coordinamento, gli obiettivi promossi dalla variante al PUP Ambito di connessione Corridoio Est risultano in linea con le iniziative avviate negli ambiti di competenza. A questo riguardo, in particolare rispetto alla direttiva volta a favorire modalità di trasporto meno inquinanti si rileva come l'obiettivo O.6 "Adottare modalità di spostamento delle persone e delle merci più efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze della competitività degli operatori", da perseguirsi complessivamente in via unitaria e non disgiunta dagli altri cinque, vincoli la pianificazione subordinata, intesa coma piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale, all'individuazione di un modello di mobilità che risponda in modo equilibrato all'obiettivo di ridurre l'impatto negativo sulla qualità dell'aria che deriva dall'aumento dei carichi di traffico e, allo stesso tempo, di migliorare l'attrattività e l'integrazione dei territori, nel rispetto di un bilancio ambientale complessivo.
La definizione degli ambiti richiamata nell'articolo 41 comma 2bis delle norme di attuazione introduce nella vigente disciplina delle reti per la mobilità il tema della multimodalità delle infrastrutture e del fabbisogno di connettività dei territori. Tali concetti, prima non esplicitati, costituiscono un nuovo paradigma rispetto al quale affrontare l'attuazione e la realizzazione di tutti gli elementi e le opere che compongono le reti per la mobilità, dai corridoi agli assi di valle.
La variante dà evidenza delle polarità che influenzano il territorio dell'ambito di connessione Corridoio Est, potenzialmente connesso con la rete euronazionale rappresentata rispettivamente da Trento e Rovereto in territorio trentino per il corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo e da Bassano del Grappa e Vicenza in territorio veneto per il corridoio TEN-T Mediterrano. Si riconosce una "bipolarità potenziale delle interconnessioni" sia in territorio trentino che in Veneto; da una situazione di contesto la variante promuove un assetto strategico con l'opportunità di prevedere una ridondanza dei punti di interconnessione tra il Corridoio Est e i Corridoi europei Scandinavo-Mediterraneo e Mediterraneo. Conseguentemente la logica di rete permea la genesi e la definizione di ambito di connessione esasperando il concetto di modello sistemico del vigente PUP e precisando che ciascun intervento programmato nella pianificazione subordinata deve contribuire positivamente a soddisfare le esigenze di connessione nel loro complesso. Tale assetto appare in linea con il quadro delle opere strategiche richiamato dal MIT.
Infine, si richiama che il metodo multitematico proposto dal progetto di variante al PUP suggerisce di avvalersi dello strumento dell'analisi multicriteria, che appare essere stato utilizzato con efficacia per l'individuazione di alcune delle progettazioni citate dal MIT.

3.2 Parere struttura e soggetti ambientali competenti

Con nota di data 23 marzo 2023 l'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente - Settore qualità ambientale ha trasmesso il proprio parere sui profili ambientali relativamente al progetto di piano adottato.
Ai fini dell'espressione del parere l'Agenzia informa di aver svolto l'istruttoria analizzando prioritariamente il Rapporto ambientale ma, in generale, considerando l'insieme degli elaborati approvati oltrechè i contributi delle strutture interne e le osservazioni depositate presso il Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio come da questo trasmesse.

La premessa del parere precisa inoltre che sono stati analizzati in particolare i contributi dei soggetti competenti in materia ambientale, in quanto pertinenti ai profili ambientali del progetto di Variante, e che gli altri contributi sono demandati alle valutazione del soggetto competente.

Per quanto attiene l'elaborato "Dichiarazione di Sintesi" verificato che lo stesso appartiene alla fase della decisione, come da art. 7 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg, si precisa che sarà allegato all'adozione definitiva della variante contestualmente all'adozione del disegno di legge di approvazione ai sensi dell'art. 30 della l.p. 15/2015.

Come negli elaborati adottati, si richiama che, anche in questa fase per le controdeduzioni e la seconda adozione del progetto di piano, la redazione del Rapporto ambientale, della relativa sintesi non tecnica e dell'analisi di incidenza VINCA sono stati affidati ad una consulenza esterna. Gli elaborati prodotti dalla società incaricata costituiscono i documenti di valutazione del piano allegati alla presente relazione illustrativa come modificati a seguito dei contributi pervenuti in sede di deposito.

Di seguito si riportano quindi le sintesi dei pareri pervenuti con indicazione delle modifiche conseguentemente apportate agli elaborati.

PARERE STRUTTURA AMBIENTALE	
PARERE	**RECEPIMENTI**
A) PERCORSO METODOLOGICO E PROCEDURALE	
Relativamente all'esito della consultazione preliminare (fase di scoping) si osserva che le modalità di recepimento dei contributi pervenuti dai soggetti competenti in materia ambientale, descritte nel par. 2.2 La consultazione preliminare del Rapporto ambientale, non risultano molto chiare dal momento che non è stata riportata una descrizione sintetica delle osservazioni dagli stessi formulate. Si rinvia alle precisazioni fornite da tali soggetti competenti in materia ambientale nella fase di consultazione appena conclusa e, per quanto riguarda le osservazioni formulate dalla scrivente struttura e non recepite nel Rapporto ambientale, si rinvia agli specifici passaggi della presente nota.	Le risposte ai pareri sono riportate in via sintetica al paragrafo 2.2 del RA adottato come confermato.
B) DESCRIZIONE DEGLI OBIETTIVI E DEI CONTENUTI DELLA VARIANTE	
Senza entrare nel merito dell'analisi multicriteriale svolta si suggerisce, anche al fine di valorizzare il ruolo del processo partecipativo, di dare evidenza della misura in cui gli esiti della stessa, condotta sulla base di dati statistici demografici e socio-economici, siano stati condivisi dai territori interessati, evidenziando eventuali ulteriori esigenze espresse dagli stessi con particolare riferimento a quelle che possano coinvolgere aspetti di tutela e valorizzazione ambientale.	La presente variante si configura come cornice strategica per la definizione delle linee di azione, rispetto al contesto territoriale, finalizzate ad uno sviluppo concertato e condiviso. Il metodo definito dalla variante - sistema multi-tematico - e lo strumento proposto - analisi multicriteria - sono descritti ai capitoli 5.2, 6.2, 7.2 della relazione illustrativa (oltrechè nel rapporto ambientale). Dalla lettura di questi è possibile rilevare che più richiami sono fatti alla necessaria fase partecipativa; la stessa viene peraltro resa obbligatoria e istituzionalizzata nella pianificazione subordinata (cap. 8.3 Rel.). In ragione della novità introdotta con la variante e considerato che oggi non vi è una adeguata declinazione della disciplina provinciale in materia, si interviene precisando i

	riferimenti, gli attori e le modalità di svolgimento della fase partecipativa. A tale fase si attribuisce infatti il compito di strutturare il processo di scelta a partire dall'applicazione del sistema multitematico che la variante impone. Si precisa che al capitolo "5.2 Definizione di un metodo" veniva proposta una prima declinazione delle relazioni tra i fattori di riferimento coerente con la finalità sottesa agli ambiti di connessione, richiamando - per definizione e buon esito del metodo - la necessità di condividere la definizione dei pesi proposti nel confronto che si rinviava alle fasi propedeutiche e prodromiche alla pianificazione subordinata. Condivisa la necessità di condurre in sede di pianificazione subordinata un processo di scelta ampio, condiviso e partecipato, si interviene stralciando la definizione dei pesi proposta e precisando, piuttosto, le relazioni tra le tematiche ed i possibili effetti. Si interviene inoltre riducendo il livello di sintesi dei risultati nell'applicazione del metodo e dell'analisi multicriteria al fine di rendere più trasparenti e identificabili le diverse dimensioni utili alla valutazione degli scenari. Nell'applicazione dello strumento proposto dalla variante - analisi multicriteria - particolare rilevanza viene attribuita all'analisi di sensitività che avrà il compito di testare e verificare la stabilità del sistema riducendo eventuali criticità nell'applicazione di metodo e strumento.
	Il PUP è metodo e contenuto (cap. 2.3). Se per metodo è possibile richiamare il piano processo quale strumento di governo del territorio ordinatore del sistema di competenze attribuite alle Comunità di Valle (con i PTC) e ai Comuni (con i PRG), per contenuto si intende quanto riportato nel sistema insediativo del progetto di piano, che per le reti per la mobilità si articola in corridoi infrastrutturali di accesso, corridoi infrastrutturali interni, assi di valle e altre infrastrutture di trasporto pubblico e di mobilità alternativa. L'art. 41 delle norme di attuazione definisce la modalità per l'elaborazione delle possibili scelte in termini di processo sia progettuale sia di partecipazione. In relazione alla tipologia di previsione o indicazione di rete, esso riporta lo strumento di riferimento per l'attuazione, ovvero ipotesi progettuale, piano provinciale della mobilità, piani di comunità e piani urbanistici comunali. Il cap. 3 descrive ampiamente la genesi degli ambiti di connessione quali strumenti che si aggiungo alla "cassetta degli attrezzi" del PUP per una pianificazione delle reti per la mobilità al livello appropriato e coerente con i criteri di cui al Regolamento 1060/2021. Come evidente anche dalla modifica normativa con l'inserimento del comma 2bis all'art. 41, gli ambiti di connessione rappresentano il livello intermedio tra i corridoi, e ne ricomprendono finalità e strumenti di attuazione. Piano provinciale della mobilità e ipotesi progettuale, coerentemente con i contenuti e gli strumenti previsti dal vigente PUP, sono individuati quali scala

	adeguata per la definizione delle scelte territoriali. Alla pianificazione subordinata è demandata la declinazione di strategie ed azioni per il soddisfacimento degli obiettivi della variante al fine di prefigurare l'ipotesi che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività nel rispetto dei criteri per le componenti ambientali, tecniche ed economiche. Posto che la variante declina gli obiettivi in termini di esigenze di connessione relativamente all'ambito di connessione, la pianificazione subordinata è chiamata a farsi carico di tali esigenze nella loro complessità. La fase partecipativa è il momento individuato per la definizione di strategie e azioni da parte dei territori. Sia nel caso di piano provinciale della mobilità che di ipotesi progettuale, viene introdotta la richiamata fase partecipativa e precisato che il procedimento di formazione si conclude con l'aggiornamento del PUP e la ratifica con legge provinciale dell'eventuale intesa tra la Provincia, lo Stato e altri enti territoriali. Si precisa anche che la pianificazione subordinata è soggetta a VAS.
	A partire dalle previsioni del vigente PUP per l'area dell'ambito di connessione Corridoio Est, rispetto alle quali si richiama l'alternativa zero e quanto riportato nell'appendice 3 "Attuazione delle reti per la mobilità", si conferma, anche in questa fase, l'approccio proposto dagli elaborati adottati, nell'allegare alla relazione illustrativa le osservazioni trasmesse quali contenuti della variante, al fine di rappresentare elementi di cui tener conto per la predisposizione della pianificazione subordinata. Si precisa che quanto previsto dal vigente PUP come disciplinato dall'art. 41 continua a trovare applicazione e che la definizione degli ambiti di connessione si aggiunge e non si sostituisce alla strumentazione vigente.
Inoltre, prendendo atto che lo studio assume come riferimento il quadro attuale della mobilità e dei flussi di traffico nel territorio provinciale e in questo inserisce l'ipotesi di nuova connessione con il Veneto, con la sola finalità di individuare i sottobacini potenzialmente impattati dalla stessa, si ricorda che nel parere di scoping la scrivente struttura aveva evidenziato la necessità di utilizzare simulazioni di traffico anche in prospettiva futura per tenere in considerazione gli sviluppi già previsti per il Trentino in termini di nuove infrastrutture stradali e ferroviarie (primo tra tutti il progetto di potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero). Ciò al fine di verificare il modo in cui la ricerca di nuovi collegamenti possa inserirsi negli scenari futuri della mobilità senza interferire con gli equilibri che si andranno a generare e piuttosto li rafforzi supportando ulteriormente la mobilità sostenibile e il passaggio dalla gomma alla rotaia.	I pesi proposti per la relazione tra le tematiche che la variante definisce come metodo sono l'espressione del fabbisogno di connettività dell'ambito di connessione Corridoio Est. L'ipotesi sviluppata rappresenta l'affermazione che il mero miglioramento della funzione trasportistica non soddisfa e non rappresenta, se non parzialmente, le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario, ivi compreso il fabbisogno di connettività del territorio. Alle 4 tematiche sono associate alcune componenti di riferimento che a loro volta assumono rilevanza in ragione del peso attribuito per il ruolo che rivestono nel perseguire gli obiettivi definitivi o da definirsi. Nella proposta formulata la sommatoria del peso attribuito alle tematiche "Ambiente " e "Fattibilità tecnica" rappresenta l'incidenza più rilevante: si precisa infatti che al termine "Fattibilità tecnica" sono associate le tematiche geologiche, sismiche e idromorfologiche, che si aggiungono alle componenti associate al tema "Ambiente". Al capitolo 3 della relazione viene chiarito il contesto nel
L'approfondimento relativo a tali scenari potrebbe fornire gli elementi per meglio inquadrare gli obiettivi della Variante e per dimostrare la possibilità di risposta a livello strategico alle reali esigenze in un quadro di riferimento aggiornato e completo nonché in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità. Se il	

soggetto competente non ha ritenuto possibile e/o opportuno svolgere tale analisi nell'ambito della redazione della Variante, si raccomanda di prevedere tale approfondimento nell'ambito del successivo processo di VAS relativo alla pianificazione subordinata.	quale si è inteso dare consistenza cartografica e normativa ad un livello intermedio dei corridoi previsti da PUP. I nove ambiti proposti dalla variante - dei quali si richiama la grafia rappresentativa del contenuto strategico e della geometria variabile - condividono a livello provinciale l'obiettivo di prefigurazione dell'infrastrutturazionme multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività in una logica di rete, dove ciascun intervento programmato deve contribuire positivamente a soddisfare le esigenze di connessione nel loro complesso.
A tal fine risulta utile richiamare anche l'indicazione fornita dalla D.G. per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, relativamente ai flussi merci, fa presente come il quadruplicamento della linea del Brennero e della linea Milano-Venezia, entrambi in corso, permetteranno di accrescere sensibilmente la capacità dei corridoi anche in direzione Est. Negli sviluppi futuri sarà dunque necessario approfondire il reale fabbisogno di eventuali nuove infrastrutture per il trasporto merci e per lo spostamento delle persone considerando la potenziale ridistribuzione dei flussi di traffico, conseguenti allo sviluppo delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, anche in funzione della tipologia dello stesso (locale, pendolare, turistico, di attraversamento, ecc.).	La definizione degli ambiti richiamata nell'art. 41 c. 2bis introduce nella vigente disciplina delle reti per la mobilità il tema della multimodalità delle infrastrutture e del fabbisogno di connettività dei territori. Tali concetti, prima non esplicitati, costituiscono un nuovo paradigma rispetto al quale affrontare l'attuazione e la realizzazione di tutti gli elementi e le opere che compongono le reti per la mobilità, dai corridoi agli assi di valle.
Ciò premesso, si prende atto che la Variante non declina gli obiettivi in azioni in quanto demanda alla pianificazione subordinata (Piano provinciale della mobilità o Ipotesi progettuale) l'individuazione dei possibili interventi e delle strategie che potranno soddisfare l'insieme degli obiettivi. In sostanza la Variante specifica gli obiettivi e i condizionamenti che dovranno guidare le eventuali future proposte di connessione nell'ambito "Corridoio Est" e propone lo strumento dell'analisi multicriteriale per la costruzione del rapporto tra le tematiche da considerare (esigenze di connessione/connettività, ambiente, fattibilità tecnica, costi) nella scelta tra le alternative. Di conseguenza le valutazioni riportate nel Rapporto ambientale relativo alla Variante sono di tipo qualitativo e le considerazioni rimangono ad un livello molto generico, essendo finalizzate più alla definizione di un metodo per i processi di VAS da svolgere sugli strumenti di pianificazione subordinata che alla scelta tra alternative di intervento.	Il capitolo 4.5 (unitamente agli approfondimenti in appendice 2) illustra la relazione tra i dati prestazionali della variazione dello sforzo di accessibilità e le componenti socio economiche di un territorio con l'applicazione dell'analisi multicriteria. L'esito è una graduatoria di fabbisogno di potenziamento di connettività che la variante riconosce a livello di sottobacini d'influenza e di ambito. Semplificando: in relazione agli obiettivi definiti per l'ambito si attribuiscono dei pesi alle componenti che popolano la multicriteria determinando scenari diversificati in relazione al fabbisogno di potenziamento della connettività che ne consegue. Da qui l'origine delle affermazioni rispetto alle quali gli obiettivi d'ambito - nella loro complessità - rappresentano la risposta al fabbisogno di connettività e che il mero miglioramento della funzione trasportistica non soddisfa e non rappresenta, se non parzialmente, le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario, ivi compreso il fabbisogno di connettività del territorio. Ne consegue che l'ambito di connessione Corridoio Est sottende un sistema multimodale, gerarchicamente interconnesso, di infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci, piuttosto che un semplice collegamento punto-punto tra i suoi estremi.
Rispetto a tale quadro preme evidenziare già in questa sede l'importanza di individuare, in attuazione della Variante, proposte progettuali e gestionali che siano lungimiranti, che tengano cioè in considerazione come potrebbero cambiare nel corso dei prossimi 20-30 anni le esigenze di mobilità, considerando sia le infrastrutture in programma (nuovi snodi ferroviari di Trento e Rovereto), come sopra evidenziato, sia i possibili impatti che avranno i megatrend in arrivo sulle future esigenze di mobilità del Corridoio Est (cambiamenti climatici, aumento della digitalizzazione, smart working, nuova mobilità, cambio di abitudini verso stili più sostenibili, turismo sostenibile), affinché le soluzioni proposte possano effettivamente spingere verso lo sviluppo sostenibile del territorio per non incorrere nel rischio di realizzare un'opera che una volta operativa risulti già obsoleta rispetto alle nuove prospettive ed esigenze di connessione.	Il modello sistemico definito dal vigente PUP in tema di mobilità riconosce tre corridoi di accesso che trovano a Trento il proprio nodo comune; i corridoi interni invece sottendono modelli di mobilità alternativa finalizzati all'integrazione dei territori. La definizione di raccordi e connessioni tra gerarchie di corridoi non viene approfondita a livello provinciale in quanto demandata alla pianificazione di settore o subordinata. In assenza di questa viene resa, da un lato un'idea di attraversamento dei territori, dall'altro un'integrazione dei territori che fatica nelle connessioni verso l'esterno. La variante dà evidenza delle polarità che influenzano il

	territorio dell'ambito di connessione Corridoio Est, potenzialmente connesso con la rete euronazionale rappresentata rispettivamente da Trento e Rovereto in territorio trentino per il corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo e da Bassano del Grappa e Vicenza in territorio veneto per il corridoio TEN-T Mediterrano. Si riconosce una "bipolarità potenziale delle interconnessioni" sia in territorio trentino che in Veneto; da una situazione di contesto la variante promuove un assetto strategico con l'opportunità di prevedere una ridondanza dei punti di interconnessione tra il Corridoio Est e i Corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Mediterraneo. Conseguentemente la logica di rete permea la genesi e la definizione di ambito di connessione esasperando il concetto di modello sistemico del vigente PUP e precisando che ciascun intervento programmato nella pianificazione subordinata deve contribuire positivamente a soddisfare le esigenze di connessione nel loro complesso.
C) QUADRO DI RIFERIMENTO PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO	
Il Piano provinciale di tutela della qualità dell'aria ha individuato alcune specifiche strategie (e conseguenti misure) per contrastare le criticità presenti in Trentino connesse al settore dei trasporti. La coerenza degli obiettivi generali della Variante con il Piano va quindi valutata prendendo in considerazione nello specifico le strategie relative al Settore trasporti e mobilità sostenibile. Fra queste si cita la strategia volta alla riduzione dell'impatto sulla qualità dell'aria del trasporto privato su strada, attraverso la promozione dell'utilizzo di veicoli elettrici e di carburanti a basse emissioni e la gestione dinamica dei limiti di velocità lungo l'autostrada. Altra strategia individuata è la promozione di forme di mobilità sostenibile da perseguire attraverso il miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale e la promozione di modalità di spostamento a minor impatto ambientale. Strategica è inoltre considerata nel Piano l'ottimizzazione del trasporto merci con misure ed azioni in grado di favorire e promuovere l'intermodalità.	Si è integrato il par. 4.1 Quadro di riferimento del sistema della pianificazione e programmazione, con il Piano provinciale di tutela della qualità dell'aria, in merito alle strategie relative al Settore trasporti e mobilità sostenibile
Si ritiene inoltre necessario includere nel quadro di riferimento, come evidenziato anche dall'Agenzia provinciale per le risorse idriche e l'energia (APRIE) e dall'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali, gli strumenti di pianificazione relativi alla tutela qualitativa e quantitativa delle acque rispetto ai quali svolgere la verifica di coerenza esterna. In particolare, per quanto attiene il livello provinciale, sono da considerare il Piano generale di utilizzazione delle acque pubbliche (PGUAP) e il Piano provinciale di tutela delle acque (PTA); relativamente a quest'ultimo si fa presente che con deliberazione della Giunta provinciale n. 2320 del 16 dicembre 2022 è stato approvato il nuovo Piano di tutela delle acque 2022 - 2027.	Si è integrato il par. 4.1 con il Piano generale di utilizzazione delle acque pubbliche (PGUAP) e il Piano provinciale di tutela delle acque (PTA 2022)
In relazione alla tematica dei cambiamenti climatici si invita ad aggiungere tra i riferimenti della sezione Programmazione di livello nazionale il rapporto "Cambiamenti climatici,	Si è integrato il par. 4.1 Quadro di riferimento del sistema della pianificazione e programmazione, con il rapporto "Cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità" (2022)

infrastrutture e mobilità" pubblicato nel 2022 a cura della Commissione cambiamenti climatici, infrastrutture e mobilità sostenibili istituita dall'ex Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile.	
Nella sezione Programmazione di livello provinciale si suggerisce di inserire il riferimento al programma "Trentino Clima 2021-2023" approvato con deliberazione della Giunta provinciale n. 1306 del 7 agosto 2021 e finalizzato alla definizione della "Strategia provinciale di mitigazione e adattamento". La Strategia sarà lo strumento di riferimento per orientare l'azione amministrativa della Provincia di Trento per contenere il riscaldamento in atto e contrastare gli impatti negativi del cambiamento climatico. Le misure di mitigazione (riduzione emissioni di gas serra) saranno quelle indicate essenzialmente dal Piano Energetico Ambientale Provinciale (2021-2030). Le misure di adattamento (limitazione impatti dei cambiamenti climatici) saranno integrate nei piani e programmi di settore.	Si è integrato il del par. 4.1 con il programma "Trentino Clima 2021-2023"
Si ricorda in ogni caso che, in generale, la pianificazione subordinata di attuazione della Variante dovrà fare riferimento al quadro pianificatorio e programmatico aggiornato, tenendo in considerazione che alcuni strumenti sono già attualmente in corso di aggiornamento o revisione, come evidenziato nel parere del Servizio Faunistico per il Piano faunistico provinciale.	Si è integrato il par. 4.1 Quadro di riferimento del sistema della pianificazione e programmazione, con gli aggiornamenti dei piani e programmi indicati
Si osserva infine che il par. 4.2 Principali obiettivi generali di protezione ambientale dedica ampio spazio alla descrizione degli obiettivi di protezione ambientale dettagliati nelle strategie europee (Agenda 2030, Strategia Europea per la biodiversità al 2030, Programma pluriennale di azione per l'ambiente, Green Deal europeo, pacchetto Aria pulita…) e nazionali (Strategia nazionale per la biodiversità 2030, Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile, Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima, Piano per la transizione ecologica,…). L'individuazione degli obiettivi di protezione ambientale pertinenti ai contenuti della Variante deve essere funzionale anche a selezionare gli argomenti su cui porre particolare attenzione nella descrizione del contesto territoriale di riferimento, nella valutazione degli effetti ambientali e nell'individuazione delle misure di mitigazione e compensazione. Si richiede inoltre di integrare il quadro delineato con gli ulteriori riferimenti suggeriti dai soggetti competenti in materia ambientale, tra cui il Servizio sviluppo sostenibile e aree protette che ha fornito specifiche indicazioni al riguardo.	Si è integrato il par. 4.2 Principali obiettivi generali di protezione ambientale, con le indicazioni dei vari settori. Per le integrazioni del quadro degli obiettivi generali di protezione ambientale, relative al Servizio sviluppo sostenibile e aree si rimanda alle risposte alla scheda "Pareri autorità ambientali"
D) ANALISI DI COERENZA DELLA VARIANTE	
Si prende atto che la verifica di coerenza esterna viene svolta nel cap. 5 Valutazione di coerenza del Rapporto ambientale attraverso l'utilizzo di matrici cromatiche che evidenziano la relazione di "non pertinenza", "coerenza" o "non coerenza" dei sei obiettivi della Variante rispetto agli obiettivi principali degli strumenti di pianificazione e programmazione richiamati nel quadro di riferimento. Nella premessa a tale capitolo il Rapporto ambientale	Si è adeguato il cap. 5 Valutazione di coerenza in tal senso

sottolinea come l'analisi sia "mirata ad evidenziare gli aspetti su cui concentrare particolarmente l'attenzione al fine di rendere il disegno complessivo del Piano il più possibile compatibile con l'ambiente e quindi ambientalmente sostenibile."	
Nella sostanza si osserva però che dall'analisi di coerenza esterna non emerge alcuna potenziale incoerenza con gli strumenti di pianificazione e programmazione considerati, lasciando intendere che gli obiettivi individuati dalla Variante siano già di per sé coerenti non solo con le politiche europee e nazionali che orientano le scelte nel settore dei trasporti ma anche con gli obiettivi generali della programmazione e pianificazione settoriale provinciale. Al riguardo si ritiene utile fornire la seguente riflessione.	Si è adeguato il Cap. 5, richieste riguardo la verifica delle possibili incoerenze della Variante con i Piani e Programmi
A livello metodologico, considerati i contenuti della Variante, si ritiene che la verifica di coerenza esterna deve contemplare anche le relazioni di "potenziale non coerenza" per evidenziare le situazioni in cui l'indeterminatezza del possibile ventaglio di azioni future non consente di affermare con certezza che vi sia coerenza con tutti gli obiettivi del quadro pianificatorio pertinenti alla Variante. Un approfondimento di questo tipo consentirebbe, a parere della scrivente struttura, di concentrare l'attenzione sulle potenziali criticità e formulare già in questa sede ulteriori condizionamenti e orientamenti per le scelte future.	Si è integrato il par. 5.1 Verifica coerenza esterna, con l'aggiunta delle relazioni di "potenziale non coerenza" della Variante con i Piani e Programmi
A titolo di esempio si osserva che gli obiettivi O.1 e O.2, che sottendono anche la possibilità di realizzare nuove infrastrutture stradali, potrebbero non risultare perfettamente coerenti con le strategie volte alla promozione del passaggio dalla gomma alla rotaia (obiettivi generali 1 e 4 del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi e ultimo obiettivo riportato nella matrice di coerenza relativa agli Stati generali della montagna). Tali potenziali incoerenze suggeriscono, ancora una volta, l'esigenza di svolgere approfondimenti accurati, in termini di scenari futuri della mobilità e simulazioni di traffico, nelle successive fasi volte all'individuazione delle alternative per l'attuazione della Variante, al fine di garantire che le stesse contribuiscano a soddisfare tali strategie.	Si è integrato il Cap 5 Valutazione di coerenza, con l'aggiunta delle relazioni di "potenziale non coerenza" della Variante con i Piani e Programmi rimandando alle fasi successive di valutazione di attuazione della Variante
E' facilmente intuibile inoltre che gli stessi obiettivi O.1 e O.2 presentino una potenziale intrinseca incoerenza con gli orientamenti volti alla riduzione del consumo di suolo, come peraltro evidenziato in diversi passaggi del Rapporto ambientale, che deve essere adeguatamente rappresentata anche nelle matrici che riportano gli esiti dell'analisi di coerenza esterna, fornendo elementi di valutazione per i successivi processi di pianificazione.	Si sono adeguate le matrici al par.5.1 Verifica coerenza esterna in tal senso
In conclusione si invita ad una rivisitazione dell'analisi di coerenza esterna descritta nel Rapporto ambientale evidenziando le incoerenze, anche se solo potenziali, tra gli obiettivi della Variante e quelli rilevanti per l'ambiente e lo sviluppo sostenibile e indicando le modalità di gestione delle stesse anche al fine di fornire indirizzi per la pianificazione	Si sono adeguate le matrici al par.5.1 Verifica coerenza esterna.

subordinata.	
Nella fase attuativa, in relazione alla tematica dei cambiamenti climatici, dovrebbe diventare elemento condizionante l'analisi di coerenza delle proposte effettive con gli elementi di confronto della programmazione europea, nazionale e provinciale e in particolare: la Convenzione delle Alpi e suoi protocolli, la Strategia provinciale di Sviluppo Sostenibile (SproSS), il Piano Energetico Ambientale Provinciale (2021-2030), il Piano di tutela della qualità dell'aria e la futura Strategia provinciale di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici.	Integrazione al Cap 5 Valutazione di coerenza, con il rimando alla fasi di attuazione della Variante di un'analisi di coerenza delle proposte effettive con gli elementi di confronto della programmazione europea, nazionale e provinciale, più dettagliata.
Inoltre, posto che nel Rapporto ambientale viene sottolineata l'importanza di approvare la Variante per promuovere lo sviluppo sostenibile del territorio, ai fini di garantire l'effettiva attuazione di tale intento, migliorando le connessioni interne ed esterne della Provincia di Trento, si invita ad individuare soluzioni progettuali volte a favorire il raggiungimento dei seguenti obiettivi previsti dalle strategie citate nel documento stesso:	Si è integrato il Cap 5 Valutazione di coerenza, con le indicazioni suggerite nel parere che si ritengano dovere essere delineate nelle successive fasi di attuazione della variante.
1. a livello europeo, dalla Strategia Europea per la mobilità sostenibile (riduzione del 90 % delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti entro il 2050 – Green Deal): • rendere le alternative sostenibili disponibili e integrate in un sistema di trasporto multimodale; • porre in essere i giusti incentivi per guidare la transizione ecologica; • perseguire l'obiettivo "inquinamento zero", anche per l'aria, l'acqua e il suolo, e proteggere la salute e il benessere degli europei; • ridurre le pressioni ambientali e climatiche connesse alla produzione e al consumo (in particolare nei settori dell'energia, dello sviluppo industriale, dell'edilizia e delle infrastrutture, della mobilità e del sistema alimentare).	Si è integrato il Cap 5 Valutazione di coerenza, con le indicazioni suggerite nel parere che si ritengano dovere essere delineate nelle successive fasi di attuazione della variante.
2. a livello nazionale, dalla Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile - SNSvS, aggiornata nel corso del 2022 con un nuovo set di indicatori e alcuni valori obiettivo in coerenza con altri piani nazionali (attualmente in attesa di approvazione). Al riguardo si allega alla presente nota una tabella riportante gli indicatori connessi alla mobilità contenuti nella SNSvS che saranno da tenere in considerazione garantendo che le soluzioni progettuali possano contribuire al loro raggiungimento.	Si è integrato il paragrafo 7.1 con le indicazioni suggerite nel parere, da definirsi nelle successive fasi di attuazione della variante.
Si auspica inoltre che le future soluzioni siano volte a favorire lo spostamento del traffico privato e dei pendolari verso l'uso della mobilità pubblica (migliorandone servizi e infrastrutture), potenziando l'uso delle energie rinnovabili, aumentando le superfici verdi per ampliare la capacità di assorbimento di anidride carbonica, come suggerito dalla "Strategia italiana di lungo termine sulla riduzione delle emissioni dei gas a effetto serra".	Si è integrato il paragrafo 7.1 con le indicazioni suggerite nel parere, da definirsi nelle successive fasi di attuazione della variante.
Si raccomanda che qualunque azione progettuale proposta sia finalizzata a concorrere localmente al perseguimento degli obiettivi della SproSS, con ricadute e impatti positivi come, ad	Si è integrato il paragrafo 7.1 con le indicazioni suggerite nel parere, da definirsi nelle successive fasi di attuazione della variante.

esempio, riduzione del traffico pesante, miglioramento della qualità dell'aria, riduzione del rumore dovuto al traffico, riduzione della mobilità privata a favore di altre forme di mobilità più sostenibile.	
E) CONTESTO TERRITORIALE E AMBIENTALE	
Il par. 6.1 Caratterizzazione dell'ambito territoriale del Rapporto ambientale definisce l'ambito territoriale oggetto della Variante come quello costituito dai territori della Comunità Valsugana e Tesino, Comunità Alta Valsugana e Bersntol, Magnifica Comunità degli Altipiani Cimbri, Comunità della Vallagarina, Territorio Val d'Adige e Comunità Alto Garda e Ledro. I paragrafi successivi, tuttavia, riportano la descrizione dell'intero contesto provinciale accennando solo per alcune componenti ambientali qualche informazione più specifica sulle aree ricomprese nell'ambito territoriale di riferimento. L'analisi SWOT stessa è svolta prevalentemente a livello provinciale.	Se ne prende atto
Una trattazione di questo tipo, seppur giustificata dalla natura stessa della Variante in esame, non consente di cogliere ed evidenziare in questa fase le specifiche criticità e le emergenze ambientali del territorio in questione. Nell'ambito del processo di VAS che interesserà la pianificazione subordinata sarà dunque necessario approfondire l'analisi delineando il quadro ambientale che caratterizza nello specifico l'ambito di influenza territoriale, tenendo sempre presente che questo può essere diverso (più o meno esteso) per le diverse componenti ambientali in funzione degli effetti diretti e indiretti derivanti dall'attuazione della Variante. Particolare attenzione dovrà essere posta alla descrizione delle aree di significativa rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica nonché a quelle caratterizzate da elementi di pericolosità. L'analisi SWOT dovrà essere svolta ad una scala di maggior dettaglio per evidenziare le reali problematiche e potenzialità presenti nell'ambito di influenza territoriale (approfondendo anche gli aspetti socio-economici, come evidenziato dalla Fondazione Edmund Mach - FEM) al fine di supportare l'individuazione delle proposte più opportune e strategiche per uno sviluppo sostenibile del territorio.	Si è integrato il paragrafo 6.11 riportando gli approfondimenti necessari nelle successive fasi
Il focus sul territorio potrebbe far emergere l'esigenza di ulteriori obiettivi ambientali specifici da affiancare agli obiettivi della Variante, ad esempio in relazione all'esigenza di salvaguardare anche le connessioni ambientali, ecologiche e rurali esistenti, contrastandone la frammentazione e rafforzando il collegamento tra elementi naturali isolati (cenni in questo senso sono riportati anche nel par. 7.2 Studio di incidenza del Rapporto ambientale).	Si è integrato il paragrafo 6.11 riportando gli approfondimenti necessari nelle successive fasi
Entrando più nel dettaglio dei contenuti del cap. 6 Ambito di influenza territoriale e aspetti ambientali interessati si riportano alcune precisazioni relative alla tematica dei cambiamenti climatici. In relazione alla sezione 6.5.1 Climatologia e caratteristiche meteo diffusive si fa presente che la caratterizzazione climatica e soprattutto la componente relativa all'analisi degli impatti dei cambiamenti climatici sarà aggiornata tramite un Report sullo Stato del clima in Trentino	Si è aggiornato il paragrafo 6.5.5 sulla base della stesura del PNACC del gennaio 2023.

previsto dal percorso “TrentinoClima 2021-2023”. Il Report potrà pertanto fornire elementi di riferimento più approfonditi in merito anche agli impatti sul settore delle infrastrutture e dei trasporti. Per quanto riguarda il paragrafo 6.5.5 Vulnerabilità e resilienza ai cambiamenti climatici dell’ambito territoriale si evidenzia la necessità di aggiornare e adeguare le valutazioni estratte dal Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC), in attesa della sua approvazione definitiva, alla versione più aggiornata del dicembre 2022 che introduce elementi significativi che modificano le metodologie di analisi di impatto. Si sottolinea tuttavia che al fine di porre elementi di condizionamento alle future proposte di intervento sarà fondamentale prevedere, per la fase attuativa, la coerenza con le indicazioni che emergeranno dal Report sullo Stato del clima in Trentino previsto dal percorso “Trentino Clima 2021-2023” e dalla successiva Strategia provinciale di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici.	
Si segnala infine, anche in riferimento al contenuto dei paragrafi 6.6 Tutela del territorio e 6.7 Paesaggio, l’importanza di prevedere che gli elementi di condizionamento alle future proposte potranno essere aggiornati alla luce delle analisi di impatto dei cambiamenti climatici che emergeranno dal Report sullo Stato del clima in Trentino e dalla successiva Strategia provinciale di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici.	Si sono integrati i paragrafi 6,6 e 6,7 riportando gli approfondimenti necessari nelle successive fasi
F) VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI	
In generale la valutazione degli effetti delle scelte pianificatorie dovrebbe rappresentare il fulcro della valutazione ambientale strategica, andando a suggerire eventuali modifiche o rimodulazioni delle azioni laddove le stesse possano produrre effetti rilevanti negativi anche a carico di un solo aspetto ambientale. Si prende atto che nel caso in esame la Variante non individua azioni e/o interventi sul territorio ma si limita a definire gli obiettivi che dovranno essere perseguiti attraverso la pianificazione subordinata ed il metodo che dovrà essere applicato per la scelta delle soluzioni più adeguate. La valutazione della significatività degli effetti dovrà dunque essere svolta in maniera approfondita e dettagliata nel processo di VAS che accompagnerà l’iter di approvazione della pianificazione subordinata (Piano provinciale della mobilità o Ipotesi progettuale). Ciò premesso si osserva che il par. 7.1 Effetti della Variante sull’ambito territoriale di riferimento del Rapporto ambientale riporta in via preliminare alcune prime considerazioni in merito ai possibili effetti ambientali che potrebbero derivare dalla successiva attuazione della Variante.	Se ne prende atto
Al riguardo preme evidenziare innanzitutto, come suggerito anche dal Servizio Sviluppo sostenibile e aree protette, che in sede di definizione delle previsioni urbanistiche che daranno attuazione alla Variante, andrà assicurata una valutazione complessiva delle possibili ricadute ambientali e territoriali degli interventi, anche in termini di effetti cumulati. A tal fine si dovrà evitare la frammentazione degli strumenti pianificatori attuativi della Variante per garantire che le valutazioni tengano	Si è integrato il paragrafo 7.1 riportando gli approfondimenti necessari nelle successive fasi

conto dell'insieme degli interventi strutturali e/o gestionali che saranno messi in campo.	
Si dovranno valutare attentamente gli impatti negativi diretti e indiretti, temporanei e permanenti, con particolare riguardo a quelli legati alla realizzazione di nuove infrastrutture quali viadotti, strade, gallerie, parcheggi, stalli, pensiline, e in generale sistemi di trasporto e opere, analizzando gli effetti prodotti quali, ad esempio, l'impermeabilizzazione e consumo di suolo, l'alterazione degli scambi di energia e di materia,l'alterazione dei cicli biogeochimici, la frammentazione degli habitat e l'alterazione degli ecosistemi, nonché l'incremento della pressione sonora in corrispondenza dei tracciati su persone e habitat. In ogni caso si dovrà verificare che gli interventi di attuazione della Variante non arrechino un danno significativo all'ambiente, dimostrando dunque che potranno essere realizzati senza pregiudicare le risorse ambientali.	Si è integrato il paragrafo 7.1 riportando gli approfondimenti necessari nelle successive fasi
Ciò premesso si ritiene utile suggerire già in questa fase alcuni aspetti che non risultano citati nella valutazione preliminare riportata nel par. 7.1 e altri che, a parere della scrivente struttura, meritano un approfondimento. Si osserva che il documento si sofferma innanzitutto sulle possibili ricadute positive connesse agli obiettivi della Variante che, nel loro complesso, dovrebbero concorrere al miglioramento dell'accessibilità e della mobilità di persone e di merci, "favorendo lo sviluppo delle reti di mobilità e trasporto provinciali ed extra provinciali e di sistemi di mobilità alternativa in un'ottica di sostenibilità ambientale". Tra le ricadute positive sono evidenziati, in particolare, la riduzione degli impatti del transito, l'occasione di sviluppo economico dei territori attraversati e il rafforzamento delle connessioni con le Regioni vicine e con i grandi corridoi transeuropei.	Se ne prende atto
Al riguardo si ritiene che l'analisi di sostenibilità debba essere svolta non solo in termini generali provinciali ma a livello locale per i diversi contesti territoriali interessati. Si osserva infatti che, se da un lato risulta verosimile la previsione di riduzione degli impatti del transito sulla SS47 della Valsugana, dall'altro, nell'ipotesi di nuove infrastrutture o di potenziamento delle esistenti in zone diverse dalla Valsugana, ci si dovrà aspettare un incremento dell'impatto del transito in tali zone rispetto allo scenario attuale.	Si è integrato il paragrafo 7.1 in tal senso
Lo sviluppo economico dei territori attraversati, con il potenziamento del turismo, del commercio e dei servizi, per quanto auspicato dalla Variante per contrastare il fenomeno dello spopolamento, potrebbe peraltro comportare ricadute indirette sull'ambiente a causa dell'incremento della pressione antropica e della realizzazione di nuove strutture funzionali allo sviluppo economico stesso.	Si è integrato il paragrafo 7.1 in tal senso
In un secondo passaggio il par. 7.1, partendo dall'ipotesi che le azioni di attuazione della Variante da declinare nella pianificazione subordinata potranno essere di tipo gestionale e di tipo infrastrutturale, evidenzia come, a differenza delle prime, queste ultime possano comportare una serie di impatti	Se ne prende atto

negativi su reti ecologiche, aree naturali, suolo, paesaggio, beni archeologici e corpi idrici, e suggerisce particolari attenzioni rispetto alle tematiche del dissesto, della pericolosità idraulica e dell'interferenza con siti potenzialmente inquinati.	
Oltre a tali aspetti si ritiene importante che siano considerati anche gli impatti generati dal rumore, gli effetti su flora e fauna (come evidenziato dal Servizio faunistico e dalla FEM) e quelli conseguenti alla produzione di ingenti quantità di materiale inerte nel caso di realizzazione di gallerie.	Si è integrato il paragrafo 7.1 in tal senso
Entrando più nello specifico delle tematiche di competenza della scrivente Agenzia si ricorda che la valutazione degli effetti sulla matrice acqua non si deve limitare alla sola alterazione del regime idrologico o alla presenza di contaminanti: qualsiasi tipo di opera che interferisce con un corso d'acqua o con un lago può in primis modificarne le caratteristiche morfologiche e portare in alcuni casi ad un impatto sugli habitat che può penalizzare le comunità biotiche che vi vivono.	Si è integrato il par. 7,1 Valutazione degli effetti, in tal senso
In relazione alle acque sotterranee, si ricorda, come già evidenziato in fase di scoping, che, rispetto alle risorse idriche e alla fragilità dei luoghi che potrebbero essere interessati dall'attuazione della Variante, il PGUAP indica che il possibile effetto di nuove gallerie costruite per il collegamento con il Veneto "sarebbe la depressurizzazione di tutto il sistema carbonatico dell'Altopiano di Lavarone - Folgaria e probabilmente anche del versante occidentale del Pasubio. Il drenaggio delle acque avrebbe quindi una ripercussione sulle risorse idriche profonde e su tutte le sorgenti che contornano la Valdastico, la Valsugana e la Vald'Adige" (parte I - quadro conoscitivo di base, pag. 29).	Se ne prende atto. In ogni caso si rammenta che i documenti di piano approvati non contengono previsioni circa soluzioni infrastrutturali, nè ipotesi progettuali per la realizzazione di nuove viabilità o tracciati autostradali.
Le possibili criticità legate alla vulnerabilità delle risorse idriche sia superficiali che sotterranee nell'ambito di connessione Corridoio Est (possibili interferenze con le sorgenti strategiche ai fini idropotabili dello Spino, delle Acque Nere di Terragnolo e Acquaviva) vengono ribadite anche nel parere dell'APRIE che evidenzia quindi la necessità di effettuare approfonditi studi idrogeologici mediante adeguata modellistica per non mettere a rischio futuro tali importanti risorse.	Se ne prende atto, viene dettata una specifica indicazione per le successive fasi
In relazione alla tematica delle emissioni in atmosfera il Rapporto ambientale evidenzia come l'incremento dell'efficienza globale dei trasporti, misurabile ad esempio attraverso la riduzione delle percorrenze, potrebbe portare ad un contenimento delle emissioni climalteranti e delle emissioni inquinanti. Tale assunto può risultare condivisibile se riferito ad una stima svolta a livello globale, o su scala quantomeno provinciale, ma si invita a considerare anche il possibile peggioramento della qualità dell'aria a livello locale, in particolare nelle zone interessate da eventuali nuove infrastrutture stradali o da collegamenti esistenti che potrebbero subire un incremento dei flussi di traffico.	Si è integrato il paragrafo 7.1 in tal senso. In ogni caso si rammenta che i documenti di piano approvati non contengono previsioni circa soluzioni infrastrutturali, nè ipotesi progettuali per la realizzazione di nuove viabilità o tracciati autostradali. Si rammenta inoltre la definizione di esigenze di connessione di cui al cap. 3 della relazione
Nella valutazione degli effetti della Variante sulla qualità dell'aria si raccomanda peraltro di non limitarsi a prendere in considerazione solo le aree direttamente interessate dalla Variante ma di analizzare, almeno a livello qualitativo, le	Si è integrato il paragrafo 7.1 in tal senso

possibili conseguenze e le potenziali ripercussioni sulla qualità dell'aria di tutti i territori potenzialmente coinvolti, anche in maniera indiretta, e in particolare quello della Valsugana, dell'intera Valle dell'Adige, della Vallagarina e dell'Alto Garda.	
Si ricorda inoltre, in generale, che nelle valutazioni vanno considerati anche gli aspetti ambientali interessati indirettamente dai contenuti della Variante, ad esempio attraverso interazioni con altre attività antropiche che a loro volta determinano pressioni/effetti sull'ambiente. Nel caso specifico si dovrà verificare, ad esempio, come la realizzazione di nuove connessioni nell'ambito Corridoio Est potrà incidere sulla zona dell'alto Garda, valutando il possibile incremento di traffico e di pressione antropica in relazione alla capacità di tale territorio di sopportare ulteriori carichi rispetto a quelli attuali.	Si è integrato il paragrafo 7.1 in tal senso
Come considerazione conclusiva rispetto al par. 7.1 del Rapporto ambientale, al fine di fornire un quadro completo dell'analisi svolta, si suggerisce di inserire un elenco schematico che sintetizzi tutti i possibili effetti in relazione alle diverse componenti ambientali, distinguendo ad esempio tra effetti diretti e indiretti, temporanei e permanenti. Ciò potrebbe anche supportare nell'individuazione di ulteriori indicazioni per la pianificazione e/o la progettazione subordinata in ordine alle possibili scelte da prediligere e, in ultima analisi, alle azioni di mitigazione e di compensazione da considerare.	Considerando la natura della variante si ritiene che un elenco sintetico non possa essere chiaro ed esaustivo. Le indicazioni per la pianificazione subordinata sono state evidenziate in specifici sottoparagrafi
G) METODO PER LA PIANIFICAZIONE SUBORDINATA	
Prendendo atto che la Variante in oggetto intende definire il metodo per perseguire gli indirizzi che il PUP si è dato e considerato che tale metodo dovrà guidare le valutazioni da svolgere nel processo di VAS della pianificazione subordinata (Piano della mobilità o Ipotesi progettuale), si forniscono di seguito alcune considerazioni. Il metodo è definito nella costruzione del rapporto tra le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario: esigenze di connessione, ambiente, fattibilità tecnica, costi. Il metodo propone inoltre lostrumento dell'analisi multicriteria multiscore per la selezione dell'alternativa migliore sia rispetto agli obiettivi posti dalla variante sia rispetto alla sostenibilità ambientale. In particolare nei documenti vengono riportati i seguenti pesi per le diverse tematiche: 40 (esigenze di connessione), 25 (ambiente), 25(fattibilità tecnica) e 10 (costi).	Se ne prende atto
Sebbene tali pesi rappresentino, secondo quanto dichiarato nei documenti, una "prima ipotesi", si ritiene necessario vengano fornite le argomentazioni che stanno alla base di tale assegnazione: non è chiara infatti la ragione per cui per la tematica ambientale sia stato proposto un peso così modesto rispetto alle esigenze di connessione. Analogo chiarimento si chiede in riferimento al criterio utilizzato per elaborare la proposta dei pesi assegnati alle diverse componenti ambientali in cui si articola la tematica "ambiente" (aria, acustica, paesaggio, reti ecologiche e biodiversità, agricoltura, archeologia, acque superficiali, acque sotterranee, elementi geologici).	Vengono stralciati i pesi ma precisate meglio le relazioni tra le tematiche e i fattori cap. 8 (cap. 5.2 e 7.2 della relazione)
Volendo esprimere una prima considerazione di carattere	Vengono stralciati i pesi ma precisate meglio le relazioni

generale si osserva che la validità della prima proposta dei pesi risulta di difficile valutazione senza una simulazione di casi studio in un contesto specifico. Si auspica dunque che i pesi vengano rivalutati e assegnati sulla base delle proposte degli interventi di attuazione. Si ritiene in ogni caso che il valore della componente ambientale debba "pesare" in modo consistente rispetto ad altri parametri.	tra le tematiche e i fattori cap. 8 (cap. 5.2 e 7.2 della relazione)
Si ritiene inoltre che le considerazioni in merito alla tematica "fattibilità tecnica" dovrebbero precedere qualsiasi valutazione di progetto come condizione necessaria per poi valutare possibili alternative di tracciato. Se una soluzione non fosse tecnicamente fattibile, infatti, non dovrebbe essere presa inconsiderazione.	Vengono stralciati i pesi ma precisate meglio le relazioni tra le tematiche e i fattori cap. 8 (cap. 5.2 e 7.2 della relazione)
Si chiede inoltre di tenere in considerazione all'interno del metodo, come potenziale elemento di condizionamento delle future proposte, il tema della perdita, anche in termini economici, dei servizi ecosistemici che potrebbero essere compromessi.	Si è integrato il paragrafo 8,1 in tal senso
Ciò premesso si ritiene che l'adozione dell'analisi multicriteria, proposta come strumento per definire e determinare le scelte nell'ambito della pianificazione subordinata, dovrebbe rappresentare solo un elemento di approfondimento iniziale, non la modalità di scelta vincolante. Si rilevano infatti i seguenti limiti all'applicazione di un'analisi multicriteria multiscore, con particolare riferimento alle tematiche ambientali. In primis il metodo Overlay Mapping proposto per l'individuazione, nel caso di una nuova infrastruttura, del corridoio maggiormente compatibile con il territorio e l'ambiente, necessita di dati georeferenziabili, mentre alcune componenti territoriali non lo sono (ad esempio la consistenza di un acquifero o le linee di sviluppo territoriale locale). Nell'analisi multicriteria, inoltre, le componenti ambientali vengono analizzate in maniera singola, mentre vi possono essere delle connessioni e sinergie negative che sfuggono ad un'analisi puntuale (ad esempio: l'alterazione degli aspetti idrologici può avere influenza sulla vegetazione presente, il disturbo causato dal rumore non riguarda solo le popolazioni umane ma anche la fauna, ecc.).	Si integra il capitolo 8 con le necessarie precisazioni circa lo strumento suggerito dell'analisi multicriteria nell'applicazione del metodo per la pianificazione subordinata
Si osserva peraltro che lo strumento proposto non sembra contemplare la tematica delle emissioni climalteranti che si ritiene debba essere inclusa nella valutazione complessiva delle diverse soluzioni infrastrutturali e gestionali al fine di orientare la scelta verso l'alternativa che consente il maggiore contenimento delle stesse.	Le emissioni climalteranti sono state considerate nell'analisi multicriteria (capitolo 8) nel paragrafo dell'aria in termini di rispondenza all'Obiettivo 6 di piano. Si è specificato meglio
Infine il fulcro di questo approccio consiste nell'attribuzione di pesi ai vari indicatori e alla sensibilità del singolo indicatore, da cui emerge poi il calcolo della criticità. Nella documentazione, come sopra richiamato, vi è una proposta di pesi che andrà sottoposta ad una verifica di sensitività ma soprattutto ad una definizione più precisa attraverso un percorso partecipato. Tale previsione è riportata nel par. 8.3 della Relazione illustrativa dove vengono descritti nel dettaglio gli iter procedurali per l'approvazione degli strumenti a cui è demandata la declinazione di strategie ed azioni per il soddisfacimento degli	La presente variante si configura come cornice strategica per la definizione delle linee di azione, rispetto al contesto territoriale, finalizzate ad uno sviluppo concertato e condiviso. Il metodo definito dalla variante - sistema multi-tematico - e lo strumento proposto - analisi multicriteria - sono descritti ai capitoli 5.2, 6.2, 7.2 della relazione illustrativa (oltrechè nel rapporto ambientale). Dalla lettura di questi è possibile rilevare che più richiami sono fatti alla necessaria fase partecipativa; la stessa viene peraltro resa

obiettividella Variante (Piano provinciale della mobilità e Ipotesi progettuale). Dal quadro delineato si evince che alle diverse fasi procedurali definite dalle specifiche normative provinciali la Variante propone di anteporre in entrambi i casi una fase preliminare “partecipativa con l’istituzione del tavolo per la definizione dei pesi edelle variabili per l’applicazione dell’analisi multicriteria”. Al riguardo si segnala che non risultano chiare le modalità di istituzione e di lavoro di tale tavolo che, nell'ipotesi metodologica proposta, risulta avere un ruolo determinante per la definizione dell'output dell'analisi multicriteria. Questo aspetto andrebbe definito come parte integrante della Variante, specificando almeno in via indicativa quali saranno i portatori d’interesse chiamati a costituire il tavolo partecipativo. Si raccomanda inoltre che la tabella con l’assegnazione dei pesi per le varie matrici sia validata dalle strutture provinciali competenti in materia ambientale.	obbligatoria e istituzionalizzata nella pianificazione subordinata (cap. 8.3). In ragione della novità introdotta con la variante e considerato che oggi non vi è una adeguata declinazione della disciplina provinciale in materia, si interviene precisando i riferimenti, gli attori e le modalità di svolgimento della fase partecipativa. A tale fase si attribuisce infatti il compito di strutturare il processo di scelta a partire dall'applicazione del sistema multitematico che la variante impone. Si precisa che al capitolo "5.2 Definizione di un metodo" veniva proposta una prima declinazione delle relazioni tra i fattori di riferimento coerente con la finalità sottesa agli ambiti di connessione, richiamando - per definizione e buon esito del metodo - la necessità di condividere la definizione dei pesi proposti nel confronto che si rinviava alle fasi propedeutiche e prodromiche alla pianificazione subordinata. Condivisa la necessità di condurre in sede di pianificazione subordinata un processo di scelta ampio, condiviso e partecipato, si interviene stralciando la defnzione dei pesi proposta e precisando, piuttosto, le relazioni tra le tematiche ed i possibili effetti. Si interviene inoltre riducendo il livello di sintesi dei risultati nell'applicazione del metodo e dell'analisi multicriteria al fine di rendere più trasparenti e identificabili le diverse dimensioni utili alla valutazione degli scenari. Nell'applicazione dello strumento proposto dalla variante - analisi multicriteria - particolare rilevanza viene attribuita all'analisi di sensitività che avrà il compito di testare e verificare la stabilità del sistema riducendo eventuali criticità nell'applicazione di metodo e strumento. I pesi proposti per la relazione tra le tematiche che la variante definisce come metodo sono l'espressione del fabbisogno di connettività dell'ambito di connessione Corridoio Est. L'ipotesi sviluppata rappresenta l'affermazione che il mero miglioramento della funzione trasportistica non soddisfa e non rappresenta, se non parzialmente, le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario, ivi compreso il fabbisogno di connettività del territorio. Alle 4 tematiche sono associate alcune componenti di riferimento che a loro volta assumono rilevanza in ragione del peso attribuito per il ruolo che rivestono nel perseguire gli obiettivi definitivi o da definirsi. Nella proposta formulata la sommatoria del peso attribuito alle tematiche "Ambiente " e "Fattibilità tecnica" rappresenta l'incidenza più rilevante: si precisa infatti che al termine "Fattibilità tecnica" sono associate le tematiche geologiche, sismiche e idromorfologiche, che si aggiungono alle componenti associate al tema "Ambiente".
Entrando più nel dettaglio della metodologia proposta nel cap. 8 Analisi multicriteria del Rapporto ambientale, prendendo atto e rinviando alle richieste di modifica e/o integrazione formulate da alcuni soggetti competenti in materia ambientale che si sono	Se ne prende atto

espressi al riguardo (APRIE, Servizio Prevenzione rischi, Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali, ecc.), si evidenziano le seguenti considerazioni con particolare riferimento alle componenti ambientali sulle quali la scrivente Agenzia ha competenze.	
Per quanto riguarda la componente aria l'analisi multicriteria propone una valutazione legata alle emissioni di inquinanti generate dal traffico, prendendo in considerazione come esposte solamente le zone abitate poste entro un buffer di 50 m dalla sede stradale. Si ritiene opportuno evidenziare che gli effetti sulla qualità dell'aria delle emissioni stradali di arterie ad alto traffico sono visibili anche a distanze superiori rispetto a quella proposta. La concentrazione in aria degli inquinanti, inoltre, è legata alle condizioni orografiche e meteoclimatiche dell'area, quindi diverse alternative progettuali non risultano paragonabili prescindendo dalla valutazione delle caratteristiche del sito. Infine, va preso in considerazione lo stato di qualità dell'aria ante operam, per evitare peggioramenti della qualità dell'aria in zone che presentano già criticità. Si evidenzia inoltre che i limiti di qualità dell'aria, seppur riferiti alla tutela della salute umana, trovano applicazione su tutto il territorio, anche nelle aree non abitate. Inoltre, per gli ossidi di azoto, è previsto uno specifico limite anche ai fini della protezione della vegetazione. Alla luce di tali considerazioni,si ritiene che nelle successive valutazioni vada parzialmente rivista la scelta degli indicatori per la matrice aria all'interno dell'analisi multicriteria.	Gli indicatori previsti per la qualità dell'aria sono di due tipologie, uno di emissioni complessive nell'ambito, che quindi valuta le azioni nel complesso, l'altro invece serve a evidenziare eventuali aumenti emissivi locali, nelle aree maggiormente abitate.
Nell'individuazione delle varie componenti ambientali da considerare nell'analisi si chiede di verificare la possibilità di considerare anche una voce e un relativo peso relativi al consumo di suolo.	Si integra il capitolo 8 con le necessarie precisazioni circa lo strumento suggerito dell'analisi multicriteria nell'applicazione del metodo per la pianificazione subordinata
Si evidenzia che non è stata presa in considerazione la componente ambientale relativa alla presenza di aree inserite nell'Anagrafe dei siti da bonificare, tra cui si annoverano siti contaminati, siti potenzialmente contaminati, nonché ex discariche di rifiuti. Si ritiene che la scelta del tracciato di nuovi collegamenti infrastrutturali non possa prescindere dalla valutazione dell'interferenza con tali siti.	Si integra il capitolo 8 con le necessarie precisazioni circa lo strumento suggerito dell'analisi multicriteria nell'applicazione del metodo per la pianificazione subordinata. In ogni caso si rammenta che i documenti di piano approvati non contengono previsioni circa soluzioni infrastrutturali, nè ipotesi progettuali per la realizzazione di nuove viabilità o tracciati autostradali.
In relazione alla tematica del rumore si riporta quanto segue. A margine delle considerazioni espresse nell'ambito degli aspetti connessi alla gestione del rumore, manifestati in occasione dell'esame del documento preliminare di adozione della Variante, è stato fornito un primo inquadramento in merito ad alcuni dei principali aspetti circa la definizione di adeguate soluzioni infrastrutturali sulla base di ipotesi progettuali di massima che assicurino un calibrato inserimento del tracciato nel suo specifico contesto, in misura coerente ai modelli di mobilità sostenibile e di pianificazione integrata mirata alla valutazione delle politiche di trasporto. Ciò per cercare di rispondere ai programmi fissati dall'Europa nella Direttiva 2002/49/CE del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione e gestione del rumore ambientale (recepita dallo Stato italiano con il D.Lgs. n. 194 del 19 agosto 2005). A tal fine, le soluzioni	Si è integrato il paragrafo 7.1 riportando gli approfondimenti necessari nelle successive fasi. In ogni caso si rammenta che i documenti di piano approvati non contengono previsioni circa soluzioni infrastrutturali, nè ipotesi progettuali per la realizzazione di nuove viabilità o tracciati autostradali.

dovranno essere proposte tenendo in debita considerazione le esigenze di tutela dall'inquinamento acustico delle popolazioni interessate. Si dovranno preferire quei tracciati che presentano il minore impatto sulle aree edificate, che espongono il minor numero di persone e che abbiano cura di salvaguardare anche le aree di interesse naturalistico, al fine di ridurre, per quanto possibile al minimo, le perturbazioni alla fauna locale. Al contempo, pare utile voler vincolare i futuri sviluppi territoriali, evitando il proliferare di nuove edificazioni a ridosso delle nuove infrastrutture stradali, in particolare per quanto riguarda edifici ad uso residenziale e ricettori sensibili (scuole, ospedali, case di cura e di riposo), al fine di salvaguardare la popolazione da livelli di rumore considerati nocivi per la salute (Art. 32 Cost.), ovvero di quelli superiori alla soglia di rumore raccomandata dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS).	
H) MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI AMBIENTALI	
Si prende atto che il cap. 9 Misure di mitigazione e compensazione del Rapporto ambientale fornisce indicazioni preliminari dal momento che le misure di mitigazione e compensazione degli impatti potranno essere definite solo nel momento in cui saranno chiare le soluzioni proposte per l'attuazione della Variante e sarà quindi possibile descrivere i potenziali effetti negativi rispetto ai quali individuare le corrette misure di contenimento.	Se ne prende atto
Posto che nel capitolo vengono riportati alcuni riferimenti (linee guida, protocolli, ecc.) contenenti principi e buone pratiche da seguire per le successive fasi di valutazione e progettazione degli interventi, si invita a non ritenere tale elenco come esaustivo in modo tale che la pianificazione subordinata possa assumere come riferimento le indicazioni più aggiornate disponibili nel momento di elaborazione dei documenti stessi.	Si è integrato il capitolo 8 riportando gli approfondimenti necessari nelle successive fasi
Nel dettaglio non si ritiene di poter esprimere in questa fase particolari osservazioni ma si ricorda che nel momento in cui gli interventi di attuazione della Variante saranno meglio delineati nella pianificazione subordinata, le misure di mitigazione e compensazione dovranno essere definite non solo a livello tipologico ma dovranno essere descritte e localizzate nel territorio.	Si è integrato il capitolo 8 riportando gli approfondimenti necessari nelle successive fasi
I) VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE	
Premesso che la normativa in materia di VAS prevede che il Rapporto ambientale individui, descriva e valuti le alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano, si osserva che nel documento l'analisi delle alternative e la loro relativa valutazione vengono rinviate alla fase successiva, ovvero ai processi di VAS di piani e progetti di attuazione della Variante.	Se ne prende atto
Pur comprendendo tale approccio che interpreta le alternative come le possibili azioni, da analizzare nella pianificazione subordinata, atte a conseguire gli obiettivi individuati dalla Variante, si ritiene che anche in relazione ai contenuti della Variante stessa sia opportuno trattare la tematica delle alternative, rapportandola evidentemente al livello strategico e di indirizzo a cui la stessa si pone. Il Rapporto ambientale	Si è integrato il paragrafo 7.1 analizzando l'alternativa data dal PUP vigente

dovrebbe dunque descrivere le ragionevoli alternative a livello strategico, considerando anche l'alternativa zero, ovvero la mancata attivazione dell'ambito stesso. In ogni caso, se non si ritiene possibile svolgere un'analisi di questo tipo, l'assenza di alternative di piano deve essere adeguatamente motivata richiamando la natura stessa della variante in esame.	
J) VINCA	
Per quanto riguarda la valutazione di incidenza si prende atto del parere di cui alla nota prot. n. 122184 del 14 febbraio 2023 formulato dalla struttura provinciale competente in materia (Servizio Sviluppo sostenibile e aree protette) che riporta osservazioni sulla documentazione depositata e fornisce precise indicazioni per lo svolgimento delle valutazioni nelle successive fasi attuative della Variante. Si invita a recepire quanto riportato nel parere dandone evidenza nella "dichiarazione di sintesi".	Si rimanda alla risposta al parere citato
K) PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	
Secondo quanto previsto dalla normativa in materia di VAS il Rapporto ambientale deve includere la descrizione del sistema di monitoraggio finalizzato a verificare nella fase attuativa il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati e ad individuare eventuali effetti ambientali negativi imprevisti al fine di adottare le opportune misure correttive.	Se ne prende atto
Considerata la natura strategica della Variante il cap. 10 Monitoraggio ambientale riporta solo alcune prime indicazioni per la predisposizione del sistema di monitoraggio rinviando alla successiva fase di pianificazione subordinata per l'individuazione dettagliata del set di indicatori, dal momento che questi sono strettamente legati alle azioni di attuazione. Pur condividendo tale impostazione si esprimono di seguito alcune osservazioni.	Se ne prende atto
Senza entrare nel merito della prima proposta di indicatori di contesto riportata nella tabella 10.2.1 del Rapporto ambientale si raccomanda di integrare tale elenco, nell'ambito della pianificazione subordinata, con indicatori relativi a tutte le componenti ambientali potenzialmente interessate dagli effetti delle azioni. Questi devono risultare esaustivi per descrivere l'evoluzione del contesto ambientale coinvolto e devono assumere come riferimento gli obiettivi di sostenibilità e protezione ambientale.	Si è integrato il paragrafo riportando gli approfondimenti necessari nelle successive fasi
Per quanto riguarda gli indicatori di risultato, in riferimento ai quali viene proposto nel par. 10.4 Indicatori di risultato un primo elenco inerente le tematiche socio-economiche per verificare la rispondenza delle azioni agli obiettivi e alle esigenze di connessione, si raccomanda di selezionare successivamente anche gli indicatori ambientali per misurare la variazione del contesto imputabile alle azioni e in grado dunque di cogliere gli effetti significativi positivi e negativi dati dall'attuazione delle stesse.	Si è integrato il paragrafo riportando gli approfondimenti necessari nelle successive fasi
CONCLUSIONI	
In conclusione, considerata la natura strategica e di indirizzo della Variante al PUP relativa all'ambito di connessione	Se ne prende atto

Corridoio Est e considerato che la stessa non individua azioni e interventi sul territorio ma si limita a definire gli obiettivi che dovranno essere perseguiti attraverso la pianificazione subordinata (Piano provinciale della mobilità o Ipotesi progettuale) e il metodo che dovrà essere applicato per la scelta delle soluzioni più adeguate, ai sensi dell'art. 8 del d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg si esprime parere favorevole in relazione ai documenti depositati ritenendo al contempo di fondamentale importanza un'attenta valutazione dei contenuti del presente parere nel completamento dell'iter di approvazione della Variante e nei processi di VAS che accompagneranno il percorso di approvazione della pianificazione subordinata.	
PARERE SERVIZIO SVILUPPO SOSTENIBILE E AREE PROTETTE	
PARERE	**RECEPIMENTI**
Si corrisponde con la presente alla Vostra nota di pari oggetto (prot.n. 771174 d.d. 10.11.2022), per l'espressione di parere prevista dall'art. 5 del d.P.P. 8-21/Leg del 17 luglio 2020, di seguito Esplicitato. Esaminata la documentazione della variante al PUP, si evidenzia che le osservazioni di competenza sono rivolte in particolare a quanto contenuto della relazione illustrativa, nel Rapporto ambientale In particolare, si prende atto dell'assunto che regola tutta la documentazione, che definisce la variante come una "cornice pianificatoria e valutativa", da cui prenderanno forma le successive fasi attuative, per ognuna delle quali è prevista una valutazione sia in termini pianificatori (VAS), sia in termini di possibili impatti (VIA e VINCA). e nella relazione di incidenza ambientale.	Se ne prende atto
A tal proposito si sottolinea sin d'ora l'importanza che le valutazioni, e in particolare la valutazione di incidenza per quanto di competenza di questo Servizio, tengano conto dell'insieme in cui si vengono a collocare, in modo che l'analisi possa essere complessiva, pur nel dettaglio della fase attuativa che di volta in volta verrà sottoposta all'attenzione dei diversi enti e servizi. In sintesi, in sede di definizione delle previsioni urbanistiche, andrà assicurata una valutazione complessiva delle possibili ricadute ambientali e territoriali degli interventi, in termini di incidenza cumulativa.	Si è integrata la Vinca e il paragrafo 7.2 del RA l'indicazione di prevedere in fase attuativa l'analisi delle possibili ricadute ambientali e territoriali degli interventi, in termini di incidenza cumulativa.
All'interno di questo quadro di valutazione risulta importante il riferimento aggiornato e completo della normativa ambientale di riferimento, con particolare riguardo alla Strategia Nazionale per la Biodiversità, in modo che il riferimento venga fatto al testo consolidato e successiva opportuna valutazione di coerenza. Nello stesso ambito di tutela, appare utile segnalare l'importanza degli ulteriori documenti di seguito specificati: - Strategia tematica europea per la protezione del suolo - Rapporto sullo stato del capitale naturale in Italia.	Si è integrato il Cap 4 e par. 5.1 del RA in riferimento alla Strategia Nazionale per la Biodiversità: - Strategia tematica europea per la protezione del suolo - Rapporto sullo stato del capitale naturale in Italia. con le indicazioni suggerite nel parere da definirsi nelle successive fasi di attuazione della variante.
Si tratta di documenti per i quali la frammentazione degli ecosistemi e l'erosione del suolo rappresentano tematiche obiettivo di tutela, a cui devono essere forzatamente collegate proposte di mitigazione/compensazione per la valutazione dei futuri possibili interventi e per l'analisi delle diverse alternative	La tematica della frammentazione degli ecosistemi è stata trattata facendo riferimento alle reti ecologiche e ai siti Natura presenti; si ribadisce che potrà essere opportunamente analizzata in fase di definizione delle ipotesi attuative

progettuali.	
Si ricorda inoltre che tra gli obiettivi di sostenibilità dell'Agenda 2030 vi sono la salvaguardia della biodiversità e la tutela, conservazione e ripristino degli ecosistemi di rilevante valenza naturalistica; pertanto l'analisi delle successive fasi dovrà tener conto non solo delle possibili incidenze, ma anche prevedere misure ed azioni finalizzate al miglioramento delle condizioni di conservazione, tenendo in particolare conto del ruolo delle aree protette.	Si concorda
Come osservazione generale si ritiene necessario evidenziare che la proposta Variante al PUP non può escludere significative incidenze ed impatti sul territorio provinciale; per questo è necessario focalizzare quali siano i punti più sensibili del sistema naturale, definendo per essi principi di tutela e opportune misure di conservazione e mitigazione, mantenendosi nell'ambito del concetto di rete introdotto da "Natura 2000".	Si concorda
Per quanto attiene in particolare lo studio di incidenza, oltre a ribadire quanto sopra evidenziato, si richiama l'attenzione all'area di valutazione, alla necessità di analizzare il complesso delle azioni che sottendono la variante, all'analisi delle ripercussioni sul territorio, inteso come insieme di analisi delle fasi attuative dovrà inoltre valutare le relazioni funzionali tra le diverse aree, prendendo in considerazione anche i concetti di frammentazione ed erosione di suolo, in quanto aspetti indispensabili nella valutazione delle relazioni tra specie ed habitat dentro e fuori area protetta sistemi tra loro comunicati (tramite l'acqua, l'aria e il suolo).	Se ne prende atto
Un ruolo chiave in tal senso verrà svolto dall'analisi multicriteriale, proposta come metodo di valutazione dei possibili scenari futuri, purché i parametri vengano effettivamente governati in modo partecipato, come proposto e previsto da questo metodo, in modo da garantire la effettiva sostenibilità ambientale e la chiarezza dei parametri scelti e dei pesi attribuibili alle variabili selezionate. Si aggiungono inoltre alcune note di dettaglio sui termini e su alcuni concetti contenuti nei documenti:	Se ne prende atto. In merito al processo partecipativo si è integrata la relazione con il capitolo 7.3
- le piste ciclabili sono intese in termini funzionali come mobilità dolce; nella loro realizzazione sono comunque delle infrastrutture viarie che vanno considerate nell'analisi delle incidenze;	Le piste ciclabili saranno considerate in relazione alle caratteristiche tipologiche e costruttive ed alle eventuali ricadute della fase realizzativa
- il rinvio a compensazioni nello studio di incidenza sottintende rilevare incidenze negative significative; ciò non risulta coerente con l'affermazione che la variante non ha incidenza perché non prevede opere;	Nella Vinca non si fa riferimento a compensazioni
- le aree protette della rete "Natura 2000" sono tutte gestite dalla Provincia che ha il compito e la responsabilità di definire le azioni di tutela anche tramite gli obiettivi di conservazione e le misure di conservazione specifiche. Le Reti di Riserve sono un sistema di gestione coordinata di sistemi di aree protette, per la valorizzazione e la promozione di attività sul territorio, al fine di coordinare talune azioni specifiche con i territori di riferimento; - le Riserve naturali provinciali presenti sono 46, mentre le	Si è provveduto a correggere il testo

Riserve locali sono 223; - in provincia di Trento è presente solo un Sito di Importanza Comunitaria (SIC) denominato "Val Jumela", mentre tutt gli altri 135 siti sono Zone Speciali di Conservazione (ZSC), in quanto hanno specifiche misure di conservazione che ne hanno definito il passaggio dal SIC a ZSC; - i riferimenti normativi alla relazione di incidenza vanno corretti poiché rinviano a leggi regionali 2/77, 8/94, 7/04;	
- la relazione non presenta una conclusione, ma evidenzia possibili aggravamenti al sistema ambientale. Si segnala che le stesse linee guida per lo studio di incidenza sottolineano la necessità di una conclusione chiara dello studio.	Si sono esplicitate le conclusioni dello studio nel capitolo 6 della VINCA e nel paragrafo 7,2 del RA
Tutto ciò premesso, ed in relazione ai contenuti programmatori della documentazione di variante, che definiscono un quadro di riferimento, ma non una previsione, si ritiene necessario che le considerazioni riportate vengano riprese nelle fasi attuative seguenti, affinché ciascuna delle successive proposte sia riferita all'insieme, e sia valutata in modo completo ai sensi della normativa di riferimento per la valutazione ambientale strategica e per la valutazione delle incidenze ambientali.	Si è integrata La VINCA e Il RA riprendendo gli approfondimenti necessari per le successive fasi
PARERE SERVIZIO PREVENZIONE RISCHI e CENTRALE UNICA DI EMERGENZA	
PARERE	**RECEPIMENTI**
Il Rapporto Ambientale tiene generalmente in dovuta considerazione gli aspetti di competenza dello scrivente Servizio e in particolare mette in evidenza l'effetto che i cambiamenti climatici possono avere sulla problematica del pericolo valanghe nelle aree interessate dalla variante al PUP. Nonostante ciò nell'analisi multicriteria, quando si procede con l'attribuzione dei pesi alle componenti di fattibilità partendo dalle cartografie della pericolosità (Paragrafo 8.2), si tralascia di considerare la pericolosità valanghiva. Si ritiene opportuno che anche in questa fase, nella quale viene definito il metodo, tale componente sia presa in considerazione anche se è presumibile che soprattutto sulle infrastrutture di fondovalle non avrà ricadute significative. Per quanto riguarda la documentazione della variante al PUP nel suo complesso si esprime parere positivo.	Si è integrato il paragrafo riportando gli approfondimenti necessari nelle successive fasi
PARERE AGENZIA PROVINCIALE PER LE RISORSE IDRICHE E L'ENERGIA	
PARERE	**RECEPIMENTI**
Con riferimento alla nota di data 10/11/22 prot. 771174 relativa alla fase di consultazione della Valutazione ambientale strategica per il progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione - Corridoio Est, si trasmettono le osservazioni ed i contributi al Rapporto Ambientale per gli aspetti di competenza della scrivente Agenzia. I vari contributi sono stati formulati dall'Ufficio Gestione risorse idriche, dall'Ufficio Studi e pianificazione e dall'Ufficio Studi e pianificazione risorse energetiche. Come specificato nella documentazione la Variante al PUP in oggetto è una variante di impostazione strategica e metodologica che individua l'ambito di connessione - Corridoio Est senza	Se ne prende atto, è stata dettata una specifica prescrizione da ottemperare nella fase di progettazione delle opere

identificare azioni o specifici interventi, i quali vengono demandati alle fasi successive di attuazione. Alla pianificazione subordinata, intesa come “piano della mobilità” o “ipotesi progettuale”, è demandata la declinazione di strategie ed azioni per il soddisfacimento degli obiettivi della variante del PUP - Corridoio Est per prefigurare l’ipotesi infrastrutturale che massimizza la riposta al fabbisogno di connettività dei territori. Posto che vi è necessariamente un connotato di indeterminatezza nei contenuti della variante in esame, si ritiene di poter formulare in tal sede solo considerazioni di carattere generale che si valuta possano essere utili a fissare dei punti fermi per la successiva pianificazione. Fatte queste doverose premesse, si richiama che nella pianificazione subordinata siano tenuti in considerazione tutti i principi di tutela quali/quantitativa disposti dal Piano generale di utilizzazione delle acque pubbliche (PGUAP) e successivamente declinati e specificati nel Piano di Tutela delle acque di recente approvazione. Nello specifico si richiamano le possibili criticità legate alla vulnerabilità delle risorse idriche sia superficiali che sotterranee nell’ambito di connessione Corridoio Est che potrebbe ad esempio interferire con le sorgenti strategiche ai fini idropotabili dello Spino, delle Acque Nere di Terragnolo e Acquaviva. Si evidenzia quindi la necessità di effettuare approfonditi studi idrogeologici mediante adeguata modellistica per non mettere a rischio futuro tali importanti risorse. Con riferimento invece alla parte relativa all’assetto idrogeologico, si richiama che con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1317 del 4 settembre 2020 sono state approvate le Carte della Pericolosità e la Carta di Sintesi della Pericolosità su tutto il territorio provinciale ai sensi del capo IV delle NdA del PUP. Con l’entrata in vigore della Carta di Sintesi della Pericolosità, dal 2 ottobre 2020, hanno cessato di applicarsi le disposizioni della Carta di Sintesi Geologica e le disposizioni in materia di uso del suolo del PGUAP. Si evidenzia che fino a quando la cartografia del rischio del PGUAP non verrà sostituita completamente dalla Carta generale dei rischi prevista dall’art. 10 della L.P. 1 luglio 2011 n. 9, vale ancora ai soli fini della pianificazione degli interventi di sistemazione e sicurezza idrogeologica ma con alcuna valenza urbanistica. Nello specifico, facendo seguito alle richieste alle Strutture di contributi ed osservazioni sul Rapporto Ambientale formulate nella riunione informativa svolta l’11 gennaio 2023, si evidenzia quanto segue.	
Al Par. 5.1 tra le verifiche di coerenza esterna con la programmazione di livello provinciale non è riportata la coerenza con il PGUAP sopracitato e pertanto se ne richiede l’integrazione.	Si è integrato con la matrice relativa alla valutazione del PGUAP nel par.5.1 Verifica coerenza esterna
Si richiede inoltre che nel quadro di riferimento normativo del Par. 6.3 di pag. 74 venga integrata la descrizione completa degli obiettivi generali del PGUAP. Per quanto riguarda in particolare l’aspetto della gestione delle risorse idriche, si rappresenta che il quadro di riferimento normativo del Rapporto Ambientale si basa sui contenuti del Piano di Tutela delle Acque 2015, approvato con dgp n. 233 del 16 febbraio 2015, senza	Si è integrato il par. 6.3 Risorse idriche, con riferimento al recente PTA 2022

menzionare quanto modificato e/o introdotto con il nuovo Piano di Tutela delle Acque 2022 approvato con dgp n. 2320 del 16 dicembre 2022, poiché adottato successivamente al momento della stesura dei documenti.	
Si ritiene doveroso tenerlo in considerazione, approfondendo se tale innovazione non comporti delle modifiche alle valutazioni esposte in relazione alle acque sotterranee e a quelle superficiali. Va infatti osservato quanto riportato a pag. 203 del Rapporto ambientale laddove si evidenzia che: “il contributo che l’attuazione della variante potrà fornire all’aumento delle pressioni volte a peggiorare lo stato qualitativo dei corpi idrici, sia superficiali che sotterranei, è legato all’interferenza delle infrastrutture con il reticolo idrografico superficiale e sotterraneo, anche attraverso l’aumento delle superfici urbanizzate, che può determinare un certo grado di rischio di inquinamento delle acque superficiali/sotterranee, anche dal punto di vista ecologico”.	Si è adeguato il paragrafo 7.1 al PTA 2022
Con riferimento ai contenuti della Tab. 8.1.2 denominata Classi di sensibilità acque sotterranee, a pag. 225 è riportato che: "Alle aree di attenzione per riserva futura della falda è invece stata attribuita una sensibilità Media. A tutta la restante porzione di territorio al di fuori delle zone di tutela viene attribuita una sensibilità bassa". Considerato che le aree di riserva sono strategiche e le aree esterne dalle zone di tutela potrebbero presentare interconnessioni con aree limitrofe non note, né approfondite nel Rapporto ambientale, appare ponderato assumere un principio di cautela che porta a richiedere di valutare un’assegnazione di classe ALTA (anziché MEDIA) per le Aree di attenzione per riserva futura della Carta della criticità idrica sotterranea del PGUAP, attribuendo alla porzione di territorio al di fuori 2 delle zone di tutela una sensibilità MEDIA, anche in considerazione del fatto che l'unica area di riserva attualmente iscritta nella carta (Vena di Levico) è nell'ambito di interesse generale della variante Corridoio Est.	Si è integrato il par. 8,1 Analisi Multicriteria, con riclassificazione delle "aree di attenzione per riserva futura" e delle "aree esterne"
In riferimento agli aspetti inerenti l’energia, la mitigazione ai cambiamenti climatici e le emissioni climalteranti, ambiti di competenza del Piano Energetico Ambientale Provinciale 2021-2030, si ritiene che la verifica di coerenza esterna non si limiti all’analisi degli aspetti sinergici e di conflitto tra i sei obiettivi della variante e le due linee strategiche del PEAP evidenziate, ma ampli le verifiche a tutte le dodici strategie provinciali identificate nel PEAP. Non si ritiene pertinente invece l’analisi con la linea strategica inerente la produzione energetica da idroelettrico.	Sono integrate le 12 strategie nel cap.4.1 e riportata verifica coerenza esterna nel 5.1
Per quanto concerne la valutazione degli effetti della variante, si richiama che debbano essere tenuti in considerazione gli impatti in termini di emissioni climalteranti. Tale aspetto è completamente assente anche nell’analisi multicriterio. Tra le misure di mitigazione e compensazione, il Rapporto Ambientale non indaga azioni volte al mantenimento degli obiettivi previsti di riduzione delle emissioni climalteranti presenti nel Piano Energetico Ambientale Provinciale 2021-2030.	Si precisa meglio nel testo e si integrano le misure di mitigazione posto che nella valutazione degli effetti sono considerate le emissioni climalteranti, così come nell'analisi multicriteria.

PARERE FEM (Fondazione Edmund Mach)	
PARERE	**RECEPIMENTI**
Coerenza esterna Il Corridoio Est si distingue per una trama reticolare delle connessioni esistenti più vicina a logiche insediative e diffusive dell'area padana, piuttosto che dei tipici sistemi vallivi del Trentino. Tale strutturazione pare rappresentare un elemento di parziale incoerenza rispetto ai piani e programmi citati di normativa ambientale	Il modello sistemico definito dal vigente PUP in tema di mobilità riconosce tre corridoi di accesso che trovano a Trento il proprio nodo comune; i corridoi interni invece sottendono modelli di mobilità alternativa finalizzati all'integrazione dei territori. La definizione di raccordi e connessioni tra gerarchie di corridoi non viene approfondita a livello provinciale in quanto demandata alla pianificazione di settore o subordinata. In assenza di questa viene resa, da un lato un'idea di attraversamento dei territori, dall'altro un'integrazione dei territori che fatica nelle connessioni verso l'esterno. La variante dà evidenza delle polarità che influenzano il territorio dell'ambito di connessione Corridoio Est, potenzialmente connesso con la rete euronazionale rappresentata rispettivamente da Trento e Rovereto in territorio trentino per il corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo e da Bassano del Grappa e Vicenza in territorio veneto per il corridoio TEN-T Mediterrano. Si riconosce una "bipolarità potenziale delle interconnessioni" sia in territorio trentino che in Veneto; da una situazione di contesto la variante promuove un assetto strategico con l'opportunità di prevedere una ridondanza dei punti di interconnessione tra il Corridoio Est e i Corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Mediterraneo. Conseguentemente la logica di rete permea la genesi e la definizione di ambito di connessione esasperando il concetto di modello sistemico del vigente PUP e precisando che ciascun intervento programmato nella pianificazione subordinata deve contribuire positivamente a soddisfare le esigenze di connessione nel loro complesso.
Coerenza interna Nella verifica di possibili incoerenze interne al documento, si evidenzia come l'analisi descrittiva delle condizioni naturali e paesaggistiche, volte all'identificazione delle possibili interferenze alle componenti ambientali manchi dell'interazione tra queste ed i sistemi economici, politici e sociali. Si osserva infatti la mancanza di una valutazione del quadro delle interdipendenze, in una prospettiva intermodale ed analizzando gli aspetti relativi al traffico locale, pendolare, alla mobilità turistica ed alla mobilità di attraversamento che potrebbero comportare impatti non solo transitori ma anche permanenti alle componenti ambientali. (…) In aggiunta all'aspetto ambientale, dovrà tenersi conto nella pianificazione subordinata dell'indagine dei punti di forza e debolezza del territorio sotto il punto di vista socio-economico.	Si è integrato il paragrafo 6.11 riportando gli approfondimenti necessari nelle successive fasi
Per quanto riguarda l'uso agricolo del suolo si ritiene necessario includere un maggior dettaglio sulle colture presenti nelle aree di possibile oggetto di azioni/interventi, considerato che il documento evidenzia la presenza di colture di pregio, senza peraltro menzionare la tipologia di tali colture, l'estensione	Si è integrato il Cap 8.1 Analisi multicriteria, con le indicazioni suggerite nel parere da definirsi nelle successive fasi di attuazione della variante.

delle aree interessate o come eventuali interventi vadano ad impattare produzione, distribuzione e mercato ad esse associate.	
PARERE SERVIZIO FAUNISTICO	
PARERE	**RECEPIMENTI**
In merito al quadro pianificatorio, agli obiettivi di protezione ambientale e alla coerenza esterna, evidenziati rispettivamente nel capitolo 4 e nel paragrafo 5.1 del Rapporto ambientale, si fa presente che una volta approvata definitivamente la seconda revisione piano faunistico provinciale, attualmente in fase di consultazione e partecipazione pubblica prevista dalla VAS, tale piano sarà il riferimento per la gestione e la tutela della fauna selvatica, in sostituzione di quello attualmente vigente.	Si è integrato il Cap 4 e par. 5.1 con la specifica che il riferimento per le fasi successive sarà il Nuovo Piano Faunistico che alla data di redazione del documento risulta essere in fase di revisione
PARERE AUTORITÀ DI BACINO ALPI ORIENTALI	
PARERE	**RECEPIMENTI**
Pianificazione distrettuale: - Piano di gestione delle Acque 2021-2027 - secondo aggiornamento (PGA), adottato con delibera n. 2 di data 20 dicembre 2021 della Conferenza Istituzionale Permanente, il cui avviso è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 34 del 10 febbraio 2022; - Piano di gestione del rischio alluvioni - primo aggiornamento (PGRA), adottato con delibera n. 3 di data 21 dicembre 2021 della Conferenza Istituzionale Permanente, approvato con DPCM 1.12.2022, pubblicato nella G.U. n. 31 del 7.2.2023.	Si è integrato il par. 4.1 Quadro di riferimento del sistema della pianificazione e programmazione, con gli aggiornamenti dei piani e programmi indicati, come specificato anche in risposta al Parere APPA
la verifica di coerenza esterna va sviluppata anche con riferimento alla direttiva 2000/60/CE esplicitando sinergie o conflitti della variante del PUP con gli obiettivi generali di protezione delle acque, tendendo in particolare riferimento quelli definiti dal piano di Gestione delle Acque del Distretto delle Alpi Orientali (2022-2027) (PdGA);	Si è integrato il par. 5.1 Verifica coerenza esterna relativamente alla direttiva 2000/60/CE (Direttiva Quadro sulle Acque – DQA) per quanto attiene gli obiettivi definiti Piano di Gestione delle Acque del Distretto delle Alpi Orientali (2022-2027) (PdGA)
vanno corretti i riferimenti al PdGA inseriti nel quadro di riferimento per le risorse idriche in quanto, nel dicembre 2021, ne è stato pubblicato l'aggiornamento al periodo di pianificazione 2021-2027	Se ne prende atto e si sono aggiornati i riferimenti
l'analisi multicriteriale presentata per la valutazione delle proposte alternative nella pianificazione subordinata deve contemplare, nelle matrici di valutazione della sensibilità delle acque superficiali e sotterranee, anche specifici riferimenti agli obiettivi ambientali fissati per i corpi idrici dal PdGA: ciò al fine di meglio orientare le future scelte pianificatorie/infrastrutturali in ottica di coerenza con la pianificazione vigente a tutela delle risorse idriche	Si è integrato il paragrafo 8.2, con le indicazioni suggerite nel parere da definirsi nelle successive fasi di attuazione della variante.
qualora l'azione di piano possa comportare modifiche delle caratteristiche fisiche dei corpi idrici in grado di determinare il deterioramento dello stato ambientale, vanno opportunamente individuate le modalità di verifica previste dall'art. 4, comma 7, della Direttiva Quadro Acque	Se ne prende atto
quanto agli aspetti di natura idraulica il Piano dovrà essere conforme con i contenuti dell'art. 7 ("Disposizioni comuni")	Se ne prende atto

comma 3 delle norme di attuazione del PGRA coerentemente con i principi sanciti dalla Direttiva Alluvioni 2007/60/CE.	
PARERE SERVIZIO GEOLOGICO	
PARERE	**RECEPIMENTI**
Attualmente è in corso il rilevamento geologico alla scala 1:10.000 del foglio n. 61 Borgo Valsugana, il quale ricopre parte del territorio previsto dalla variante in esame. E' quindi fondamentale e strategica l'attività di rilevamento geologico che nell'arco temporale di circa quattro anni, permetterà la consultazione di dati ed informazioni importanti per la corretta pianificazione e l'adeguato sviluppo delle infrastrutture nel territorio interessato. Visto quanto sopra evidenziato, si fa presente che lo scrivente Servizio rimane a disposizione per eventuali confronti ed approfondimenti, oltre che per fornire dati, cartografie o elementi utili all'iter della variante in oggetto.	Se ne prende atto
PARERE SERVIZIO INDUSTRIA, RICERCA E MINERARIO	
PARERE	**RECEPIMENTI**
si evidenzia l'opportunità che fra i "pesi" da inserire nel Rapporto Ambientale per razionalizzare meglio - a livello pianificatorio subordinato e/o progettuale - la scelta della soluzione trasportistica ottimale, vadano considerati quelli collegati al possibile ripristino ambientale di siti abbandonati o degradati del Trentino attraverso il riutilizzo dello sterro, nonché quelli legati alla valorizzazione della filiera trentina della produzione, lavorazione e trasformazione degli inerti, che sarà inevitabilmente coinvolta anche per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione per la realizzazione della/e opera/e.	Si integra il paragrafo 8.2 con le indicazioni suggerite nel parere da definirsi nelle successive fasi di attuazione della variante.

3.3 Osservazioni

Come anticipato in questa sezione sono raccolte le osservazioni pervenute nella fase di deposito del progetto di variante, tenuto conto che ai sensi dell'art. 29 della l.p. 15/2015, chiunque può prendere visione degli elaborati di piano e presentare osservazioni nel pubblico interesse.

In ragione dei contributi pervenuti dai territori e dalle associazioni presenti si conferma, anche in questa fase, l'approccio proposto dagli elaborati adottati, nell'allegare alla relazione illustrativa quali contenuti della variante le osservazioni trasmesse, al fine di rappresentare elementi di cui tener conto per la predisposizione della pianificazione subordinata.
Relativamente ai rilievi attinenti i profili ambientali, si precisa che i soggetti competenti in materia ambientale sono definiti come richiamato in relazione illustrativa al cap. 8.1 in accordo con la struttura ambientale. Il parere di quest'ultima riporta le principali evidenze e i rilievi circa i documenti della valutazione.

Dalla lettura delle osservazioni depositate si rileva che numerosi contributi si focalizzano su temi trasversali e l'attenzione è spesso posta su elementi comuni. Si ritiene quindi necessario formulare

controdeduzioni chiarificatrici che, da un lato, riportino in via sintetica e non tecnica i contenuti già presenti negli elaborati adottati e, dall'altro, diano adeguato supporto alle modifiche che si apportano ai documenti di piano.
I contributi pervenuti e le controdeduzioni formulate mettono infatti in evidenza la necessità di introdurre nei testi adottati precisazioni terminologiche e chiarimenti utili a focalizzare contenuti e obiettivi della variante spesso fraintesi e condizionati dalla percepita prevalenza del dichiarato stimolo del collegamento con il Veneto, attraverso il prolungamento dell'autostrada Valdastico A31.

Si riportano quindi le controdeduzioni suddivise per tematica come individuate con un codice alfanumerico che viene indicato nelle osservazioni allegate in calce quale riferimento per il riscontro ai rilievi posti.
La colonna "modifiche" informa in via sintetica delle modalità di revisione e degli elaborati conseguentemente variati.

TEMA		CONTRODEDUZIONE	MODIFICHE
A1	Osservazioni su documento e rapporto preliminari Modifica dei contenuti da documento preliminare a progetto di piano adottato	L'articolo 28 della l.p. 15/2015, relativamente all'approvazione del documento preliminare, prevede che "Entro novanta giorni dal ricevimento del documento preliminare i comuni, le comunità e il Consiglio delle autonomie locali possono trasmettere alla Giunta provinciale osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto dei loro territori." Quanto previsto dall'art. 28, unitamente alle disposizioni da regolamento VAS, assorbe la disciplinata fase partecipativa e di consultazione preliminare previste. Si precisa che, a differenza delle osservazioni e dei pareri pervenuti a valle dell'adozione del progetto di variante al piano (deliberazione della Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022) nell'ambito del procedimento dedicato al documento ed al rapporto preliminari non vi è un obbligo di controdeduzione in capo al soggetto competente. Ciò nonostante si richiamano il capitolo "0.Da documento preliminare a adozione preliminare della variante al PUP" della relazione illustrativa e l'appendice 1, i quali: - illustrano la fase di consultazione sul documento preliminare e il confronto sulle scelte, - danno evidenza di quanto osservato dai soggetti interessati come richiamati dall'articolo 28 stesso - riportano che la revisione dei contenuti della proposta preliminare muove dal recepimento delle osservazioni e dei contributi pervenuti ritenuti coerenti con la dimensione strategica che appartiene alla presente variante.	
A2	Coinvolgimenti Enti locali e più in generale soggetti competenti e interessati Diritto alla partecipazione	La presente variante si configura come cornice strategica per la definizione delle linee di azione, rispetto al contesto territoriale, finalizzate ad uno sviluppo concertato e condiviso. Il metodo definito dalla variante - *sistema multi-tematico* - e lo strumento proposto - *analisi multicriteria* - sono descritti ai capitoli 5.2, 6.2, 7.2 della relazione illustrativa (oltreché nel rapporto ambientale). Dalla lettura di questi è possibile rilevare che più richiami sono fatti alla necessaria fase partecipativa; la stessa viene	Viene integrata la relazione con il cap. 7.3 dedicato alla fase partecipativa Viene richiamata l'obbligatorietà della fase partecipativa in norma

		peraltro resa obbligatoria e istituzionalizzata nella pianificazione subordinata (cap. 8.3). In ragione della novità introdotta con la variante e considerato che oggi non vi è una adeguata declinazione della disciplina provinciale in materia, si interviene precisando i riferimenti, gli attori e le modalità di svolgimento della fase partecipativa. A tale fase si attribuisce infatti il compito di strutturare il processo di scelta a partire dall'applicazione del sistema multitematico che la variante impone. Si precisa che al capitolo "5.2 Definizione di un metodo" veniva proposta una prima declinazione delle relazioni tra i fattori di riferimento coerente con la finalità sottesa agli ambiti di connessione, richiamando - per definizione e buon esito del metodo - la necessità di condividere la definizione dei pesi proposti nel confronto che si rinviava alle fasi propedeutiche e prodromiche alla pianificazione subordinata. Condivisa la necessità di condurre in sede di pianificazione subordinata un processo di scelta ampio, condiviso e partecipato, si interviene stralciando la definizione dei pesi proposta e precisando, piuttosto, le relazioni tra le tematiche ed i possibili effetti. Si interviene inoltre riducendo il livello di sintesi dei risultati nell'applicazione del metodo e dell'analisi multicriteria al fine di rendere più trasparenti e identificabili le diverse dimensioni utili alla valutazione degli scenari. Nell'applicazione dello strumento proposto dalla variante - analisi multicriteria - particolare rilevanza viene attribuita all'analisi di sensitività che avrà il compito di testare e verificare la stabilità del sistema riducendo eventuali criticità nell'applicazione di metodo e strumento.	Vengono stralciati i pesi ma precisate meglio le relazioni tra le tematiche e i fattori (cap. 5.2 e 7.2)
A3	Relazione tra le tematiche e peso delle componenti	I pesi proposti per la relazione tra le tematiche che la variante definisce come metodo sono l'espressione del fabbisogno di connettività dell'ambito di connessione Corridoio Est. L'ipotesi sviluppata rappresenta l'affermazione che il mero miglioramento della funzione trasportistica non soddisfa e non rappresenta, se non parzialmente, le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario, ivi compreso il fabbisogno di connettività del territorio. Alle 4 tematiche sono associate alcune componenti di riferimento che a loro volta assumono rilevanza in ragione del peso attribuito per il ruolo che rivestono nel perseguire gli obiettivi definitivi o da definirsi. Nella proposta formulata la sommatoria del peso attribuito alle tematiche "Ambiente " e "Fattibilità tecnica" rappresenta l'incidenza più rilevante: si precisa infatti che al termine "Fattibilità tecnica" sono associate le tematiche geologiche, sismiche e idromorfologiche, che si aggiungono alle componenti associate al tema "Ambiente". [da A2:] Condivisa la necessità di condurre in sede di pianificazione subordinata un processo di scelta ampio, condiviso e partecipato, si ritiene di stralciare la definizione dei pesi proposta precisando piuttosto le relazioni tra le tematiche ed i possibili effetti. Si ritiene inoltre di ridurre il livello di sintesi dei risultati nell'applicazione del metodo e di analisi multicriteria al fine di rendere più trasparenti ed identificabili le diverse dimensioni utili alla valutazione degli scenari. Nell'applicazione dello strumento proposto dalla variante - analisi multicriteria - particolare rilevanza viene attribuita all'analisi	Vengono stralciati i pesi ma precisate meglio le relazioni tra le tematiche e i fattori (cap. 5.2 e 7.2)

		di sensitività che avrà il compito di testare e verificare la stabilità del sistema riducendo eventuali criticità nell'applicazione di metodo e strumento.	
A4	Scelta e composizione delle tematiche	Le quattro tematiche rappresentano la sintesi del metodo stabilito dalla variante nell'espressione dei criteri di valutazione delle alternative; metodo che consente la previsione dello scenario che ammette la soluzione infrastrutturale intermodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività nel rispetto di quanto definito per le componenti ambientali, tecniche ed economiche. Le componenti che strutturano il metodo sono quindi il fabbisogno di connettività, la matrice ambientale, la fattibilità tecnica e l'incidenza dei costi. L'ambito di connessione Corridoio Est deve quindi essere interpretato come un sistema multimodale e multitematico, dove la relazione tra le componenti è definita dagli obiettivi di variante da perseguirsi nella loro complessità. Il metodo che la variante propone connota anche la composizione degli elaborati adottati: relazione illustrativa e rapporto ambientale sono infatti documenti tra loro complementari. La relazione declina in tema delle esigenze di connessione, il rapporto ambientale sviluppa la matrice ambientale e la fattibilità. Il solo insieme definisce il quadro di riferimento che la variante porta quale metodo da adottare nella pianificazione subordinata e nella valutazione della stessa.	Vengono stralciati i pesi ma precisate meglio le relazioni tra le tematiche e i fattori (cap. 5.2 e 7.2)
B1	Ipotesi progettuale sviluppata da A4, intesa e comitato paritetico	L'attivazione in via prioritaria dell'ambito di connessione Corridoio Est risponde all'esigenza di risolvere, dotando la pianificazione provinciale di strumenti adeguati, il tema del collegamento con il Veneto, dei volumi di traffico che interessano la Valsugana e delle esigenze di connessione che esprimono in particolare i territori della Vallarsa e degli Altipiani Cimbri. Gli elaborati di variante affrontano il tema del collegamento con il Veneto, a partire da quanto prevede il vigente PUP con il corridoio di accesso Est, fino alle ipotesi progettuali di completamento dell'autostrada Valdastico A31Nord. La stessa deliberazione della Giunta provinciale n. 837 del 19 giugno 2020 definisce l'input di esplorare il tema del collegamento con il Veneto anche al di fuori del corridoio che coinvolge la Valsugana. La variante "Ambito di connessione Corridoio Est" non dà attuazione a tali stimoli con il mero allargamento di un corridoio, ma introduce uno strumento normativo che nega il concetto di attraversamento di un territorio esaltandone piuttosto le esigenze di connessione. A partire quindi dalla procedura di approvazione nel 2012 del progetto preliminare per il completamento dell'A31 - e dunque da un ragionamento limitato al tema del tracciato - gli eventi susseguitisi, compresa la sentenza del Consiglio di Stato n. 499 del 2019, il citato memorandum integrativo trasmesso dalla Provincia al Ministero nel 2019, ma anche l'approvazione della Spross e l'entrata in vigore del Regolamento 1060/2021 per l'accesso ai finanziamenti del PO FESR, hanno definito un obbligato cambio di paradigma. La variante si inserisce in questo contesto, e, nel quadro del vigente PUP, definisce la scala adeguata, il metodo e lo strumento per individuare la soluzione infrastrutturale multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività dell'ambito di riferimento nel rispetto dei criteri	

		definiti per le componenti ambientali, tecniche ed economiche. Confermando i contenuti del vigente art. 41, piano provinciale della mobilità e ipotesi progettuali sono riconosciuti strumenti di attuazione dei contenuti strategici espressi dal PUP. Come illustrato in via schematica al cap. 8.3 entrambi i procedimenti - corredati da VAS - consistono nell'aggiornamento del PUP. Con il neo introdotto comma 2bis inoltre si segnala che viene confermata la ratifica con legge provinciale dell'eventuale intesa tra la Provincia, lo Stato e altri enti territoriali ai sensi delle norme di attuazione dello Statuto speciale e della legislazione in materia. In tema di Intesa, considerata l'esperienza maturata proprio in sede di comitato paritetico, si dà evidenza della necessità di disporre di strumenti capaci di rappresentare un quadro di riferimento entro cui operare in via condivisa e secondo il principio di leale collaborazione, scelte territoriali di competenza dello Stato, posto che la Provincia non può su tali opere porre veti.	
B2	Soluzioni progettuali di completamento dell'A31 e alternative di tracciato compresa ipotesi interconnessione Rovereto Sud	I documenti di piano approvati non contengono previsioni circa soluzioni infrastrutturali, né ipotesi progettuali per la realizzazione di nuove viabilità o tracciati autostradali. Il richiamo al progetto di fattibilità predisposto dal concessionario dell'autostrada Valdastico A31 è riportato in relazione e dà evidenza di come la proposta rappresenti uno stimolo all'approvazione in via prioritaria della variante relativa all'ambito di connessione Corridoio Est. Con particolare riferimento alla paventata ipotesi di interconnessione con A22 presso il casello di Rovereto Sud - ritenuta preclusa dal vigente PUP - si ribadisce che in questa fase e nell'ambito dei contenuti della presente variante, non è possibile escludere ipotesi o territori. Il contenuto della variante è infatti unicamente rappresentato dall'introduzione degli ambiti di connessione per la prefigurazione dell'infrastruttura multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività in una logica di rete, dove ciascun intervento programmato deve contribuire positivamente a soddisfare le esigenze di connessione espresse dal territorio nel loro complesso. L'ambito di connessione Corridoio Est è l'ambito attivato in via prototipale con la presente variante e risponde ai citati contenuti. Nel merito quindi di rilievi ed osservazioni espressi in riferimento a soluzioni progettuali non presenti nei contenuti e nelle previsioni di piano non è possibile portare puntuali controdeduzioni né accogliere eventuali richieste se non nel precisare quali sono i temi che necessariamente dovranno trovare approfondimento e riscontro nella pianificazione subordinata. Tutte le osservazioni e i pareri trasmessi sono in ogni caso un contenuto della variante in quanto allegati alla relazione illustrativa, come tali rappresentano elementi di cui tener conto per la predisposizione dei contenuti della pianificazione subordinata. Si precisa infine che gli Enti e i soggetti interessati porteranno le rispettive posizioni e proposte di azione declinando gli obiettivi della presente variante nella fase partecipativa. Ad esempio, la scelta di escludere un'eventuale ipotesi di interconnessione A22 - A31 a Rovereto Sud dovrebbe fondarsi nel contrasto con strategie e azioni definite nella fase partecipativa con l'individuazione di adeguati parametri, indicatori e pesi nel rispetto del metodo	Vengono integrati i cap. 7.2 e 8 per i contenuti della pianificazione subordinata

		vincolante definito dalla presente variante.	
C1	Obiettivi della variante Inadeguatezza degli obiettivi e loro contrasto con PUP vigente	Gli obiettivi generali della variante trovano riferimento nel quadro definito dal vigente PUP in coerenza con i 5 indirizzi strategici da esso definiti (cap. 5 allegato A). La coerenza con gli obiettivi assunti è il parametro rispetto al quale misurare la risposta al fabbisogno di connettività dell'ambito: gli obiettivi sono da perseguirsi complessivamente ed in via unitaria, l'applicazione disgiunta degli stessi rappresenta un contrasto con il metodo definito. Gli obiettivi orientano la pianificazione subordinata dove il dato prestazionale della variazione dello sforzo di accessibilità di un territorio deve essere messo in rapporto con le componenti socio-economiche al fine di orientare le scelte verso soluzioni che massimizzano il miglioramento della connettività. In merito alla definizione di connettività si richiama quanto precisato in relazione al capitolo 3.4, ove se ne riconoscono quattro categorie - trasporti, comunicazione, energia ed ecosistemi - sulla base delle quali è possibile immaginare che il miglioramento delle connessioni sia strategia per il miglioramento della qualità della vita della popolazione che abita un territorio, non solo per gli aspetti trasportistici. Il riconoscimento di una molteplicità di reti della connettività prefigura la possibilità di interconnessione e determina la necessità di un approccio intermodale. In ragione di quanto sopra si condivide la necessità di modificare l'obiettivo n. 2 "Perseguire mediante nuove infrastrutture la connessione intervalliva sul territorio provinciale..." sostituendo il termine NUOVE con IDONEE infrastrutture.	Approfondimento della relazione tra obiettivi e la misura in cui viene soddisfatto il fabbisogno di connettività. Viene integrato il cap. 7.2 Modifica obiettivo O.2: sostituito NUOVE con IDONEE
C2	Alternativa zero	Si condivide la necessità di integrare lo scenario rappresentato dall'eventuale attuazione del vigente PUP con la realizzazione dell'infrastruttura prefigurata dal corridoio di accesso Est. La relazione illustrativa del vigente PUP identifica il corridoio Est nell'asse della strada statale n. 47, i temi riconosciuti sotto il profilo della programmazione territoriale sono quelli relativi al completamento degli interventi di miglioramento e messa in sicurezza della SS47 nonché della prosecuzione delle opere di modernizzazione della linea ferroviaria della Valsugana. Nei corridoi di accesso sono inoltre ammessi i nuovi collegamenti - stradali e/o ferroviari - atti ad assicurare le connessioni tra il Trentino e le regioni limitrofe. Lo scenario prefigurato dall'alternativa zero consiste da un lato, nel miglioramento e nella messa in sicurezza delle attuali viabilità e ferrovia, ma anche nella realizzazione del completamento dell'A31 nord con interconnessione infrastrutturale viaria tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige a sud di Trento. In questa ultima ipotesi si richiama che l'art. 41 subordina a VAS l'ipotesi progettuale di massima ma in assenza della presente variante non vi sarebbe l'obbligo di considerare i territori attraversati in termini di esigenze di connessione, non vi sarebbero fasi partecipative diverse da quanto ad oggi previsto dalla disciplina nazionale e provinciale in materia, superando la logica di rete e la multimodalità imposte dagli elaborati di piano adottati.	Viene introdotta la descrizione dell'alternativa all'attivazione dell'ambito di connessione al cap. 4.2 e nel rapporto ambientale al paragrafo 7.2.2
C3	Contenuti ed effetti degli elaborati di	L'approvazione del Piano Urbanistico Provinciale è disciplinata da una speciale procedura definita dagli artt. 28, 29 e 30 della l.p.	

	piano	15/2015 che termina con l'adozione della legge di approvazione del Piano da parte del Consiglio provinciale. Ne consegue che gli elaborati di piano - relazione illustrativa e suoi allegati, norme e cartografie - hanno valore di legge e ne producono gli effetti in quanto tali. I contenuti devono essere osservati e attuati nelle modalità previste: la pianificazione, i programmi e i procedimenti in generale, subordinati al PUP devono agire nel rispetto e in coerenza di questo. Non è possibile ipotizzare, e quindi ricomprendere tra le valutazioni, l'eventualità che i contenuti di un piano approvato con legge siano disapplicati o superati da elementi contrastanti subordinati. In particolare per la presente variante, si prescrivono le modalità attuative dell'ambito di connessione Corridoio Est attraverso la pianificazione subordinata, nel rispetto del metodo stabilito e delle procedure richiamate come riportate in relazione al cap. 8.3, compresa la fase partecipativa e la necessità di condurre il processo di VAS. Nel rispetto della gerarchia stabilita, prima dall'ordinamento provinciale e poi dal sistema di pianificazione come da l.p. 15/2015, piano provinciale della mobilità e ipotesi progettuali sono individuati quali strumenti alla scala adeguata per la definizione delle scelte territoriali.	
C4	Supporto specialistico in tema di Mobilità e Infrastrutture di Trasporto	L'appendice 2 dell'allegato A "Supporto specialistico in tema di Mobilità e Infrastrutture di Trasporto nell'ambito della redazione della VAS della Variante del Piano Urbanistico Territoriale Provinciale" riporta la relazione di sintesi della consulenza che ha analizzato alla scala territoriale il fabbisogno di potenziamento della connettività nell'ambito interessato dalla variante. Conseguentemente, le conclusioni, riportate anche in relazione fungono da spunti per il riconoscimento della fisionomia del Corridoio Est e del fabbisogno di connettività dei territori che gli appartengono. Il capitolo 4.5 ne riporta i contenuti utili alla definizione delle esigenze di connessione, l'appendice 2 ha lo scopo di fornire ulteriori elementi di approfondimento e dettaglio che si ritengono sufficienti per corredare, supportare ed illustrare la tematica delle esigenze di connessione e la possibilità di formulare osservazioni in proposito.	
C5	Pianificazione subordinata e scala adeguata	Il PUP è metodo e contenuto (cap. 2.3). Se per metodo è possibile richiamare il piano processo quale strumento di governo del territorio ordinatore del sistema di competenze attribuite alle Comunità di Valle (con i PTC) e ai Comuni (con i PRG), per contenuto si intende quanto riportato nel sistema insediativo del progetto di piano, che per le reti per la mobilità si articola in corridoi infrastrutturali di accesso, corridoi infrastrutturali interni, assi di valle e altre infrastrutture di trasporto pubblico e di mobilità alternativa. L'art. 41 delle norme di attuazione definisce la modalità per l'elaborazione delle possibili scelte in termini di processo sia progettuale sia di partecipazione. In relazione alla tipologia di previsione o indicazione di rete, esso riporta lo strumento di riferimento per l'attuazione, ovvero ipotesi progettuale, piano provinciale della mobilità, piani di comunità e piani urbanistici comunali. Il cap. 3 descrive ampiamente la genesi degli ambiti di connessione quali strumenti che si aggiungono alla "cassetta degli attrezzi" del PUP per una pianificazione delle reti	Vengono introdotte nel testo della relazione tali precisazioni

		per la mobilità al livello appropriato e coerente con i criteri di cui al Regolamento 1060/2021. Come evidente anche dalla modifica normativa con l'inserimento del comma 2bis all'art. 41, gli ambiti di connessione rappresentano il livello intermedio tra i corridoi, e ne ricomprendono finalità e strumenti di attuazione. Piano provinciale della mobilità e ipotesi progettuale, coerentemente con i contenuti e gli strumenti previsti dal vigente PUP, sono individuati quali scala adeguata per la definizione delle scelte territoriali. Alla pianificazione subordinata è demandata la declinazione di strategie ed azioni per il soddisfacimento degli obiettivi della variante al fine di prefigurare l'ipotesi che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività nel rispetto dei criteri per le componenti ambientali, tecniche ed economiche. Posto che la variante declina gli obiettivi in termini di esigenze di connessione relativamente all'ambito di connessione, la pianificazione subordinata è chiamata a farsi carico di tali esigenze nella loro complessità. La fase partecipativa è il momento individuato per la definizione di strategie e azioni da parte dei territori. Sia nel caso di piano provinciale della mobilità che di ipotesi progettuale, viene introdotta la richiamata fase partecipativa e precisato che il procedimento di formazione si conclude con l'aggiornamento del PUP e la ratifica con legge provinciale dell'eventuale intesa tra la Provincia, lo Stato e altri enti territoriali. Si precisa anche che la pianificazione subordinata è soggetta a VAS.	
C6	Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile	Con l'obiettivo 6 la variante fa proprio l'indirizzo del PUP vigente che richiama la coerenza con le direttive europee, nazionali e provinciali in tema di sviluppo sostenibile. Il processo di VAS ed in particolare il rapporto ambientale - di cui si ribadisce la complementarietà con la relazione illustrativa - sono intesi come strumenti attivi della pianificazione che partecipano alla costruzione del metodo che la variante introduce per la formazione delle scelte, delle strategie e delle azioni atte a perseguire gli obiettivi definiti. Raccogliendo il mandato dell'approvata SproSS, la variante integra tra i propri contenuti le strategie di cui agli obiettivi di sostenibilità selezionate per gli ambiti di competenza. L'obiettivo 6 rappresenta la scelta del piano di apportare un contributo attivo al perseguimento delle strategie di sostenibilità al 2030, precisato che gli obiettivi sono da perseguirsi complessivamente ed in via unitaria.	
C7	Documenti della valutazione. Rapporto ambientale, Sintesi non tecnica e VINCA	Si richiama quanto in premessa precisato circa le modalità di controdeduzione e considerazione dei contenuti espressi nei pareri da parte dei soggetti competenti in materia ambientale, nelle osservazioni depositate dagli Enti e dai soggetti interessati. Ciò detto, considerata la finalità dei documenti si condivide la necessità di adeguarne ed integrarne i contenuti nei limiti di quanto evidenziato dai soggetti competenti in materia ambientale.	Vengono integrati gli elaborati Sintesi non tecnica e VINCA
C8	Analisi di coerenza esterna	Si richiama quanto in premessa precisato circa le modalità di controdeduzione e considerazione dei contenuti espressi nei pareri da parte dei soggetti competenti in materia ambientale, nelle osservazioni depositate dagli Enti e dai soggetti interessati. Ciò detto, si ritiene di integrare l'analisi di coerenza esterna, nei limiti di quanto evidenziato dai soggetti competenti in materia ambientale, con la valutazione delle potenziali incoerenze con gli	Viene integrato il rapporto ambientale ed in particolare il capitolo 5

		strumenti al fine di accogliere il rilievo circa la necessità di porre adeguata attenzione alle potenziali criticità derivanti da azioni future definite in sede di pianificazione subordinata. L'analisi viene integrata anche relativamente a piani e strumenti segnalati con osservazioni e pareri limitatamente a quelli ritenuti coerenti con le finalità e il livello strategico della variante.	
C9	Consumo di suolo	Il tema della limitazione del consumo di suolo è affrontato sia a livello di principio, e quindi in termini di coerenza per gli obiettivi della variante, sia a livello di componente definita nell'applicazione del metodo e dell'analisi multicriteria che lo riporta tra gli indicatori.	Viene integrato il rapporto ambientale ed in particolare il capitolo 8 con le tipologie di analisi con cui potrà essere affrontato il consumo di suolo all'interno dell'analisi multicriteria
C10	Definizione delle esigenze di connessione	Al capitolo 3 della relazione viene chiarito il contesto nel quale si è inteso dare consistenza cartografica e normativa ad un livello intermedio dei corridoi previsti da PUP. I nove ambiti proposti dalla variante - dei quali si richiama la grafia rappresentativa del contenuto strategico e della geometria variabile - condividono a livello provinciale l'obiettivo di prefigurazione dell'infrastrutturazione multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività in una logica di rete, dove ciascun intervento programmato deve contribuire positivamente a soddisfare le esigenze di connessione nel loro complesso. La definizione degli ambiti richiamata nell'art. 41 c. 2bis introduce nella vigente disciplina delle reti per la mobilità il tema della multimodalità delle infrastrutture e del fabbisogno di connettività dei territori. Tali concetti, prima non esplicitati, costituiscono un nuovo paradigma rispetto al quale affrontare l'attuazione e la realizzazione di tutti gli elementi e le opere che compongono le reti per la mobilità, dai corridoi agli assi di valle. Il capitolo 4.5 (unitamente agli approfondimenti in appendice 2) illustra la relazione tra i dati prestazionali della variazione dello sforzo di accessibilità e le componenti socio economiche di un territorio con l'applicazione dell'analisi multicriteria. L'esito è una graduatoria di fabbisogno di potenziamento di connettività che la variante riconosce a livello di sottobacini d'influenza e di ambito. Semplificando: in relazione agli obiettivi definiti per l'ambito si attribuiscono dei pesi alle componenti che popolano la multicriteria determinando scenari diversificati in relazione al fabbisogno di potenziamento della connettività che ne consegue. Da qui l'origine delle affermazioni rispetto alle quali gli obiettivi d'ambito - nella loro complessità - rappresentano la risposta al fabbisogno di connettività e che il mero miglioramento della funzione trasportistica non soddisfa e non rappresenta, se non parzialmente, le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario, ivi compreso il fabbisogno di connettività del territorio. Ne consegue che l'ambito di connessione Corridoio Est sottende un sistema multimodale, gerarchicamente interconnesso, di infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci, piuttosto che un semplice collegamento punto-punto tra i suoi estremi.	
C11	Contesto socio economico	Il sistema insediativo trentino viene descritto dal vigente PUP che, al capitolo 8 della relazione approvata nel 2008, affronta gli aspetti	

	dell'ambito	socio-economici alla scala dell'intero territorio provinciale in termini di vocazioni e sviluppo, delineando un quadro che rappresenta il necessario riferimento per la variante. In particolare, con la definizione degli ambiti di connessione, vengono ampliati gli strumenti a supporto della pianificazione ai fini di una più ampia e condivisa attuazione delle previsioni delle reti per la mobilità, confermando l'impostazione e le linee strategiche vigenti. L'attualizzazione delle dinamiche demografiche e socio economiche avviene in ogni modo attraverso gli indicatori riportati in analisi multicriteria per la definizione delle esigenze di connessione.	
C12	Poli e logica di rete	Il modello sistemico definito dal vigente PUP in tema di mobilità riconosce tre corridoi di accesso che trovano a Trento il proprio nodo comune; i corridoi interni invece sottendono modelli di mobilità alternativa finalizzati all'integrazione dei territori. La definizione di raccordi e connessioni tra gerarchie di corridoi non viene approfondita a livello provinciale in quanto demandata alla pianificazione di settore o subordinata. In assenza di questa viene resa, da un lato un'idea di attraversamento dei territori, dall'altro un'integrazione dei territori che fatica nelle connessioni verso l'esterno. La variante dà evidenza delle polarità che influenzano il territorio dell'ambito di connessione Corridoio Est, potenzialmente connesso con la rete euronazionale rappresentata rispettivamente da Trento e Rovereto in territorio trentino per il corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo e da Bassano del Grappa e Vicenza in territorio veneto per il corridoio TEN-T Mediterrano. Si riconosce una "bipolarità potenziale delle interconnessioni" sia in territorio trentino che in Veneto; da una situazione di contesto la variante promuove un assetto strategico con l'opportunità di prevedere una ridondanza dei punti di interconnessione tra il Corridoio Est e i Corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Mediterraneo. Conseguentemente la logica di rete permea la genesi e la definizione di ambito di connessione esasperando il concetto di modello sistemico del vigente PUP e precisando che ciascun intervento programmato nella pianificazione subordinata deve contribuire positivamente a soddisfare le esigenze di connessione nel loro complesso.	
D1	Stimoli e buone pratiche espressi dai territori	A partire dalle previsioni del vigente PUP per l'area dell'ambito di connessione Corridoio Est, rispetto alle quali si richiama l'alternativa zero e quanto riportato nell'appendice 3 "Attuazione delle reti per la mobilità", si conferma, anche in questa fase, l'approccio proposto dagli elaborati adottati, nell'allegare alla relazione illustrativa le osservazioni trasmesse quali contenuti della variante, al fine di rappresentare elementi di cui tener conto per la predisposizione della pianificazione subordinata. Si precisa che quanto previsto dal vigente PUP come disciplinato dall'art. 41 continua a trovare applicazione e che la definizione degli ambiti di connessione si aggiunge e non si sostituisce alla strumentazione vigente.	Viene integrata la relazione con l'appendice 4
E1	Revoca	In merito all'istanza di revoca in autotutela ai sensi dell'articolo 21-quinquies della l.n. 241/90, non si ritengono sopravvenuti motivi di interesse pubblico o mutamento della situazione di fatto non prevedibile e nuova valutazione dell'interesse pubblico	

		originario rispetto all'adozione del progetto di piano. Non si rilevano inoltre vizi procedurali o elementi di illegittimità del procedimento. Il progetto di piano agisce in coerenza con i contenuti, il metodo e gli indirizzi impostati dal PUP vigente ed in coerenza con i principi generali e la disciplina dettati dalla legge provinciale per il governo del territorio 2015. Sotto il profilo dell'interesse pubblico, la variante interviene a fronte della solo parziale attuazione del sistema pianificatorio definito dal PUP vigente, che non ha permesso ad oggi di perseguire approfondimenti e scelte in tema di connessioni territoriali alla scala adeguata, risultando in azioni che in assenza di un quadro di riferimento soddisfano le esigenze manifestate dai territori in maniera spesso non esaustiva e settoriale. Il superamento di tale impostazione è finalizzato a dotare il PUP di elementi utili ad una pianificazione delle reti per la mobilità alla scala adeguata. Il progetto di piano, nel rispetto dei principi di fondo del PUP e nel suo ruolo di piano strategico di indirizzo, tramite l'individuazione ed attivazione dell'ambito di connessione Corridoio Est, definisce gli obiettivi che dovranno guidare la pianificazione subordinata nella definizione delle scelte atte a perseguire la finalità di rispondere nel modo più efficace al fabbisogno di connettività dei territori in una logica di rete che potrà trovare attuazione solo attraverso la prefigurazione di un sistema multimodale. La variante al PUP fornisce inoltre il metodo per affrontare in maniera strutturata le scelte alla scala adeguata. Ad ulteriore tutela dell'interesse pubblico sotteso alla variante, grande importanza ha l'introduzione di una innovativa fase partecipativa che garantisce l'effettivo coinvolgimento dei territori nella formulazione delle esigenze che vincoleranno la successiva pianificazione.	

Allegati

COMUNITÀ
VALSUGANA e TESINO

Piazzetta Ceschi, 1 - 38051 Borgo Valsugana (TN)
Tel. 0461 755555 - fax 0461 755592
P. IVA 02189180223 - C.F. 90014590229
www.comunitavalsuganaetesino.it
comunita@pec.comunita.valsuganaetesino.tn.it

Settore: Segreteria, Istruzione e Personale
Servizio: Organi Istituzionali
Tel.: 0461 755512
e-mail: segreteria@comunitavalsuganaetesino.it
PEC: segreteria@pec.comunita.valsuganaetesino.tn.it
CUU: GX5F4H
Funzionario Responsabile: Enrico Galvan
Referente:
Prot. n. cvt_tn-
Numero e data di protocollo indicati nella segnatura allegata alla trasmissione dell'atto

Borgo Valsugana, 21 marzo 2023

Egregio Signor
dott. Roberto Andreatta
Dirigente Dipartimento territorio e trasporti, ambiente, energia, cooperazione
Provincia autonoma di Trento
Via Vannetti, 32
38122 TRENTO

Egregio Signor
dott. Romano Stanchina
Dirigente Servizio urbanistica e tutela del paesaggio
Provincia autonoma di Trento
Via Mantova, 67
38122 TRENTO

OGGETTO: Riconferma, da parte dei Sindaci ricompresi nel territorio della Comunità Valsugana e Tesino, del parere favorevole al progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativo all'ambito di connessione Corridoio Est, di cui alla deliberazione n. 1923/2022.

I Sindaci dei Comuni ricompresi nel territorio della Valsugana Orientale e del Tesino, come già espresso nella comunicazione dd. 31.01.2022, ritengono opportuno estendere la previsione pianificatoria provinciale ad un'area di collegamento fra Trentino e Veneto più ampia di quella sin qui prevista nel corridoio est.

La viabilità in Valsugana vive da anni un traffico di passaggio indiscutibilmente elevato, certificato dai numeri delle rilevazioni, con una previsione futura di aumento esponenziale dei passaggi dovuto al completamento delle infrastrutture venete. La Pedemontana veneta con le arterie collegate infatti, completati i tracciati in fase di realizzazione e quelli in fase di appalto, comporterà un ulteriore importante aumento di mezzi in transito su un percorso che risulta già molto penalizzato. D1

L'aspetto ambientale che ne deriva è un esponenziale aumento dell'inquinamento da traffico aggravato dal fatto che la stagnazione dell'aria dovuta alla morfologia del nostro territorio non

Questa nota, se trasmessa in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente, predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (Artt. 3 bis e 71 D. Lgs. 82/2005). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D. Lgs. 39/1993).

COMUNITÀ
VALSUGANA e TESINO

Piazzetta Ceschi, 1 - 38051 Borgo Valsugana (TN)
Tel. 0461 755555 - fax 0461 755592
P. IVA 02189180223 - C.F. 90014590229
www.comunitavalsuganaetesino.it
comunita@pec.comunita.valsuganaetesino.tn.it

permette un ricambio d'aria ed una ventilazione sufficiente ad evitare anche delle ricadute sulla salute delle nostre comunità.

Non secondario risulta inoltre l'aspetto della sicurezza con incidenti e pericoli costanti su una viabilità esistente delicata e che in alcune zone è vocata ad un contesto turistico in netto contrasto con un traffico imponente.

Quindi la nostra posizione non può che condividere la necessità di un trasferimento fisico di una parte significativa del traffico di passaggio su altri percorsi viari che per caratteristiche morfologiche non subiscono le conseguenze ambientali e di sicurezza che il nostro territorio soffre da anni. Condividiamo che l'obiettivo del documento preliminare per l'adozione della variante al piano urbanistico provinciale, relativa al corridoio di accesso ad est, possa permettere un'analisi approfondita di carattere tecnico, ambientale, sociale ed economico.

Il documento non contiene ipotesi progettuali e intende avviare una serie di riflessioni sul corridoio infrastrutturale Veneto e Trentino che per le ragioni sopra espresse non può non considerare la difficile situazione presente e futura del nostro territorio Valsuganotto.

Siamo consapevoli e disponibili ad esaminare le ricadute positive e le criticità di forme di collegamento tra nord est e Vallagarina, ma il tutto in un'ottica di ragionamento complessivo che riguarda tematiche multidisciplinari.

Ci trova d'accordo sull'impostazione che il documento esprime, cioè l'istituzione di un percorso valutativo dei territori e che indichi cosa andrà fatto in termini di Valutazione di impatto ambientale e di valutazione effetti sul territorio e aree periferiche. Un obiettivo fondamentale della variante è di fornire i fattori di contesto per i successivi studi di fattibilità su possibili scelte infrastrutturali secondo gli artt. 28 e 30 L.P. 15/2015.

A nome dei Sindaci del territorio della Comunità Valsugana e Tesino

IL PRESIDENTE DELLA COMUNITA'
Enrico Galvan

Questa nota, se trasmessa in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente, predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (Artt. 3 bis e 71 D. Lgs. 82/2005). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D. Lgs. 39/1993).

PASUBIO
crescendo di emozioni

PEFC

COMUNE DI TERRAGNOLO
PROVINCIA DI TRENTO

Terragnolo, 23 febbraio 2023

Al Presidente
della Provincia Autonoma di Trento
dott. Maurizio Fugatti

Al Vicepresidente
della Provincia Autonoma di Trento
dott. Mario Tonina
Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione

Alla Giunta Provinciale
della Provincia Autonoma di Trento

Al Dirigente del Dipartimento territorio, ambiente, energia e cooperazione
della Provincia Autonoma di Trento
dott. Roberto Andreatta

Al Dirigente del Servizio urbanistica e tutela del paesaggio
della Provincia Autonoma di Trento
dott. Romano Stanchina

Prot. 657
Rif.
OGGETTO: Osservazioni su deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 dd. 28 ottobre 2022 avente ad oggetto "Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15 artt. 28-31: Adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est".

Si invia copia della deliberazione adottata dal Consiglio Comunale nella seduta dd. 22 febbraio 2023 con la quale sono state approvate osservazioni in merito alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 dd. 28/10/2023.

Distinti saluti.

IL SEGRETARIO COMUNALE REGGENTE
dott.ssa Marianna Garniga

COMUNE di TERRAGNOLO (TN)

/pd

fraz. Piazza 14, 38060 Terragnolo (TN) – Italia
Tel 0464 396122, fax 0464 396414
Codice Fiscale e Partita I.V.A. 00267990224
www.comune.terragnolo.tn.it
email: segreteria@comune.terragnolo.tn.it
Pec: posta@pec.comune.terragnolo.tn.it

TERRA ·GNO· ·LO·

COPIA

COMUNE DI TERRAGNOLO
PROVINCIA DI TRENTO

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 2
del Consiglio Comunale

OGGETTO: **Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso est. Osservazioni ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015 al progetto di variante adottato con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 di data 28 ottobre 2022.**

L'anno **duemilaventitre** addì **ventidue** del mese di **febbraio** alle ore 20.00 nella sala delle riunioni, a seguito di regolari avvisi, recapitati a termini di legge, si è convocato il Consiglio comunale.

Presenti i signori:

			ASSENTE	
			giustificato	ingiustificato
1	**ZENATTI Massimo**	- Sindaco		
2	**BUFALINI Debora**	- Consigliere		X
3	**DEBIASI Moreno**	- Consigliere		
4	**di LUCIA Sara**	- Consigliere		
5	**DIENER Giulia**	- Consigliere		
6	**GELMI Valentina**	- Consigliere		
7	**GEROLA Andrea**	- Consigliere		
8	**PETERLINI Fausto**	- Consigliere		
9	**STEDILE Matteo**	- Consigliere		
10	**STEDILE Maurizio**	- Consigliere		
11	**VIGLIETTI Ezio Paolo**	- Consigliere		
12	**ZAMBELLI Rachele**	- Consigliere		

Assiste il Segretario comunale reggente dott.ssa Garniga Marianna.

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, il signor **ZENATTI Massimo** nella sua qualità di **Sindaco** assume la Presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato, posto al n. **2** dell'ordine del giorno.

DELIBERAZIONE N. 2 DD. 22 FEBBRAIO 2023

OGGETTO: Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso est. Osservazioni ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015 al Progetto di variante adottato con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 di data 28 ottobre 2022.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Relazione.

Dopo l'approvazione in prima adozione e le osservazioni già presentate e prima della variante al PUP venga adottato in via definitiva, vorrei portare a conoscenza della giunta provinciale, del consiglio provinciale e della Commissione alcune perplessità, dubbi che sono emersi nei vari incontri tenutisi nella Valle di Terragnolo fra residenti, turisti e tecnici. Mi esprimo non in ordine di importanza, poiché ritengo la loro rilevanza uguale per tutti i capitoli. A2 A3 A4 B1 C3

Gli eventuali tracciati che verranno disegnati, poiché tuttora sembra che non ci siano proposte già adottate oppure proposte di tracciato, devono tenere conto della fragilità intrinseca della Valle. Sponde molto strette e delicate riportate per la maggior parte nella carta geologica. La stessa ci rimanda l'immagine molto chiara di un territorio segnato in rosso e giallo. Già la storia che la Valle racconta è fatta di delicatezza nel rapporto con l'uomo. I muretti a secco fatti da tempi immemori lo sostengono e proteggono da frane e smottamenti riconosciuti nella parte meno antropizzata in sinistra Leno. Gallerie scavate sotto i centri abitati potrebbero dare luogo a fenomeni di subsidenza date le caratteristiche peculiari e geologiche della Valle stessa.

Ovviamente nel caso di viadotti, comunque posizionati, gli stessi potrebbero avere fenomeni di instabilità a causa delle stesse caratteristiche del terreno che vorrei ricordare è di natura carsica, ambiente quindi che si caratterizza per la presenza di rocce affioranti e per la scarsità o assenza di un reticolo fluviale superficiale in quanto le acque vengono rapidamente assorbite e convogliate in profondità ad alimentare il sistema idrico sotterraneo. Ed avendo quindi aperto il capitolo dell'acqua vengo a raccontare ed elencare le sorgenti di Terragnolo. Ricordando che se è sempre stato coltivato, con fatica e sudore, lo dobbiamo alla presenza sul nostro territorio di diverse sorgenti.

Importanti, come il suo nome, l'acqua del "Giordano" che assieme ad altre più piccole sorgenti confluiscono nell'acquedotto di Terragnolo. Vorrei ricordarne alcune più piccole ma non meno importanti: "Ertile". Con un'importanza molto elevata la sorgente delle "Acque Nere", importantissima per tutta la Valle e l'altipiano di Folgaria, Lavarone e Luserna. Vorrei anche sottolineare che se sugli altipiani cimbri si può sciare in momenti in cui le precipitazioni sono scarse lo si deve all'acqua che nasce a Terragnolo. L'acqua di Folgaria, Lavarone, Luserna inizia il suo viaggio nel bacino di Passo Coe.

Qui si raccolgono le piogge e le acque dallo scioglimento della neve. Ricordo che Passo Coe è alto 1.700 metri. Quando sugli altipiani piove qui nevica praticamente sempre. E' il bacino di raccolta per dissetare anche i turisti che in estate salgono a Folgaria e nei Comuni limitrofi. Passo Coe riceve acqua dal Monte Maggio sopra Terragnolo e da tutti i monti attorno.

L'argomento acqua oltretutto apre una nuova pagina per quanto riguarda la parte della Sinistra Leno. Il massiccio del Monte Pasubio con tutte le sue alture raccoglie acque e come avevo già precedentemente detto, attraverso la peculiarità del carsismo la immagazzina all'interno della sua cavità (tradizione parla del grande lago nascosto dentro la montagna) e la distribuisca con costanza ancora alla Valle di Terragnolo con affluenti lungo il Leno, ma ancora di più alla sorgente dello "Spino".

Tutta la Vallagarina e anche Trento sanno quanto è importante la sorgente dello Spino. Anche in periodi di siccità, che in questi ultimi anni tormentano il territorio, la sorgente continua a dissetare le numerose famiglie roveretane e nei prossimi anni probabilmente anche la città di Trento. Sembra sciocco ed assurdo che si possa mettere a rischio una risorsa indispensabile per il territorio e le persone che ci abitano, tenendo conto anche della possibilità di utilizzare in agricoltura la parte in eccesso.

La costruzione e lo scavo di galleria della lunghezza ipotizzata è sicuramente pericoloso. Interrompendo i percorsi delle sorgenti, i laghi sotterranei avremo sicuramente ripercussioni sulla vita dei residenti a Terragnolo, sugli Altipiani Cimbri ed in Vallagarina.

Come amministratore ritengo che il rischio così elevato non valga un'autostrada nata già morta, vecchia e concepita in anni nei quali gli amministratori attuali non erano ancora nati.

Aggiungerei inoltre che i territori percorsi da questa ipotetica nuova arteria non sono d'accordo e determinate scelte non possono essere calate dall'Alto senza un sano confronto nei luoghi in discussione. Dopo la presentazione delle osservazioni da parte di tutti gli attori in campo troverei politicamente corretta la formazione di un tavolo tra le zone interessate, quelle confinanti (le stesse che vedranno comunque modificate le strategie di movimento all'interno di Comuni attraversati da quest'opera) e quelle dove l'opera avrà l'innesto nella viabilità autostradale. **A1 A2**

Oltretutto per quanto sono a conoscenza non mi pare siano stati fatti studi di viabilità effettuati dagli uffici provinciali ma solamente studi fatti da società di consulenze private, richiesti dalla struttura provinciale. Consulenze eseguite senza studi ed interventi sul territorio. Consulenze che guardano ovviamente ad un'idea di progetto soltanto dal punto di vista di chi lo ha commissionato. **C10 C11**

Ritengo anche che il lavoro fatto nella maniera migliore sia ciò che la società del tunnel di base del Brennero ha costituito con tutti i paesi nei quali ipotizzava il passaggio della nuova Ferrovia del Brennero. **B2 C12**

Al riguardo risulta anche al Sindaco che la Commissione UE approvi il passaggio ferroviario del Nord Europa al sud Italia. Questo nuovo corridoio metterà in circolazione le merci dell'Europa stessa.

La Comunità Europea, oltretutto, approva il progetto di collegamenti ferroviari intereuropei. Solamente però ferroviari. Solo da noi, ancora, non si predilige il trasporto su ferro. Ed allora vengo a dire e parlare dell'intermodalità. Da anni si sollecita la diminuzione dei trasporti su gomma; ecco quindi la costruzione negli anni scorsi del Quadrante Europa nel veronese e l'interporto di Trento. Ovviamente questi sono i due poli destinati all'intermodalità.

E' anacronistico pensare di costruire uno nuovo in Vallagarina ed assurdo dare al Veneto la possibilità di attraversare il basso Trentino, solo per permettere agli industriali veneti di risparmiare dei soldi e riversare traffico, costi ed inquinamento in una piccola valle del Trentino, che finirà per essere identificata solamente come un'autostrada, senza tener conto dei suoi abitanti, dei suoi luoghi, dei suoi paesaggi e ancora delle sue tradizioni. E ribadisco senza nessun confronto con i territori.

A2 B2 C10

Vorrei anche inserire il tema della cementificazione del suolo. La nostra valle è rimasta, anche per scelta arrivata dall'alto, come tanti anni fa.
La provinciale nata negli anni '60 che la attraversa per tutta la sua lunghezza una derivazione per il passo della Borcola. Il bacino di Stedileri a servizio di Hydro Dolomiti. E' sempre stato considerato assieme a Vallarsa e Trambileno zona svantaggiata. Negli anni per impegno dei diversi Sindaci si è cercato di risollevarlo dall'abbandono dovuto all'emigrazione verso paesi esteri e verso la Vallagarina. La stessa valle ha poche risorse a disposizione.
Ora nel momento importantissimo, nel quale ci troviamo, anche a causa dei passaggi generazionali, l'Amministrazione investe risorse per cercare di dotare la valle di infrastrutture turistiche agevolando le malghe di mezza montagna e al confine con il Veneto oltre che la ricerca culinaria sui prodotti locali attraverso un locale tipico di proprietà pubblica mi trovo ad investire fondi pubblici in un sentiero ciclopedonale a fianco del torrente Leno per dare la possibilità di risalire da Rovereto.
Ovviamente nel capire che certe infrastrutture possono recare vantaggi a regioni confinanti con il Trentino non ritengo però corretto che gli svantaggi vadano al Trentino. Diminuzione di superfici coltivabili sia in Valle di Terragnolo che in Vallagarina proprio nel momento in cui vi è un ritorno alla campagna, alle coltivazioni biologiche e biodinamiche. Un futuro certo per famiglie intere che non deve essere sostituito con un nastro d'asfalto che pregiudicherebbe la possibilità di raccolti salubri e senza percentuali di inquinanti. E' politica miope quella che rema contro il proprio paese ed il proprio popolo. Autostrada che oltre i motivi già citati andrebbe a diminuire gli incassi di A22 con l'ovvia diminuzione degli investimenti su quello che è una delle migliori infrastrutture d'Italia. I mezzi che partono dall'alto vicentino andrebbero a pagare la concessionaria della A31 e non quella dell'Autostrada del Brennero. Sembra ancora politica miope.
Mi pare inoltre che l'apertura di questo corridoio vada a complicare i piani della Valsugana che la politica conferma di voler sempre migliorare, togliendo però l'accesso ai laghi di Caldonazzo e Levico. Inoltre non è veritiera l'ipotesi di un'uscita a Terragnolo verso Folgaria, già il consiglio comunale stesso si è espresso negativamente. Folgaria ha già i propri accessi direttamente all'interno dello stesso Comune.
Illogico servire Folgaria con una cascata di cemento che andrà ad inaridire le sorgenti ed innalzare nuovi piloni di cemento e scavare gallerie. In questo momento il futuro di Terragnolo, già disegnato peraltro attraverso i programmi della giunta provinciale, riguardo la manutenzione del territorio, il mantenimento di un turismo green e slow, magari fatto di non grandi numeri però, di fatto, in grado di non intaccare la qualità della vita della valle. Per il nostro turismo è necessario che la valle rimanga così, inalterata appena con piccoli salti in avanti fatti da albergo diffuso ed il ritorno di punti di aggregazione. Possibilità di sviluppo rurale, magari con un ripristino fondiario, per definire meglio il percorso agricolo-culturale. Segnalo, quindi, la buona produzione del grano saraceno originale di Terragnolo tutelato da slow food. La ricerca in collaborazione con cantine della Valle dell'Adige del ritorno della "nera dei Baisi" partita a fine millennio per terre più ospitali ma destinata a ritornare come prodotto sostenibile dal punto di vista delle colture biologiche.
Ci aspettano anni di sviluppo agricolo ma anche culturale con le ricerche dell'Università di Trento e Muse con la Fondazione Museo Civico di Rovereto. Anni che permetteranno di indagare la storia della Valle.
Storia che non si limita ai nostri avi cimbri. Attraverso loro abbiamo acquisito un linguaggio e tradizioni nella lavorazione del legno testimoniate dall'Antica Segheria Veneziana nella cui sala espositiva si possono ammirare strumenti ed utensili.

Non è quindi il turismo che ci aspettiamo da una strada di questo tipo bensì l'assenza del turista che si ritrova inserito nel traffico e negli odori comuni delle città della pianura padana. Secondo me il Trentino per certi aspetti deve assolutamente cambiare strada. Se decidiamo di vivere di turismo l'offerta deve essere qualificata e riconosciuta su tutta la Provincia.

L'allargamento del corridoio Est diversamente da ciò che sostiene la Provincia è sicuramente un atto prodromico alla costruzione dell'Autostrada altrimenti non sarebbe, ovviamente, stato necessario, **B1 B2**

Ritengo che infierire in una valle così stretta per tutta la sua lunghezza porti allo svuotamento della stessa con emigrazione verso altri luoghi. Capisco che 700 abitanti possono poco o nulla contro questo tipo di opera; ritengo però che la necessità espressa anche di importanti autori e dagli attuali cambiamenti climatici impongono un ripensamento di tale infrastruttura. L'aumento delle temperature medie porterà indiscutibilmente ad un ritorno per una migliore qualità della vita.

Allora mi chiedo da Sindaco e da cittadino se veramente quest'autostrada è necessaria in questa valle.

In conclusione appoggio il progetto di riqualificazione della ferrovia della Valsugana inserita ovviamente in una destinazione a Roncafort a nord di Trento. Ciò ridurrebbe le emissioni inquinanti sulla Valsugana e ipoteticamente sulla Valle di Terragnolo oltre che nella Vallagarina e Valle dell'Adige. Darebbe inoltre nuovo slancio ed investimenti alla ferrovia stessa e la possibilità di migliorare l'interporto di Trento, portandolo sempre più verso un nuovo snodo intermodale. Si andrebbe a creare nuovi posti di lavoro vicino anche alla zona industriale di Trento. Non è corretto peraltro dire come fa la giunta della P.A.T. che con l'uscita a Rovereto sud si creerebbe altri posti di lavoro.

L'autostrada del Brennero nel momento di immissione nella A4 crea solamente uno svincolo.

Ultimo argomento è la contrarietà alla variante espressa dalla maggior parte della Comunità. A partire da Trambileno, toccata solo in parte limitata, ma già espressa alla prima adozione. Anche Vallarsa si è espressa all'inizio del 2022. La quasi totalità dei comuni della Vallagarina si è già espressa in modo contrario e prima di questa seconda adozione anche la Comunità della Vallagarina si esprimerà in maniera negativa. Espresso in percentuale parliamo di poco meno della metà dei Trentini. Sintomo reale di insofferenza verso questo progetto. **A1 A2 B2**

Il presente provvedimento viene dichiarato immediatamente esecutivo in quanto ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015 le presenti osservazioni e proposte devono essere formulate perentoriamente entro 90 giorni dalla trasmissione dell'articolazione elaborata da parte della PAT. La complessità e l'articolazione degli approfondimenti condotti ha richiesto un congruo tempo, ragione per la quale diventa fondamentale, per onorare appieno quanto previsto dalla norma urbanistica, trasmettere entro i termini sanciti dalla disciplina vigente le osservazioni formulate.

Acquisito il parere favorevole in merito alla regolarità tecnico-amministrativa espresso dal Segretario Comunale ex art. 184 del codice degli enti locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige approvato con Legge Regionale n. 2 dd. 03.05.2018;

Visto il codice degli enti locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige approvato con Legge Regionale n. 2 dd. 03.05.2018.

Sentiti gli interventi dei Consiglieri sigg.ri di Lucia Sara, Viglietti Ezio Paolo, Gelmi Valentina e del Sindaco.

Con votazione unanime favorevole espressa nelle forme di legge

DELIBERA

1 di dare atto che il Consiglio Comunale con proprio provvedimento n. 15 dd. 15 dicembre 2021 ha preso atto dell'iter avviato ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativo al Corridoio di accesso est, attraverso l'approvazione del documento preliminare e del rapporto preliminare di cui alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058 dd. 25 giugno 2021;

2. di dare atto che il Consiglio Comunale con il suddetto provvedimento ha espresso, le proprie osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto del territorio di competenza, mediante l'approvazione del rapporto costituito da 29 osservazioni, di data "settembre 2021", denominato "*Osservazioni al documento preliminare e al rapporto preliminare relativo alla variante al PUP - Corridoio di accesso Est*", da intendersi quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

3. di dare altresì atto che con la medesima deliberazione il Consiglio Comunale ha espresso la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est, sulla scorta: di numerose criticità e contraddizioni rilevate, l'accertata non coerenza con gli strumenti programmatici sovraordinati, l'evidente carenza sistematica degli obiettivi generali ed operativi prospettati e la tipologia relativa al modello di mobilità proposto;

4. di approvare le osservazioni formulate dal Comitato Mobilità Sostenibile Trentino CMST allegate al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale del presente atto;

5. di ravvisare, alla luce di quanto sopra, la presenza di elementi, presupposti e condizioni per chiedere la revoca e/o l'annullamento della procedura di variante adottata, in ragione delle carenze documentali e motivazionali più volte espresse, illustrate e riprese; E1

6. di dichiarare, la presente deliberazione immediatamente eseguibile a sensi dell'art. 183 c. 4) del codice degli enti locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige approvato con Legge Regionale n. 2 dd. 03.05.2018.

Si evidenzia, ai sensi dell'articolo 4 della L.P. 30/11/1992 n. 23, che avverso la presente deliberazione sono ammessi i seguenti ricorsi:

a) ricorso amministrativo alla Giunta comunale entro il periodo di pubblicazione ai sensi dell'art. 183, comma 5, del Codice degli Enti locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2;
b) ricorso giurisdizionale al T.R.G.A. di Trento da parte di chi vi abbia interesse entro 60 giorni ai sensi della Legge 6.12.1971 n. 1034;
c) ricorso straordinario al Presidente della Repubblica da parte di chi vi abbia interesse, per i motivi di legittimità entro 120 giorni ai sensi del D.P.R. 24.11.1971 n. 1199.

****

Data lettura del presente verbale viene approvato e sottoscritto

F.to IL SINDACO
Zenatti Massimo

F.to IL SEGRETARIO COMUNALE REGGENTE
dott.ssa Marianna Garniga

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

Il presente verbale è in pubblicazione all'Albo comunale dal 23/02/2023 al 05/03/2023

Terragnolo li, 23/02/2023

F.to IL SEGRETARIO COMUNALE REGGENTE
dott.ssa Marianna Garniga

Copia conforme all'originale in carta libera per uso amministrativo.

Terragnolo li, 23/02/2023

COMUNE di TERRAGNOLO (TN)

IL SEGRETARIO COMUNALE REGGENTE
dott.ssa Marianna Garniga

Deliberazione dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 183 4° comma del Codice degli Enti Locali della Regione Trentino Alto Adige approvato con Legge Regionale n. 2 dd. 03.05.2018.

COMUNE di TERRAGNOLO (TN)

IL SEGRETARIO COMUNALE REGGENTE
dott.ssa Marianna Garniga

allegato

COMUNE DI TERRAGNOLO

Osservazioni Piano urbanistico provinciale

variante ambito di connessione Corridoio Est

ALLEGATI A e B DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE N. 1293 del 28 ottobre 2022 avente per oggetto *"Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Adozione del* progetto *di Variante al piano urbanistico* provinciale *(PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est."*

Febbraio 2023

1. Premessa

Il Comitato Mobilità Sostenibile Trentino (d'ora in poi CMST) ha già inviato con PEC le proprie osservazioni al documento preliminare approvato con la Deliberazione di 25 giugno 2021 n. 1058 ai sensi degli artt. 28 e 31 della l.p.15/2015, agli indirizzi (vedi allegato 1). Tali Osservazioni sono parte integrante di queste osservazioni agli allegati A e B della Deliberazione della Giunta Provinciale n. 1293 del 28 ottobre 2022 avente per oggetto *"Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est "*

Le osservazioni al Documento Preliminare sono disponibili al seguente LINK:

https://drive.google.com/drive/folders/1rjFqiHdmk7CS6OrhMVpxjlWJivd27qyU

Il CMST, il Coordinamento Ambiente Alto Garda e Ledro (d'ora in poi CA AGL) e gli Amici della Terra Alto Garda e Ledro (d'ora in poi AdT AGL) hanno organizzato gruppi di lavoro di approfondimento *sulle* problematiche complesse della mobilità sostenibile, *non* solo in Trentino ma anche sulle estensioni nazionali e internazionali. Nelle presenti osservazioni verranno riportati i risultati di tali lavori che continuiamo a mettere a disposizione delle istituzioni locali e delle associazioni ambientaliste che intervengono nei processi decisionali, sia per definire le visioni strategiche e le pianificazioni che per la progettazione e realizzazione di opere pubbliche e private.
Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL insieme intendono proseguire tali attività non con la semplice logica del NO a prescindere ma altresì con la logica costruttiva del NO a determinate decisioni, proponendo alternative di visione strategiche e progettuali, anche dal punto di vista tecnico e gestionali, che provengono "dal basso".
Con le presenti Osservazioni il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL intendono intervenire fattivamente sulla proposta di estensione del corridoio est nel territorio limitrofo al casello autostradale di Rovereto Sud. E' evidente l'intenzione, da parte della Giunta Provinciale di Trento, di procedere ad una variante del PUP che potrebbe costituire l'apripista ad opere pubbliche, come la realizzazione del completamento dell'autostrada a Nord della Valdastico A31, in territorio Veneto e Trentino.
Le seguenti Osservazioni fanno riferimento a tutta la documentazione messa a disposizione dal Servizio Urbanistica della Provincia autonoma di Trento e in particolare alla relazione non tecnica.
Inoltre il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL hanno sottoscritto l'Istanza di revoca, in via di autotutela ai sensi art. 21 quinquies, l. n. 241/90, del Rapporto Ambientale facente parte dell'allegato A) Documenti della valutazione che accompagna la delibera di Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 in vigore dal 11 novembre 2022.
Verranno altresì svolte osservazioni su questioni di carattere generale citate nel Progetto di Variante del PUP.

2. Considerazioni generali

2.1 Non coerenza con il Protocollo Trasporti delle Convenzione delle Alpi **B1 B2 C2**

Il Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi nell'art. 11 comma 1 "Trasporto su strada", peraltro citato nella documentazione sintesi del Progetto di Variante, dice in modo chiaro che uno Stato Membro, prima di decidere di realizzare una nuova infrastruttura intraalpina deve verificare se gli attuali e futuri traffici possono essere soddisfatti da infrastrutture esistenti o potenziate.

Infatti:

L'articolo 11 comma 1 del Protocollo Trasporti stabilisce che "le Parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per ll trasporto transalpino", e pone le condizioni entro le quali i progetti stradali di grande comunicazione possono essere realizzati: - gli obiettivi stabiliti all'articolo 2, comma 2, lettera j (primo obiettivo richiamato al paragrafo precedente) della Convenzione *delle Alpi possano essere raggiunti tramite appropriati interventi di precauzione o di compensazione realizzati in base ai risultati di una valutazione dell'impatto ambientale;*

- le esigenze di capacità di trasporto non possano essere soddisfatte né tramite un migliore sfruttamento delle capacità stradali e ferroviarie esistenti, né potenziando o costruendo infrastrutture ferroviarie e di navigazione, né migliorando il trasporto combinato o *adottando altri interventi di organizzazione dei trasporti;*

- dalla verifica di opportunità risulti che il progetto è economico, che i rischi sono controllabili e che l'esito della valutazione dell'impatto ambientale è positivo;

- si tenga conto dei piani/programmi di assetto territoriale e *dello sviluppo sostenibile.*

Quindi l'Italia, prima di realizzare il completamento della Valdastico Nord A31 in territorio Veneto e Trentino, dovrebbe valutare se la linea ferroviaria della Valsugana, opportunamente potenziata (completamente elettrificata e dotata di sottostazioni in grado di fornire quantità di energia elettrica per il trasporto merci e passeggeri, con il raddoppio dei binari, con i profili limiti adeguati al trasporto combinato a livello europeo, con aumento ferroviario che consente una massa assiale di 22,5 o 25 t/asse etc.) è in grado di soddisfare flussi di traffico futuri derivanti dal trasferimento dalla gomma alla rotaia.

La realizzazione della nuova linea ferroviaria della Valsugana dovrà essere accompagnata dal potenziamento delle infrastrutture per la logistica del Trentino, del Veneto e del Friuli Venezia Giulia. Cioè potenziare gli interporti e i porti per consentire un maggiore trasferimento di UTI (Unità Trasporto Intermodale) dalla gomma alla rotaia.

Tale questione non viene affrontata in modo esaustivo.

Alla luce di quanto sopra considerato e citato il CMST ritiene inutile procedere l'iter di approvazione del Progetto di Variante del PUP in quanto il Corridoio est è già previsto e il potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana e la messa in sicurezza della SS 47 che ne fanno parte, non necessitano di altri atti amministrativi, come la Variante Proposta, per essere progettati e realizzati.

2.2 Mancata pianificazione della mobilità sostenibile a livello provinciale e territoriale C3 C5

La pianificazione della Mobilità Sostenibile in Trentino e indispensabile per avere una visione strategica dello sviluppo economico, sociale e ambientale del territorio Trentino, nell'ambito dell'Euregio e più in generale in Europa.
La legge provinciale 30 giugno 2017, n.6, che è stata approvata dal Consiglio Provinciale sulla base della legge d'iniziativa popolare, fornisce alcuni elementi per la elaborazione del Piano Provinciale e i suoi piani stralcio, dei progetti specifici in materia di Mobilità sostenibile.
La legge provinciale 30 giugno 2017, n.6, "Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile" (b.u. 4 luglio 2017, n. 27, suppl. n. 3), deriva da una proposta di legge di iniziativa popolare. Disegno di Legge 15 dicembre 2014, n. 58 "Mobilità Sostenibile" fatta dal Comitato Promotore di cui ha fatto parte anche l'ing Ezio Viglietti, portavoce del CMST, che ha contribuito alla stesura delle presenti osservazioni.
La lp 6/2017 ha introdotto alcune innovazioni per la Pianificazione, Progettazione e Partecipazione nei processi decisionali in materia di Mobilità Sostenibile (3P per la Mobilità Sostenibile).
Con delibera n. 576 dell'8 aprile 2022, la Giunta provinciale di Trento ha approvato le linee strategiche di indirizzo per la pianificazione della mobilità della Provincia autonoma di Trento (Mobilità, un Piano strategico che guarda allo sviluppo di tutti i territori - Comunicato dell'ufficio stampa della provincia n. 941, 8 aprile 2022); esse definiscono il quadro strategico di sviluppo del sistema mobilità nel territorio della Provincia Autonoma di Trento. Gli indirizzi di azione sono raggruppati in sei linee strategiche:

1. Governance e intermodalità;
2. Trasporto pubblico;
3. Mobilità dolce e micromobilità;
4. Infrastrutture e trasporto privato;
5. Merci e logistica;
6. Innovazione e ricerca.

Precedentemente la Giunta provinciale con la Delibera n. 1948, 28.07.2000 aveva approvato l'atto di indirizzo sulla mobilità.
Questi due atti amministrativi della Giunta Provinciale sono gli unici strumenti di pianificazione disponibili. Essi sono insufficienti e rappresentano una mancanza di visione strategica e di sviluppo futuro. D'altra parte non si comprendono le motivazioni di questa mancanza di volontà politica di elaborare e approvare il Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile e suoi Piani Stralcio. Affidando la pianificazione della mobilità solo ai sindaci dei comuni trentini, si rischia di utilizzare le risorse finanziarie disponibili nei singoli territori senza un disegno programmatorio più ampio. Forse sí realizza il consenso, tanto perseguito da partiti e organizzazioni politiche presenti nelle istituzioni, nei singoli territori comunali, ma non si procede ad un utilizzo razionale delle risorse finanziarie che rischiano di essere disperse in mille rivoli, senza conseguire obiettivi di economicità, di efficacia ed efficienza.
La proposta di disegno di legge n. 58/2014 è stato il risultato di un processo partecipativo, al quale hanno preso parte cittadine e cittadini ed associazioni trentine.

Nella proposta di disegno di legge si definisce il diritto alla mobilità che si persegue con:
– il rispetto delle necessità di mobilità della cittadinanza e delle prerogative del singolo cittadino, - la sostenibilità ambientale, sociale ed economica.
– Il miglioramento della qualità della vita dei residenti e dei turisti.
– la possibilità della libera scelta di essere proprietari o meno di un mezzo privato, senza che questo ne pregiudichi la libertà di spostamento,
– una visione d'insieme di tutto il sistema provinciale e conseguenti politiche della mobilità. Nella Ip. 6/2017 vengono indicati i contenuti e il metodo di approvazione dei piani e dei progetti. Viene descritto nel dettaglio il percorso partecipativo. La pianificazione e i progetti non vengono "calati dall'alto" ma vengono proposti " dal basso" alle istituzioni e alle autorità competenti. Nell'allegato 2 delle presenti Osservazioni, è rappresentata la gerarchia della pianificazione in materia urbanistica e nella correlata materia della mobilità sostenibile. Pertanto, come peraltro precisato nella lp 6/17, i! Piano Provinciale e i Piano Stralci della mobilità sostenibile hanno preminenza gerarchica sulla pianificazione territoriale cioè sui piani stralcio della mobilità del PTC e sui Pums comunali.
Alla luce di quanto esposto sopra il CMST; il CA AGL, gli AdT AGL ritengono indispensabile e improrogabile l'elaborazione e l'approvazione del Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile e suoi Piani Stralcio a complemento del PUR Infatti l'articolo 2 comma 5 legge provinciale 30 giugno 2017, n:6
recita:
"5. L'approvazione e l'aggiornamento del piano e dei suoi stralci ha efficacia conformativa sotto il profilo urbanistico e prevale su ogni altro strumento di pianificazione territoriale per gli interventi espressamente definiti a livello cartografico dal piano."

C3 D1

2.3 Chi inquina paga.

L'attuale *modal split* del trasporto delle merci e delle persone, squilibrato a favore dei mezzi pesanti e auto private, genera **esternalità negative** (inquinamento atmosferico e acustico, incidentalità, congestioni etc.), non più tollerabili dalla comunità trentina. Diventa improrogabile implementare azioni concrete per:

- **trasferire il trasporto delle merci dalla gomma alla rotaia** nel corridoio della valle dell'Adige;
- **implementare un sistema di mobilità sostenibile multimodale, integrato** per gli spostamenti delle persone dalle valli alle città di Rovereto e Trento, avente per ossatura principale la ferrovia e il TPL;
- **realizzare la metropolitana leggera di superficie del Trentino**, considerando l'ipotesi progettuale del Tram Treno: Ciò al fine di ridurre fortemente le esternalità negative e ottimizzare l'impiego di risorse energetiche rinnovabili.

Per realizzare tali azioni occorrono **ingenti investimenti** e reperire risorse finanziarie dalla fiscalità generale. Il criterio generale da applicare alle tasse, alle imposte, alle accise, ai pedaggi autostradali e ferroviari dovrebbe essere quello di comprendere tutti i costi generati dalle esternalità negative generate dai trasporti su gomma e su ferro. Cioè applicare il **principio "chi inquina paga".** In particolare i pedaggi autostradali e ferroviari sono definiti dai gestori (concessionari e RFI) prevalentemente sul principio **"chi consuma paga",** facendo riferimento ai costi di manutenzione, degli investimenti e del consumo di energia elettrica per la modalità ferroviaria. Quindi risulta urgente la valutazione dei costi esterni ambientali nel settore della mobilità su strada e su gomma, al fine di giungere a

migliorare qualità ed **equità delle imposte ambientali,** in attuazione del principio "chi inquina paga", riformando la fiscalità ambientale con l'introduzione di tasse sulle emissioni e rendendo le nuove imposte coerenti con la misura dei costi esterni ambientali, possibilmente in **un'ottica di economia circolare.**

2.4 Fondo Provinciale per la Mobilità Sostenibile. Internalizzazione delle esternalità negative **C3 D1**

E' stata promossa la presentazione **di mozioni presso i Consigli comunali di Rovereto, Mori e Riva del Garda, Arco, Dro, Drena e Terragnolo** (vedi allegati 3,4,5,6,7,8 e 9), mozioni, approvate all'unanimità, con le quali si propone di istituire **il Fondo Provinciale per la Mobilità Sostenibile,** dove dovrebbero affluire le attuali risorse finanziarie esistenti nel Bilancio Provinciale e quelle provenienti dai pedaggi autostradali e ferroviari, in base al principio "chi inquina paga". Tale Fondo consentirebbe di finanziare progetti comprendenti opere pubbliche infrastrutturali **e** servizi nel territorio trentino, migliorando la qualità della vita dei residenti e promuovendo **il turismo sostenibile.**
In tal modo si realizza l'internalizzazione delle esternalità negative e si rende trasparente, nei confronti della cittadinanza, la disponibilità di risorse finanziarie per realizzare infrastrutture e servizi per la Mobilità Sostenibile in Trentino e nell'Euregio.

2.5 I sussidi ambientalmente dannosi (SAD) e ambientalmente favorevoli (SAF) **C3 D1**

Come trattato al punto 6.1 delle precedenti Osservazioni al Documento Preliminare (vedi allegato 1) la riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi e l'aumento dei sussidi ambientalmente favorevoli nel settore dei trasporti potranno rappresentare la premessa per l'effettivo trasferimento, del trasporto delle merci e delle persone, dalla gomma al ferro. Purtroppo l'eliminazione **degli sconti sulle accise dei carburanti a favore degli autotrasportatori e l'aumento dei pedaggi ai mezzi pesanti,** non si sono ancora verificati a causa del forte peso delle lobby di tale settore. Tali provvedimenti avrebbero la conseguenza di perdita di consenso dei vari governi che si sono succeduti negli ultimi anni. Analoghe considerazioni potrebbero fatte sui sussidi concessi alle lobby dei costruttori di auto private. Pertanto il trasferimento degli spostamenti delle merci e delle persone dalla gomma al ferro non è solo determinato dall'offerta di infrastrutture e dalla riorganizzazione della logistica ma soprattutto nel cambiamento delle politiche dei pedaggi e delle accise sui combustibili fossili che potrebbero determinare una diversa ripartizione dei flussi di traffico nei diversi valichi alpini, compreso quello del valico del Brennero.

2.6 Esiste l'alternativa al collegamento autostradale Valdastico Nord A31? **C2 C10**

Come detto, il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL ritengono che **l'alternativa alla realizzazione del collegamento autostradale Valdastico Nord A31 tra il Veneto e il Trentino sia il potenziamento del corridoio est previsto nel PUP, cioè la linea ferroviaria della Valsugana e la SS47.**
Quindi non risultano necessari ulteriori ampliamenti del corridoio est.

Tale alternativa consentirebbe di realizzare:

1. **Un valido collegamento tra gli interporti e i porti veneti con il Corridoio Scandinavo Mediterraneo** per il trasporto delle merci. Tale trasporto risulterebbe complementare a quello che si sviluppa attraverso il Corridoio Mediterraneo e che interessa l'interporto di Verona QE e in futuro l'interporto di Isola della Scala.
2. **Un valido trasporto passeggeri di lunga percorrenza**, tra il Nord Europa e Venezia e

altre località turistiche del Veneto e del Trentino.

3. Un notevole miglioramento del trasporto locale su ferro sia in territorio Trentino che in quello Veneto.

Difatti, con il raddoppia del binario, gli incroci e le precedenze potrebbero essere effettuati in modo più efficace, con conseguenti miglioramenti dell'esercizio ferroviario e sensibile riduzione dei tempi di percorrenza.

2.7 Potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana C12 D1

Come già detto il potenziamento della linea ferroviaria Trento – Primolano - Venezia Mestre (Valsugana) può costituire una valida alternativa alla realizzazione della Valdastico Nord A31. Tale potenziamento si potrebbe realizzare con un modello di servizio impostato sul trasporto delle persone nelle ore diurne e trasporto combinato accompagnato e non accompagnato nelle ore serali e notturne. Gli interventi strutturali da eseguire sarebbero:

– rifacimento di tutte le gallerie per consentire il trasporto combinato;
– raddoppio del binario;
– massa per asse di 22,5 t o 25 t per l'intera linea;
– introduzione di tecnologie per la sicurezza ferroviaria;
– aumento della lunghezza dei binari per consentire il ricovero dei treni merci per incroci e precedenze.

Tali azioni possono essere implementate a seguito di un progetto di fattibilità tecnica ed economica PFTE elaborato da un gruppo di lavoro che affianchi ITALFERR, progettista di RFI. La nuova linea ferroviaria della Valsugana, facente parte della metropolitana di superficie dell'Euregio, potrebbe essere realizzata a seguito della realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento – lotto 3a, che aumenterebbe la potenzialità del Nodo di Trento, eliminando tutte le criticità e adottando tutte le prescrizioni e adottando un tracciato alternativo a quello di RFI proposto da associazioni e comitati.

Si potrebbero realizzare relazioni Monaco-Venezia via Valsugana senza rotture di carico.

2.13 La mobilità sostenibile nelle Aree a Domanda Debole (ADD) C12 D1

Altro aspetto da tenere presente per l'implementazione di un Sistema di Mobilità Sostenibile in Trentino è quello della mobilità nelle Aree a Domanda Debole (ADD), cioè aree a bassa densità di popolazione, prevalentemente localizzate nelle valli. In tali ADD nasce la necessità di servizi innovativi per la mobilità più rispondenti alle esigenze delle persone rispetto a! trasporto privato e al trasporto pubblico.

Tale domanda è debole perché eccessivamente bassa e dispersa nel territorio. I servizi di trasporto pubblico tradizionali non risultano efficaci ed efficienti per funzionalità ed economicità. Essi risultano onerosi per gli alti costi operativi di servizio e per i bassi introiti da traffico

In tali ADD i cittadini, utilizzano in percentuali maggiori, le auto private per spostarsi e con il rischio di esclusione sociale da parte di cittadini che per condizioni anagrafiche, di salute, o economiche, non possono spostarsi autonomamente.

Sovente il decisore politico, per migliorare l'accessibilità nelle ADD propone o realizza l'aumento di frequenza delle corse dei bus del trasporto pubblico. Ma a fronte di un leggero aumento della qualità del servizio si amplificano i relativi costi operativi.

Più che potenziare il trasporto pubblico su gomma occorre mettersi nella logica della "Mobility as a Service" (Maas) rivolti all'integrazione, condivisione, flessibilità e innovazione. Il servizio pubblico su gomma risulta essere rigido nei percorsi e negli orari. Risultano migliori i servizi flessibili "a chiamata". Il servizio a chiamata, il Car pooling, i taxi collettivi, i bus a chiamata, i car sharing consentono di realizzare un servizio per muovere i mezzi quando ce n'è bisogno e che possono modificare i loro percorsi in funzione della domanda.
Tali servizi più flessibili possono essere supportati da sistemi telematici che consentono di gestire l'offerta in relazione ad una domanda variabile e forniscano risposte in *real time* all'utenza dalle località di origine a quelle di destinazione e viceversa in tempi certi.
Recentemente è stata presentata una mozione e approvata all'unanimità dal Consiglio Comunale di Terragnolo (vedi allegato 3) sul tema.

L'introduzione di un sistema di mobilità più flessibile e più attrattivo anche nelle aree a domanda debole potrebbe ridurre il traffico veicolare privato e sviluppare il turismo.
Il 10 novembre 2022 il Consiglio Comunale di Terragnolo approvava all'unanimità la DELIBERAZIONE N. 34 Mozione di data 30/09/2022 avente per *oggetto "l'Implementazione del sistema di mobilità sostenibile nel territorio degli Altipiani timbri, della Valle del Pasubio e delle* altre *Valli limitrofe'* (vedi allegato 3)
Tale mozione sollecitava la elaborazione del Piano Stralcio della Mobilità della Vallagarina e Alto Garda e Ledro, previsto dall'art. 2 della legge provinciale 30 giugno 2017, n. 6, avente preminenza gerarchica sugli altri piani territoriali.
In tale Piano Stralcio prevedere un Sistema di Mobilità Sostenibile nelle aree montane a domanda debole (ADD) che consenta di riconoscere ai cittadini il diritto di muoversi, sancito dalla Costituzione Italiana.
Inoltre promuovere, in seno al Comitato di indirizzo della Convenzione per l'associazione dei Comuni del Pasubio la realizzazione delle infrastrutture e dei servizi del sistema di mobilità sostenibile nel territorio degli altipiani Cimbri, della Valle del Pasubio e altre valli limitrofe.

Tale Sistema può essere esteso a tutte le ADD della Vallagarina e Alto Garda e Ledro (vedi Fig. n. 9)

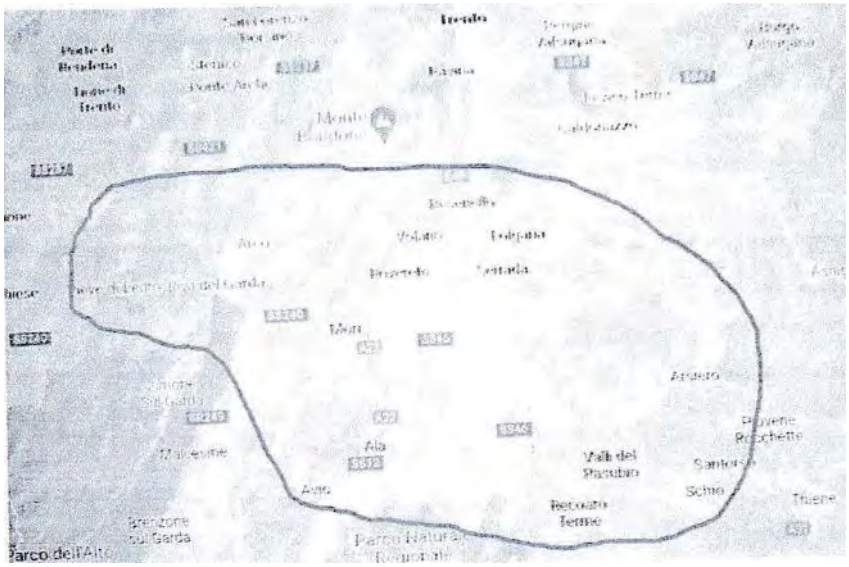


Fig. n.9

L'implementazione del Sistema di Mobilità Sostenibile nelle ADD montane e in particolare nel bacino di trasporto individuato è una sfida che la Provincia Autonoma di Trento, che si dichiara avanzato culturalmente e socialmente, non può non raccogliere. Occorre pertanto pianificare e realizzare servizi di trasporto pubblico alternativi agli attuali consistenti in servizi a chiamata efficienti ed efficaci ed altre modalità di trasporto delle persone e delle merci.
La progettazione e realizzazione di infrastrutture e servizi di questo tipo nelle ADD costituisce una vera altra alternativa al completamento della Valdastico Nord A31, per realizzare collegamenti efficaci ed efficienti nelle zone alpine della Convenzione delle Alpi, tra il Trentino e Il Veneto per lo sviluppo turistico e socioeconomico di tali ADD.

3.ALCUNE OSSERVAZIONI PUNTUALI AGGIUNTIVE

A1 C8

Facendo riferimento alla documentazione messa a disposizione e in particolare dall'allegato A – Sintesi non tecnica si presentano le seguenti osservazioni puntuali

3.1 Sulla consultazione preliminare

3.1.1 La Terza Commissione Consiliare provinciale ha audito il Coordinamento NO VALDASTICO. A breve verrà inviata una richiesta di audizione da parte del CMST sulle tematiche sviluppate dalle presenti Osservazioni.

3.1.2 Da parte dei comuni viene sollecitato lo svolgimento dei percorsi partecipativi per l'ascolto dei territori. E' bene chiarire che l'ascolto dei territori non può limitarsi all'ascolto dei Sindaci in nome della democrazia rappresentativa, *bensì* occorre ascoltare i cittadini e le associazioni, espressione della sovranità popolare.

3.1.3 Solo n. 5 comuni si sono dichiarati a favore della VALDASTICO NORD A31 e i restanti comuni, che hanno inviato le osservazioni sono contrari. li CMS chiederà al Cal una presa di *posizione sul* tema della Valdastico Nord A31 e sull'alternativa rappresentata dal potenziamento della Linea della Valsugana e sulle questioni illustrate dal presente documento. Si richiederà un'audizione per un confronto trasparente e costruttivo.

3.1.4 Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL condividono sulle incoerenze rilevate sotto il profilo ambientale rispetto alle direttive europee, nazionali e provinciali in tema di sviluppo sostenibile, tra cui Green Deal, piano Next Generation EU, Agenda 2030, Strategia Nazionale per lo sviluppo sostenibile, PNRR, Convenzione delle Alpi 1991 e relativi protocolli di attuazione, Strategia provinciale per lo sviluppo sostenibile - SproSS, Sintesi degli Stati Generali della Montagna, e con le politiche di salvaguardia e valorizzazione del paesaggio e più in generale con í principi e le finalità della legge provinciale per il governo del territorio, tra cui la limitazione del consumo di suolo oltreché gli obiettivi del Piano urbanistico provinciale vigente.

4.OSSERVAZIONI SULLA RELAZIONE ILLUSTRATIVA, SULLA SINTESI NON TECNICA E SUL RAPPORTO AMBIENTALE (VAS)

4.1 A pag. 4 della Sintesi Non Tecnica viene riportato:

"La chiave di lettura della variante al PUP Corridoio Est è quella di affermare che il mero miglioramento della funzione trasportistica non soddisfa e non rappresenta, se non parzialmente, le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario, ivi

compreso il fabbisogno di connettività del territorio.

Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL condividono tale affermazione, facendo notare che il miglioramento della funzione trasportistica è strettamente correlata alle tematiche proposte dallo scenario e che ci si trova nella condizione di mancanza di una pianificazione subordinata, cioè del Piano Provinciale della Mobilità. Tale miglioramento peraltro non viene espresso nella Variante al PUP Corridoio est e quindi non si comprende come esso possa non rappresentare e non soddisfare le citate tematiche.

4.2 Dalla pag. 44 alla pag. 54 della Relazione Illustrativa vengono svolte considerazioni sul Corridoio est e sui corridoi di connessione tra il Corridoio Mediterraneo e il Corridoio Scandinavo Mediterraneo.
Vengono considerate due macro problemi: il collegamento tra il territorio della Regione Veneto e la Provincia Autonoma di Trento e la connettività dei territori a scarsa domanda di mobilità come gli Altipiani Cimbri e le Valli del Pasubio.
In tale parte della Relazione Illustrativa si fa un censimento delle principali infrastrutture autostradali e ferroviarie esistenti.
Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL non ritengono praticabile i! potenziamento delle connessioni interne con soluzioni solo stradali e autostradali, bensì ritiene che la connettività tra il Corridoio Mediterraneo e il Corridoio Scandinavo Mediterraneo debba essere pianificata e programmata con il potenziamento della linea ferroviaria esistente della Valsugana e in subordine con la messa in sicurezza della SS.47, e la viabilità del territorio degli Altipiani Cimbri, le valli del Pasubio e le altre valli a domanda di mobilità debole.
Nella Relazione Illustrativa e nell'analisi multicriteria non viene considerata questa alternativa di pianificazione che risulterebbe vincente dal punto di vista ambientale e socioeconomica per il trasporto delle merci tra gli interporti veneti e porti veneti e del Friuli Venezia Giulia dell'Adriatico e il Corridoio Scandinavo Mediterraneo. Difatti il potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana consentirebbe, con il raddoppio dei binari, la completa elettrificazione e l'adeguamento dell'armamento ferroviario, il trasporto combinato accompagnato e non accompagnato collegando tali importanti porti e interporti con il Nord Europa e la parte restante dell'Italia.
Il potenziamento del Corridoio est ed in particolare della linea ferroviaria, si affiancherebbe al collegamento esistente del Corridoio Mediterraneo che si incrocia a Verona con il Corridoio Scandinavo Mediterraneo. Il potenziamento della logistica con la realizzazione del nuovo interporto di Isola della Scala completerebbe le premesse per un credibile trasferimento dalla gomma alla rotaia dei notevoli flussi di traffico descritti in questa parte della Relazione Illustrativa e cioè:
"Il percorso autostradale *si* snoda lungo *due* arterie che rappresentano gli *assi portanti* del *sistema padano, con un traffico giornaliero medio che supera le 90.000 unità sulla A4 e le 40.000 sulla A22. Tali volumi sono fortemente caratterizzati da una componente pesante che supera il 25% del totale e che, soprattutto sull'autostrada del Brennero, condiziona fortemente il deflusso. Su quest'ultima, inoltre, sono da tenere in considerazione le forti stagionalità del traffico legate agli spostamenti turistici che sí traducono in situazioni di congestione non trascurabili. La SS47 Valsugana evidenzia volumi di traffico giornaliero medio – secondo i dati delle stazioni di monitoraggio del Servizio Gestione strade relative all'anno 2018 - che nella tratta Pergine Valsugana-Levico Terme (loc. Brenta) si attestano sulle 23.000 unità bidirezionali ma con un valore medio di oltre 45.000 veicoli giornalieri*

bidirezionali nella tratta Trento–Pergine Valsugana con punte superiori a 55.000 veicoli al giorno. Anche su questa infrastruttura si registra una significativa presenza di traffico pesante e di punte di frequentazioni legate alla stagionalità che determinano concentrazioni di flusso inadeguate rispetto alle attuali caratteristiche geometrico–funzionali dell'infrastruttura. Tale deficit si traduce in più che frequenti condizioni di accodamento e congestione veicolare e incidentalità con forti impatti sulla collettività soprattutto in considerazione dei numerosi centri abitati interessati direttamente o indirettamente dalla infrastruttura viaria. Infine, la linea ferroviaria della Valsugana Trento-Venezia, pur con diversi interventi e investimenti che negli anni le sono stati dedicati, si presenta inadeguata alle esigenze della mobilità di breve e medio/lungo raggio per deficit geometrici e di cadenzamento che non consentono ancora di offrire un servizio efficiente e moderno."

Il CMST, CA AGL, gli AdT AGL non sono assolutamente d'accordo, nelle azioni future, di risolvere tali problemi di congestione stradale e autostradale mediante il completamento della Valdastico Nord A31, che aggraverebbe ulteriormente la situazione con pesanti conseguenze ambientali nelle valli alpine interessate da questa ipotetica infrastruttura.

E' da annotare inoltre che la Pedemontana Veneta, citata in questa parte della Relazione Illustrativa, con una estesa di 95 chilometri, potrebbe costare allo Stato 12 miliardi. Un costo altissimo pari a 126,3 milioni al chilometro. Una autostrada in grado di fare risparmiare pochi minuti rispetto ai percorsi già esistenti per andare dalla provincia di Vicenza a quella di Treviso.

A pag. 51, al paragrafo 4.3 della Relazione Illustrativa vengono considerate le connessioni interne tra i corridoi di accesso Nord Sud, Est e Ovest previsti nel PUP.

La connessione *interna tra il* Corridoio SCAN MED e il Corridoio Ovest è costituita dal nuovo collegamento ferroviario Trento – Rovereto – Lago di Garda.

Il giorno 19 gennaio 2023 il CMST ha partecipato ad un incontro con il Servizio Mobilità della Provincia Autonoma di Trento e ha presentato proposte alternative (vedi allegato 4) e tra queste tre proposte alternative del nuovo collegamento ferroviario Trento - Rovereto – Lago di Garda: Tram Treno, collegamento da Trenta e Rovereto con stazione ferroviaria in Fascia Lago e il collegamento diretto tra Mori e Torbole. Tali soluzioni alternative prevedono anche il collegamento della zona industriale di Arco con il Corridoio SCAN MED e l'interporto di Trento. Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL concordano con l'affermazione fatta in questa parte della Relazione Illustrativa che l'opera è di valore strategico e che essa dovrà essere compresa come tale nel Piano Provinciale della

Mobilità Sostenibile del Trentino.

D'altra parte li CMST, il CA AGL, gli AdT AGL non ritengono che il nuovo tratto stradale S, Giovanni Cretaccio, tra l'Alto Garda e la valle dell'Adige possa risolvere gli endemici problemi di mobilità e accessibilità del territorio altogardesano. Ritengono invece che esso possa realizzarsi con il collegamento ferroviario e l'implementazione del Sistema di Mobilità Sostenibile.
A tal proposito Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL hanno proposto l'elaborazione e l'approvazione da parte della Giunta Provinciale e il Consiglio Provinciale del Piano Stralcio della Mobilità Sostenibile dell'Alto Garda e Ledro e della Vallagarina, previsto dall'art.2 della legge provinciale 30 giugno 2017, n.6. Tale Piano ha preminenza sui piani territoriali di Comunità (Piani stralcio mobilità dei PTC).

Infatti l' articolo 2 comma 5 legge provinciale 30 giugno 2017, n.6 prevede:

"5. *L'approvazione e l'aggiornamento del piano e dei suoi stralci ha efficacia conformativa sotto il profilo urbanistico e prevale su ogni altro strumento di pianificazione territoriale per gli interventi espressamente definiti a livello cartografico dal piano."*
Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL si associano per fare "massa critica" e partecipano al *'dialogo* con il Ministero per riconoscere l'opera *tra quelle di importanza strategica di RFI,"*
Il Piano Stralcio della Mobilità Sostenibile dell'Alto Garda e Ledro e della Vallagarina (Ip 6/2017) potrebbe prevedere come ossatura principale il collegamento ferroviario Trento – Rovereto –Lago di Garda e il TPL su gomma, il Sistema di Mobilità Sostenibile con infrastrutture e servizi per la mobilità dolce e alternativa.
Analoghi Piani Stralcio per la Mobilità Sostenibile potrebbero essere varati in Valsugana e in Val di Flemme e in Vai di Fassa e in altri territori del Trentino.
Come ad esempio negli Altipiani *Cimbri con "la previsione di un collegamento funzionale di connessione tra l'area dei laghi di Caldonazzo e Levico e l'Altipiano di Lavarone.*

In particolare li CMST, il CA AGL, gli AdT AGL oltre al suddetto potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana, ritengono indispensabile la messa in sicurezza della SS 47. Sicuramente non prevedere il totale raddoppio della strada, bensì puntando al trasferimento dalla gomma alla rotaia dei mezzi pesanti per il trasporto delle merci e per il traffico viaggiatori.

Inoltre in merito *"...al progetto Bus Rapid Transit (BRT) nelle Valli Olimpiche di Fiemme e di Fassa"* li CMST, il CA AGL, gli AdT AGL ritengono che la realizzazione del Treno dell'Avisio, come precedentemente descritto, possa costituire un valido collegamento turistico tra Trento e le valli.

4.3 da pag 58 a pag. 62 nel paragrafo 4.5 viene riportato un interessante studio sul Corridoio est con lo svolgimento di un'analisi multicriteria.

Lo studio specialistico redatto conclude che i risultati delle analisi effettuate per il riconoscimento della fisionomia del Corridoio Est e del fabbisogno di connettività dei territori che gli appartengono, hanno fatto emergere una serie di elementi significativi:

1. *La conformazione del Corridoio Est e le sue variegate caratteristiche geomorfologiche ed insediative, impongono un approccio in base al quale il Corridoio Est debba essere interpretato come un sistema multimodale, gerarchicamente interconnesso, di infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci, piuttosto che*

come un semplice collegamento punto-punto tra i suoi estremi. Solo attraverso questa visione sarà possibile garantire, a tutti i territori che esso ricomprende, di beneficiare in maniera diretta o indiretta di migliori condizioni di sicurezza della mobilità, qualità ambientale, accessibilità e connesse opportunità di sviluppo sociale ed economico;

2. La vastità dell'ambito, le caratteristiche delle direttrici stradali esistenti, in previsione o di possibile completamento, suggeriscono di evitare la creazione di una specializzazione esclusiva e di ricercare, piuttosto, integrazioni reciproche tra le diverse infrastrutture in Piano urbanistico provinciale – variante ambito di connessione Corridoio Est Provincia autonoma di Trento grado di creare un effetto rete, che consenta di mettere in campo politiche di orientamento delle componenti di domanda e, allo stesso tempo, di migliorare il livello di servizio delle tratte maggiormente critiche della viabilità autostradale ed extraurbana principale in territorio Trentino;

3. Le criticità tendenziali sotto il profilo del malessere demografico e della fragilità del sistema economico di alcune aree del Corridoio Est rispetto alla media provinciale, consentono di riconoscere alcune esigenze/opportunità che devono costituire un riferimento per l'individuazione della migliore configurazione di potenziamento *della dotazione infrastrutturale* e *di servizi* per *la mobilità delle persone e il trasporto delle merci nel Corridoio Est, come di seguito brevemente rappresentato: A. L'area del Primiero e quella del Tesino, al fine di migliorare il collegamento con il Veneto, il Corridoio del Brennero e l'accessibilità ai servizi di eccellenza presenti in provincia e fuori provincia, devono poter contare su una riduzione del traffico pesante sulla SS47 e, più in generale, dei fenomeni di congestione nella tratta terminale in accesso a Trento, accompagnati da una velocizzazione dei servizi ferroviari verso Trento e verso il Veneto; B. L'area centrale della Valsugana tra Borgo e Levico, in aggiunta a quanto già osservato per il Primiero ed il Tesino, deve assurgere al ruolo di cerniera territoriale per la distribuzione dei flussi da/per il Veneto e la Valle dell'Adige, attraverso un sistema di viabilità stradale e ferroviaria pluriconnesso;* C. *L'area dell'altopiano di Folgaria e Lavarone deve poter contare su collegamenti, funzionalmente adeguati in rapporto alle caratteristiche della domanda da servire, sia con la Valle dell'Adige che con la Valsugana Nel primo caso per migliorare la connessione con Rovereto* e *l'Alto Garda* e, *nel secondo, al fine di rafforzare il rapporto con la Valsugana; D. L'area della Vallagarina deve assurgere al ruolo di cerniera di distribuzione dei flussi tra il Corridoio del Brennero, l'Alto Garda e l'area dell'altopiano di Folgaria e Lavarone. In sintesi, la rete che occorre creare si fonda su una ricalibrazione del sistema delle cerniere di distribuzione territoriale dei flussi, che affida* nuove *funzioni all'area della Vallagarina* e *a quella della Valsugana centrale (tra loro mutuamente connesse), riequilibrando, in tal modo, anche l'attuale concentrazione dei flussi che grava sul nodo di Trento.*

Tali conclusioni dello studio citato vengono condivise dal CMST, dal CA AGL, e dagli AdT AGL e validano la richiesta di redigere il Piano Stralcio della Mobilità Sostenibile dell'Alto Garda e Ledro e della Vallagarina (Ip 6/2017) e il vero potenziamento della linea della Valsugana, precedentemente esposti.

4.4 Obiettivi generali variante del PUP

A4 C1

Si condividono solo *in* parte *gli obiettivi della Variante* del PUP illustrati nella documentazione. A tal proposito Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL riportano le proprie osservazioni (scritte in rosso) nella seguente tabella.

COD	OBIETTIVI GENERALI VARIANTE	OSSERVAZIONI
0.1	Assicurare idonei collegamenti infrastrutturali del territorio provinciale in direzione Est con il Veneto, contribuendo all'interconnessione a livello europeo lungo l'ambito di connessione Mediterraneo	Il progetto di variante del PUP ipotizza l'estensione del corridoio est già presente nel PUP, al fine di pianificare altre infrastrutture autostradali per rafforzare i collegamenti infrastrutturali tra il Trentino e il Veneto. Tale impostazione non è condivisa e quindi si ritiene tale estensione del corridoio est non rispondenti all'esigenza generale di migliorare i collegamenti tra Trentino e Veneto. Infatti si ritiene che il già previsto Corridoio est (linea ferroviaria della Valsugana e SS47) possa, opportunamente potenziata, costituire una valida connettività tra Trentina e Veneto sia per il trasporto delle merci da e per i distretti industriali, gli interporti e porti del Veneto e Friuli Venezia Giulia, che per il trasporto di persone locale e a lunga percorrenza. In particolare il collegamento più efficace ed efficiente, a fini turistici, del Nord Europa con Venezia
0.2	Perseguire mediante nuove infrastrutture la connessione intervalliva sul territorio provinciale nell'ottica di assicurare i collegamenti interni tra insediamenti e territorio e di rafforzare le condizioni fisiche di inclusione sociale	La connessione intervalliva potrà essere pianificata, programmata e progettata facendo riferimento ad un sistema di mobilità sostenibile del Trentino intermodale, plurimodale per il trasporto merci e delle persone. In particolare la pianificazione e la progettazione e realizzazione di interventi specifici nelle aree a domande debole (ADD) utilizzando i servizi a chiamata e tecnologie innovative, si possono concretizzare la coesione sociale tra le città e le valli trentine

0.3	Rafforzare l'attrattività del Trentino nei macrosistemi economici nazionali mediante l'integrazione interna ed esterna nelle grandi reti	Si condivide tale visione. Tale attrattività si potrà realizzare mediante la realizzazione di un sistema di mobilità sostenibile in Trentino compreso in quello più esteso dell'Euregio. La flessibilità nel soddisfacimento dei bisogni di mobilità nelle città e nelle valli in alternativa all'auto privata e al trasporto delle merci su gomma
0.4	Sviluppare il ruolo di centri attrattoti di Trento e Rovereto ampliandone il raggio di influenza verso l'Italia e l'Europa orientale	Si condivide tale visione. Trento e Rovereto sono nel Corridoio Scandinavo mediterraneo. La dotazione ulteriore di infrastrutture ferroviarie (lotto 3a e 3b dell'accesso sud al tunnel di base del Brennero) e il potenziamento dei corridoi di accesso est e ovest, consentiranno di realizzare tale obiettivo con una visione rispettosa dell'ambiente.
0.5	Perseguire effetti non solo trasportistici ma anche socio-economici delle nuove connessioni infrastrutturali per rispondere alle esigenze di collegamento del sistema locale	Ovviamente il potenziamento delle infrastrutture nel territorio Trentino è lo strumento per poter conseguire ulteriori obiettivi socio-economici migliorando la qualità della vita dei cittadini e consentire un turismo sostenibile invernale ed estivo
0.6	Adottare modalità di spostamento delle persone e delle merci più efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze della competitività degli operatori. In tal senso va individuato un modello di mobilità in cui il rapporto fra strade e ferrovie risponda in modo equilibrato all'obiettivo di ridurre l'impatto negativo sulla qualità dell'aria che deriva dall'aumento dei carichi di traffico e, allo stesso tempo, di migliorare l'attrattività e l'integrazione dei territori, nel rispetto di un bilancio ambientale complessivo	Il Sistema di Mobilità Sostenibile avente per ossatura principale la ferrovia e il trasporto locale su gomma è un sistema più rispettoso dell'ambiente rispetto a quello attuale basato sulle auto private e sui mezzi pesanti per il trasporto delle merci. Esistono resistenze ed ostacoli per lo sviluppo della rete ferroviaria in Trentino, in particolare nelle valli. Esistono inoltre problemi notevoli di logistica per il trasferimento dalla gomma alla rotaia delle merci. La rimozione di tali ostacoli è la condizione per uno sviluppo della transizione ecologica. L'internalizzazione delle esternalità negative e l'adozione di maggiori Sussidi Ambientalmente Favorevoli (SAF) e riducendo Sussidi Ambientalmente Dannosi (SAD), si potrebbe concretizzare un bilancio ambientale più equilibrato e rispetto delle esigenze di qualità della vita dei residenti

Si condivide la seguente affermazione, riportata a pag. della Relazione Illustrativa:
"E' importante richiamare come l'approccio del Piano urbanistico provinciale nei confronti delle reti per la mobilità non lavori in una logica binaria di collegamento punto-punto ma sia invece orientato all'integrazione dei territori in una logica di rete"
Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL ritengono che la logica di rete possa essere perseguita con il Piano Provinciale Mobilità Sostenibile e suoi Stralci che preveda un approccio sistemico che si ricolleghi alle esigenze di sviluppo economico e sociale e la salvaguardia dell'ambiente e la tutela paesaggistica.

4.5 a pag 66 della Relazione Illustrativa viene utilizzato l'analisi multicriteria per la costruzione del rapporto tra le seguenti tematiche in riferimento allo scenario che l'ambito di connessione sottende: **A3**

- esigenze di connessione/connettività
- ambiente
- fattibilità tecnica
- costi.

Vengono attribuite, non si capisce con quale criterio, dei pesi a ciascuna di queste tematiche.

TEMATICHE	PESI
esigenze di connessione/connettività	40
ambiente	25
fattibilità tecnica	25
costi	10

E' evidente che modificando i pesi, i risultati ottenuti nell'analisi multicriteria sviluppato nel paragrafo 4.5 sarebbe stati diversi. Ad esempio attribuendo all'ambiente peso 40 e ad esigenze di connessione/connettività 25.

4.6 Per quanto riguarda la coerenza delle strategie di sostenibilità (strategie Spross 2030) si fa notare che si cita il Piano Provinciale della Mobilità che non esiste e quindi non si comprende come possa essere coerente con gli obiettivi del Progetto di Variante. **C6 C8**

4.7 La documentazione che rappresenta la valutazione ambientale strategica e cioè il Rapporto ambientale, la sintesi non tecnica e la Relazione di incidenza ambientale – VINCA il CMST unendosi ad altre associazioni e comitati chiede che debba essere rivisitata e riesaminata integrandola con le necessarie analisi relative alle ricadute ambientali derivanti dalla realizzazione del tracciato della Valdastico Nord A31, individuato dalla Giunta nel Memorandum del 2019. **B2**

4.8 nel paragrafo 7.1 si definiscono le seguenti modifiche: **C5**
"Dopo il comma 2 dell'articolo 41 cleri/Allegato B - Norme di attuazione" della legge provinciale 27maggio 2008, n. 5 "Approvazione del nuovo piano urbanistico provinciale" è inserito il seguente:
"2 bis. La relazione illustrativa descrive gli ambiti di connessione intesi come aree funzionali al governo delle reti per la mobilità individuati al fine di prefigurare l'infrastrutturazione multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività dei territori. Gli ambiti di connessione trovano attuazione, anche per stralcio, con variante al PUP, previa valutazione ambientale strategica, secondo le procedure definite dalla legge provinciale.

Con la stessa variante si definiscono i criteri di selezione delle scelte territoriali in tema di connessioni per l'ambito di riferimento in relazione al grado di soddisfazione del fabbisogno di connettività. La definizione delle scelte alla scala adeguata, nel rispetto dei criteri e del metodo stabili dalla variante, è effettuata attraverso il piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale, previa valutazione ambientale strategica, ferme restando l'eventuale intesa tra la Provincia, lo Stato e altri enti territoriali ai sensi delle norme di attuazione dello Statuto speciale e della legislazione in materia e le modalità di aggiornamento delle previsioni del PUP. L'eventuale intesa è ratificata con legge provinciale."

Tali modifiche non sono condivise dal CMST, dal CA AGL, dagli AdT AGL in quanto non vengono esplicitate le alternative che realizzano la connettività tra territori del Veneto e del Trentino e non vengono definite le reti nelle aree a domanda debole. Tale connettività può essere prevista nella pianificazione subordinata (Piano Provinciale Mobilità).

5. Conclusioni

Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL, in conclusione, ritengono che si debba procedere:

1) all'interruzione della procedura di approvazione del Progetto di Variante del PUP che prevede l'estensione del Corridoio est;

2) alla completa revisione della documentazione costituente la VAS e la VINCA come esplicitato nell'istanza di revoca, in via di autotutela ai sensi art. 21 quinquies, l. n. 241/90, del Rapporto Ambientale facente parte dell'allegato A) Documenti della valutazione che accompagna la delibera di Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 in vigore dal 11 novembre 2022.

3) ad esprimere le azioni per il conseguimento dei 6 obiettivi generali del Progetto di Variante del PUP;

4) all'avviamento delle azioni per un valido collegamento tra i territori e le comunità tra i! Veneto che non possono prevedere la realizzazione di nuove infrastrutture autostradali di completamento di tratti autostradali esistenti e di nuove infrastrutture stradali, perché esse sono in contrasto con l'art. 11 comma 1 del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi;

5) a! valido collegamento tra il Veneto e il Trentino con il corridoio est già previsto da! PUP, e cioè con il vero potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana per un valido trasporto di persone e merci (trasporto combinato) e con la messa in sicurezza della SS47;

6) al potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana, costituita dal raddoppio dei binari e la sua elettrificazione completa e con il rinnovo dell'armamento, esso consentirebbe il trasferimento degli spostamenti tra il Veneto e il Trentino delle merci e delle persone dalla gomma privata al ferro e alla mobilità dolce e alternativa;

7) alla elaborazione ed approvazione dei seguenti importanti strumenti di pianificazione previsti nella legge Provinciale 30 giugno 2017, n.6:

   – il PIANO PROVINCIALE DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PPMS) previsto dall'art. 2;

- il PIANO STRALCIO DELLA MOBILITA SOSTENIBILE DELLA VALLAGARINA E DELL'ALTO GARDA E LEDRO previsto dallo stesso art.2. Esso ha preminenza GIURIDICA sugli altri piani territoriali approvati (piani stralcio PTC e PUMS) come prevede l'art. 5 della lp 6/2017;

8) ad avviare i percorsi partecipativi e dibattiti pubblici previsti dagli artt. 12-13-14-15 del capo II della lp 6/2017 a cura dell'Osservatorio nelle more della istituzione dell'Autorità Provinciale per la Partecipazione;

9) ad implementare il. Sistema di mobilità sostenibile del Trentino avente per ossatura principale la ferrovia e il TPL su gomma e di pianificarlo nel contesto più generale dell'Euregio ed europeo;

10) a migliorare l'accessibilità delle aree a domanda debole (ADD) del Trentino prevedendo opportuni servizi a chiamata o di mobilità alternativa integrati nel Sistema di Mobilità Sostenibile pianificato;

11) alla definizione dell'elenco dei progetti specifici provinciali infrastrutturali e servizi ritenuti prioritari per la Mobilità Sostenibile e coerenti con gli altri piani provinciali.

12) al finanziamento delle opere pubbliche facenti parte dei progetti specifici prioritari, mediante le risorse finanziarie disponibili presso il FONDO PROVINCIALE PER LA MOBILITA SOSTENIBILE (FPMS) alimentato dalle accise sui combustibili fossili e dai pedaggi; applicare il principio CHI INQUINA PAGA attualmente riconosciuto dalla comunità europea.

COMUNITÀ DELLA
VALLAGARINA

Classifica/fascicolo PiTre: 2021-2.1-122 / CZ

Numero di protocollo associato al documento come metadato (d.p.c.m. 3.12.2013, art. 20). Verificare l'oggetto della PEC o i files allegati alla medesima. Data di registrazione inclusa nella segnatura di protocollo.

Eventuale Numero di Allegati: 2

Spett.
Provincia Autonoma di Trento
Assessorato Urbanistica Ambiente e Cooperazione

Spett.le
Provincia Autonoma di Trento
Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio

tramite interoperabilità PiTre

OGGETTO: Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est – Osservazioni ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015 al Progetto di variante adottato con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 di data 28 ottobre 2022.

Con la presente si invia in allegato la deliberazione n. 3 dd. 7 febbraio 2023 relativa alla Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est – Osservazioni ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015 al Progetto di variante adottato con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 di data 28 ottobre 2022 e relativo allegato.

Cordiali saluti.

COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA ROVERETO

Il Presidente
Stefano Bisoffi[1]

1 *Questa nota, se trasmessa in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (art.3bis e art.71 d.lgs. 82/2005). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art.3 d. lgs. 39/1993).*

Fasc. Pitre 2023-2.8-5

COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA
Provincia Autonoma di Trento

Deliberazione dell'Assemblea per la Pianificazione Urbanistica e lo sviluppo

N. 3

OGGETTO: Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est – Osservazioni ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015 al Progetto di variante adottato con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 di data 28 ottobre 2022.

L'anno duemilaventitre addì SETTE del mese di FEBBRAIO alle ore 18.00 nella Sala N. Aste della sede della Comunità in via Tommaseo n. 5 a Rovereto, a seguito di regolari avvisi, recapitati a termini di legge, si è convocata l'Assemblea per la Pianificazione Urbanistica e lo sviluppo della Comunità della Vallagarina.

Presenti i Signori:

	COMUNE		**RAPPRESENTANTI**	**Assente giustificato**	**Assente ingiustificato**
	Presidente	1	**Bisoffi Stefano**		
1	ALA	2	**Soini Claudio**		
		3	Speziosi Michela		
		4	Zendri Gianfranco		
2	AVIO	5	**Fracchetti Ivano**		
		6	Fugatti Pamela		
		7	Pilati Marco		
3	BESENELLO	8	**Comperini Cristian**		
		9	Battisti Nadia		
4	BRENTONICO	10	**Dossi Dante**		
		11	Cazzanelli Renata	X	
		12	Astolfi Alessandra		
5	CALLIANO	13	**Conci Lorenzo**		
		14	Pompermaier Marco		
6	ISERA	15	**Luzzi Graziano**		
		16	Nicolodi Franco		
7	MORI	17	**Barozzi Stefano**		
		18	Bertizzolo Maria		

		19	Depretto Paola		
8	NOGAREDO	20	**Scerbo Alberto**		
		21	Bettini Paolo		
9	NOMI	22	**Maffei Rinaldo**		
		23	Riolfatti Alessandro		
10	POMAROLO	24	**Gasperotti Arturo**		
		25	Adami Fabrizio		
11	RONZO CHIENIS	26	**Carotta Gianni**		
		27	Caglierotti Davide		
12	ROVERETO	28	**Valduga Francesco**		
		29	Francesconi Miriam		
		30	Pozzer Ruggero		
13	TERRAGNOLO	31	**Zenatti Massimo**		
		32	Viglietti Ezio Paolo		
14	TRAMBILENO	33	**Patoner Maurizio**		
		34	Soprani Carlo Alberto		
15	VALLARSA	35	**Costa Luca**		
		36	Gasperini Aurora	X	
16	VILLA LAGARINA	37	**Giordani Julka**		
		38	Bortolotti Walter		
		39	Fumanelli Marco		
17	VOLANO	40	**Furlini Maria Alessandra**		
		41	Calliari Franco		
		42	Pross Luigi	X	

Assiste il Segretario Reggente dott. Antonio Salvago.

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, il signor Stefano Bisoffi, nella sua qualità di Presidente dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

OGGETTO**:** Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est – Osservazioni ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015 al Progetto di variante adottato con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 di data 28 ottobre 2022

L'Assemblea per la Pianificazione Urbanistica e lo sviluppo della Comunità della Vallagarina

Preso atto che nella discussione del punto all'ordine del giorno sono intervenuti diversi consiglieri ed il testo integrale degli interventi è depositato nel verbale della seduta consistente nella registrazione audio/video agli atti d'ufficio.

Preso atto che il consigliere Viglietti Ezio Maria, comunica il ritiro dei due emendamenti presentati con nota prot. n. 2698 dd. 03.02.2023, a seguito della comunicazione del Presidente che la mozione da lui presentata dopo la pubblicazione della convocazione dell'Assemblea avvenuta in data 31.01.2023 prot. n. 2444 verrà discussa nella prossima seduta, come indicato nel comma 4 dell'art. 13 dell'articolo del Regolamento di funzionamento dell'Assemblea;

Preso atto che il consigliere Comperini Cristian, presenta, ai sensi del comma 5 dell'articolo n. 8 del Regolamento di funzionamento dell'Assemblea, un emendamento alla proposta di deliberazione, consistente in alcune precisazioni ed integrazioni di limitata entità, da aggiungere al testo delle premesse che vengono consegnati materialmente al Segretario Generale e che così vengono brevemente riassunti:

- nel punto n. 26 sostituire "la zona di Rovereto sud" con "Vallagarina";
- nel punto n. 30 sostituire la parola "Brescia" con "Padova";
- nel punto n. 35 sostituire "Roveretana" con "della Vallagarina, e inserire "Gli interi massicci del Pasubio e della Vigolana", e aggiungere dopo "la sorgente dello Spino" "e quella di Acquaviva";
- nel punto 38 inserire la frase "incompatibilità peraltro evidenziata anche dalla quasi totalità dei comuni lagarini in relazione ai rispettivi documenti di programmazione territoriale";
- nel punto 39 inserire la frase "e, più in generale della Vallagarina" inserire "prefigura" al posto di "registra" e dopo "Ruina dantesca", "aree agricole di pregio".

Il Presidente, pone in votazione l'emendamento proposto dal consigliere Comperini Cristian;

Votazione dell'emendamento:

Il consigliere Pozzer Ruggero comunica che non parteciperà al voto.
Il consigliere Gasperotti Arturo si allontana prima del voto.

Con n. 29 voti favorevoli n. 2 contrari (Zendri Gianfranco e Fracchetti Ivano) n. 6 astenuti (Depretto Paola – Giordani Julka – Speziosi Michela – Bortolotti Walter – Soini Claudio – Costa Luca) dei n. 37 presenti e votanti, espressi per alzata di mano, accertati dal Presidente con l'ausilio degli scrutatori Giordani Julka e Soini Claudio, l'Assemblea approva l'emendamento proposto dal Consigliere Comperini Cristian;

Relazione.

Nel corso dell'ultimo decennio la Comunità della Vallagarina è stata chiamata ad esprimersi sul tema della mobilità, anche in relazione alle ricadute in termini territoriali che si prospettavano a seconda dei diversi scenari ipotizzati. Sono stati a tal fine attivati processi partecipativi che hanno visto la costituzione di gruppi di lavoro formati da tecnici della Provincia, dei comuni, della Comunità, di Trentino trasporti, etc. e, parallelamente, nell'ottica della sussidiarietà responsabile, ed anche promosse occasioni di confronto che hanno coinvolto gli amministratori locali e dei principali portatori di interessi economici, sociali, ambientali e culturali della Vallagarina; ciò sia all'interno di iniziative promosse a livello provinciale (incontri territoriali) sia locale, all'interno dei tavoli di confronto e consultazione finalizzati all'elaborazione del Piano della mobilità sostenibile della Comunità (2012). Con specifico riferimento al progetto preliminare per il completamento dell'Autostrada Valdastico A31 Nord – Tronco Trento - Valdastico – Piovene Rocchette, con sbocco nel comune di Besenello, la Comunità della Vallagarina si è espressa con un parere formulato per la Conferenza di Servizi convocata a Roma presso il parlamentino del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il giorno 24 aprile 2012; il parere è stato rilasciato nella cornice delle funzioni riservate alla comunità dalla legge provinciale di riforma istituzionale n. 3 del 2006 (individuazione di infrastrutture di livello intercomunale) in coerenza con quanto disposto dal *Piano provinciale della mobilità***,** che costituisce lo strumento pianificatorio per l'attuazione delle politiche provinciali e per la programmazione delle opere e degli interventi a carattere strategico in materia di mobilità (sostenibile), nonché conformemente al *Piano Urbanistico Provinciale***,** che non localizzava il tracciato in esame, e *all'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381* (Norme di attuazione dello statuto speciale per la regione Trentino - Alto Adige in materia di urbanistica ed opere pubbliche). Il parere richiamava altresì il *Piano della mobilità sostenibile della Vallagarina* del 2012, che risultava essere rispondente agli obiettivi ed alle azioni strategiche declinate nel Programma di Sviluppo Provinciale (PSP) ed in particolare ai princìpi declinati nell'*Asse 5, capitale ambientale e infrastrutturale ed alle infrastrutture per la mobilità interna ed internazionale.*

Tenuto conto dei sopraccitati documenti programmatori con Deliberazione n. 132 di data 23 aprile 2012 l'Esecutivo espresse un parere *negativo* in quanto l'opera oggetto di parere si poneva in contrasto con i princìpi e gli indirizzi in questi delineati.

Nel 2019 il tema della "Valdastico" è stato oggetto di dibattito pubblico nei numerosi incontri sul territorio organizzati in occasione degli Stati Generali della Montagna ai quali sono intervenuti i rappresentanti delle categorie economiche e i portatori di interesse che hanno espresso le loro visioni, talvolta anche contrastanti. Il documento provinciale di sintesi a tale riguardo riporta… omissis… *da un lato Confindustria che, pur ponendo il tema della salvaguardia dell'ambientale come elemento imprescindibile, ritiene fondamentale investire nella costruzione di nuove infrastrutture e nell'ammodernamento del sistema affinché si riducano i tempi ed i costi degli spostamenti e permettano l'internazionalizzazione delle imprese locali, che già competono a scala mondiale (in particolare opere come la tangenziale di Rovereto e la Valdastico), dall'altra le associazioni ambientaliste tra cui la SAT che contestano l'effettiva capacità di tali soluzioni infrastrutturali e promuovono azioni di sensibilizzazione, di potenziamento del trasporto pubblico, di spostamento del trasporto merci da gomma a rotaia (con interscambio a Verona). Si sottolinea che il fondovalle, soprattutto in prossimità di Rovereto e Isera, è ormai saturato da strade, fiume, autostrada, aree urbanizzate, elettrodotti, etc., che rendono già difficile trovare gli spazi per eventuali nuove arterie viabilistiche, ma realtà quali Progetto Manifattura e la Meccatronica imporranno riflessioni in tal senso…omissis…Devono essere ridotti gli impatti derivanti dalle emissioni veicolari sia sulle coltivazioni sia nei confronti di chi fruisce ad esempio delle piste ciclabili perché in alcuni punti e lungo le principali direttrici i valori di inquinamento sono spesso insostenibili e sempre più frequentemente si registrano sforamenti dei limiti di legge.*

In tal senso si vede sfavorevolmente l'eventuale terza corsia autostradale, sostenuta invece dagli industriali. Vanno comunque intensificati i controlli (impiego di centraline) lungo l'autostrada e studiati i dati raccolti con indicazioni alle popolazioni.

E' opportuno sottolineare che tali considerazioni, benché di natura non propriamente tecnica poiché non supportate da progetti o analisi trasportistiche specifiche a supporto delle valutazioni, erano comunque rappresentative delle diverse visioni del territorio e significative per le paventate ricadute territoriali conseguenti all'eventuale realizzazione dell'opera.

Con deliberazione n. 837 del 19 giugno 2020 la Giunta provinciale ha inteso avviare una variante al Piano urbanistico provinciale (PUP) per affrontare, alla scala della pianificazione territoriale, analisi in ordine allo scenario globale avente ad oggetto la mobilità tra il Veneto e il Trentino, che consideri le ricadute territoriali complessive su un'area vasta della valle dell'Adige e ricondurre allo strumento pianificatorio la declinazione dello scenario di riferimento, nella logica di assicurare le necessarie forme di valutazione e di partecipazione.

La procedura attraverso la quale vengono approvati il PUP e le relative varianti è definita dagli articoli 28 - 31 della Legge Provinciale n. 15 del 2015.

Con specifico riferimento all'iter di approvazione, si richiama che la sopra citata legge urbanistica provinciale prevede che la Giunta provinciale dapprima approvi il documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire. Detto documento preliminare costituisce l'atto prodromo dell'iter di approvazione della variante; lo stesso è accompagnato dal rapporto preliminare a supporto della consultazione preliminare da avviare con la Struttura ambientale e con i soggetti competenti in materia ambientale, come stabilito dall'articolo 3, comma 1 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg. Successivamente tale documento preliminare, unitamente al rapporto preliminare stesso, è trasmesso alle comunità, ai comuni ed al Consiglio delle autonomie locali, che entro 90 giorni possono inviare alla Giunta provinciale osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto dei loro territori. Entro centoventi giorni dal ricevimento del documento preliminare il Consiglio provinciale può approvare indirizzi ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di PUP. La procedura stessa prevede, successivamente, la predisposizione e l'adozione della variante al PUP da parte della Giunta Provinciale ed il deposito della documentazione a disposizione del pubblico per 90 giorni, con la possibilità di presentare delle osservazioni nel pubblico interesse. Contestualmente la variante al PUP viene inviata ai soggetti di cui all'art. 29, comma 4, della L.P. 15/2015, per l'espressione del parere di merito. Nel caso in cui la Giunta provinciale modifichi la variante sulla base dei pareri o delle osservazioni pervenuti, è disposto un secondo deposito con pubblicazione di 45 giorni. La Giunta provinciale approva quindi il disegno di legge per la variante al PUP e lo trasmette al Consiglio provinciale.

Tutto ciò premesso ed in riferimento alla deliberazione n. 837 del 19 giugno 2020 sopra richiamata, con deliberazione n. 1058 di data 25 giugno 2021 la Giunta provinciale, in conformità a quanto sancito dall'art. 28 della L.P. n. 15/2015, ha approvato il documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi e delle linee direttive che si intendono perseguire ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, e il relativo Rapporto preliminare.

Successivamente, con nota di data 2 luglio 2021, l'Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione della Provincia Autonoma di Trento ha trasmesso ai Comuni ed alle Comunità il suddetto documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso Est per la presentazione delle eventuali osservazioni.

Richiamate le Conferenze dei sindaci di data 02/08/2021 e 07/09/2021 nelle quali si affrontato il tema in oggetto è stabilito di demandare al Servizio Tecnico Urbanistico della Comunità il compito di rapportarsi e coordinarsi con il Servizio Tecnico del Comune di Rovereto al fine di predisporre un rapporto tecnico plurisistemico che raccolga le

osservazioni e le proposte al Documento preliminare e al Rapporto preliminare, con il quale si intendono evidenziare le criticità dei contenuti degli elaborati trasmessi dalla PAT, e più in generale la carenza dei profili atti a supportare l'opportunità e la necessità della variante al PUP proposta.

La Comunità della Vallagarina, nel ruolo assegnatole e con le finalità previste dalle disposizioni provinciali, ha attentamente esaminato la documentazione inviata ed ha condotto gli approfondimenti di dettaglio al materiale allegato, formulando una molteplicità di osservazioni inerenti aspetti di metodo e di merito; tali rilievi sono stati formalizzati con Decreto del Commissario n. 117 dd. 29 settembre 2021.

Le motivazioni a supporto della decisione sono da ricondursi tra le numerose criticità e contraddizioni rilevate, l'accertata non coerenza con gli strumenti programmatici sovraordinati, l'evidente carenza sistematica degli obiettivi generali ed operativi prospettati e la tipologia relativa al modello di mobilità proposto, tenuto anche conto delle posizioni espresse dalle diverse amministrazioni in relazione alla Variante al PUP in esame.

L'atto commissariale è stato successivamente inviato in data 29 settembre 2021 al Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio della Provincia Autonoma di Trento.

L'iter di variante al PUP avviato ha trovato successiva concreta attuazione nella deliberazione n. 1923 di data 28 ottobre 2022, con la quale la Giunta provinciale, ai sensi di quanto stabilito dall'art. 29 della L.P. n. 15/2015, ha adottato il progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est.

La documentazione di piano è stata, quindi, depositata per 90 giorni consecutivi a decorrere dalla data del 11 novembre 2022, giorno successivo alla pubblicazione degli avvisi (pertanto fino al giorno 9 febbraio 2023). Durante il periodo di deposito chiunque può consultare il progetto di variante al PUP, chiedere eventuali informazioni e presentare osservazioni e proposte scritte nel pubblico interesse. La documentazione di variante adottata, è costituita da:

- allegato A) - Relazione illustrativa, comprensiva di tre appendici
    - (appendice 1) La fase di consultazione sul documento preliminare e il confronto sulle scelte
    - (appendice 2) Supporto specialistico in tema di Mobilità e Infrastrutture di Trasporto nell'ambito della redazione della VAS della Variante del Piano Urbanistico Territoriale Provinciale
    - (appendice 3) Attuazione delle reti per la mobilità
    - Documenti della valutazione - Valutazione ambientale strategica
        - Rapporto ambientale
        - Sintesi non tecnica
        - Relazione di incidenza ambientale – VINCA) e
- allegato B) - Norme di attuazione.

La Comunità della Vallagarina ha quindi preso visione della documentazione presentata e condotto un'istruttoria multidisciplinare ed integrata, anche con il confronto tecnico con il Servizio Tecnico e Sviluppo strategico del comune di Rovereto che ha predisposto una corposa ed articolata relazione istruttoria denominata *"Adozione del Progetto di Variante al Piano Urbanistico Provinciale Connessione Corridoio Est – Osservazioni alla Deliberazione della Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015".* In considerazione della completezza e del grado di dettaglio del sopracitato documento comunale, lo stesso è stato acquisito agli atti dal Servizio Tecnico-Urbanistico della Comunità della Vallagarina con prot. 2438 dd. 31/01/2023 e, poiché condiviso nei contenuti e nella forma, messo a disposizione dei componenti l'*Assemblea di Pianificazione Urbanistica e sviluppo*, organo dell'Ente deputato all'eventuale presentazione di osservazioni e proposte in merito alla variante al PUP adottata.

Le considerazioni tecniche espresse nel documento istruttorio comunale, così come minimamente integrate e contestualizzate all'ambito comunitario dal Servizio Tecnico-

Urbanistico della Comunità, in parte confermano le criticità già rilevate nel parere espresso a seguito dell'approvazione del documento preliminare (2020), alle quali si aggiungono le considerazioni puntuali relative ad alcuni aspetti metodologici e contenutistici della variante al PUP recentemente adottata dalla G.P. (28/10/2022). La disamina condotta porta ad esprimere nuovamente la posizione di dissenso verso l'iter pianificatorio della Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est.

Le osservazioni riportate nel sopraccitato documento istruttorio del Comune di Rovereto sono raccolte in quattro macro categorie relative agli aspetti procedimentali, ambientali, normativi e infrastrutturali. Di seguito viene riportata una breve sintesi delle osservazioni che il Servizio Tecnico Urbanistico della Comunità ha integrato, in maniera non sostanziale, al fine di renderle maggiormente rispondenti alla scala della pianificazione e della programmazione di area vasta:

<u>Osservazioni afferenti l'ambito procedimentale:</u>

n. 1: mancata considerazione della contrarietà espressa dagli enti locali, direttamente ed indirettamente interessati, rispetto alla soluzione di corridoio di accesso pianificato. Non trovano infatti conforto e richiamo, neppure in termini del tutto generali, il supporto motivazionale di controdeduzione rispetto alle molteplici posizioni assunte dalle amministrazioni locali che sull'argomento hanno espresso assoluta contrarietà con provvedimenti consiliari. Ciò comporta la genesi di un vizio di procedura nell'iter di adozione; **A1 A2 B1**

n. 2: i contenuti della documentazione adottata dall'Amministrazione provinciale risultano insufficienti per delineare complessivamente i necessari presupposti utili all'attivazione della variante al PUP; non si rinvengono infatti in termini espressi ed oggettivi, profili motivazionali concreti ed attuali che dovrebbero supportare e giustificare la pianificata variante al PUP, che pare invece funzionale a sostenere progettazioni già condotte; **A3 B1 B2 C2**

n. 3: gli obiettivi enunciati nella relazione illustrativa, oltre ad apparire privi di fondamento e contraddittori sembrano incoerenti, inadeguati, carenti e parziali alla luce delle previsioni di metodo ed ai criteri ispiratori contemplati nel PUP vigente. Gli obiettivi stessi appaiono per nulla consoni: al perseguimento dello sviluppo delle vocazioni territoriali e ad una crescita equilibrata della comunità al fine di rafforzare il benessere collettivo. In questa prospettiva gli obiettivi non risultano sostenibili e non mirano ad uno sviluppo centrato sulla qualità e la loro impostazione appare ben lontana da un approccio basato sulla continuità, sul coinvolgimento e sulla condivisione; **A2 C1 C3**

n. 4: la proposta formulata non sintetizza adeguatamente gli obiettivi e le finalità volte a preservare le invarianti ambientali, storiche ed identitarie, nonché gli elementi territoriali testimoniali del paesaggio sanciti dal Piano Urbanistico Provinciale. Tali tematiche non vengono approfondite in termini di compatibilità con la variante, delegando la valutazione ad una fase successiva; **A3 A4 B1**

n. 5: la "relazione illustrativa" gli allegati documenti di valutazione, non riportano né lo stato di progettazione dell'opera, né l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.. Tali aspetti denotano una mancanza di trasparenza dell'agire provinciale. Alla luce di ciò i documenti sono pertanto da considerarsi strutturalmente carenti in quanto privi di rilevanti elementi conoscitivi posti alla base del processo di variante al PUP.; **B1 B2 C2**

n. 6: inidoneità del documento specialistico in tema di mobilità per consentire la ripercorribilità del percorso svolto e la possibilità di formulare osservazioni; **C4**

n. 7: non condivisione degli obiettivi posti alla base della variante; **A2 C1 C3**

n. 8: impossibilità di esprimersi stante la carenza delle informazioni fornite sul nuovo collegamento; **B2 C3**

n. 9: la documentazione presentata non assume il ruolo di documentazione pianificatoria sufficientemente argomentata e approfondita; B2 C5

n. 10: documentazione pianificatoria assolutamente generica ed indefinita; B2 C3

n. 11: l'allegato A – Documenti della valutazione/Sintesi non tecnica – si appalesa lesivo del principio di conoscibilità; C6 C7

n. 12: non si verifica la necessaria consequenzialità tra il Documento preliminare e i contenuti della Variante adottata; A1

<u>Osservazioni afferenti l'ambito normativo:</u>

n. 13: la documentazione presentata si pone in contrasto con le finalità ed i principi generali della Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", sanciti dall'art. 2 con particolare riferimento a quelli volti a: A1 A2 B1 B2 C6 C8

"garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti."

"promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente"

"prevedere che la formazione degli strumenti di pianificazione territoriale avvenga nel rispetto dei principi di sussidiarietà, partecipazione e valutazione, assicurando il confronto tra Provincia, comunità e comuni, la coerenza delle scelte e l'integrazione e l'aggiornamento del sistema della pianificazione territoriale".

Le finalità sopra espresse non paiono adeguatamente garantite nelle linee direttive che l'Amministrazione provinciale intende perseguire.

n. 14: la documentazione presentata si pone in contrasto con l'obiettivo della limitazione del consumo di suolo sancito dalla Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", nell'art. 18. La legge per il governo del territorio sancisce infatti che il suolo è un bene comune e costituisce una risorsa non rinnovabile e che, a tal fine, gli strumenti di pianificazione "favoriscono, anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione"; B2 C9

n. 15: pur menzionando il protocollo sui trasporti di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991, la proposta di variante al PUP non sembra del tutto rispondente ai contenuti contemplati nel Protocollo medesimo. Le tematiche, alla base delle indicazioni fornite dall'Europa, nell'ambito della convenzione delle Alpi, non vengono del tutto rispettate nella procedura condotta dalla Provincia. A tal fine si menziona "la popolazione locale deve essere posta in condizione di determinare essa stessa le prospettive del proprio sviluppo sociale, culturale ed economico, nonché di concorrere alla sua realizzazione nel quadro istituzionale vigente". Ed ancora è fondamentale e preordinato, prima di pianificare nuove infrastrutture "promuovere lo sfruttamento ottimale delle potenzialità delle infrastrutture esistente". In sintesi il protocollo riporta dei principi e degli impegni, assunti dagli stati firmatari, tra cui l'Italia, che devono essere presi in esame per l'argomento in oggetto, e che segnatamente avrebbero dovuto trovare adeguata evidenza nella documentazione preliminare alla variante al PUP.; B1 B2 C2 C10

n. 16: la procedura amministrativa condotta dalla Provincia non recepisce la partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti. Gli Enti territoriali avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure. Si chiede quindi di prefigurare un processo partecipativo concreto degli enti territoriali sulla questione in oggetto, tenendo anche conto che gli enti locali interessati, a mezzo dei propri consigli A1 A2 B1 C1

comunali, hanno già formalizzato il proprio totale dissenso al collegamento infrastrutturale di cui alla presente osservazione;

n. 17: l'intenzione di realizzare una nuova infrastruttura viaria di collegamento con la Regione Veneto non trova giustificazione motivazionale rispetto alle indicazioni relative al trasporto su strada contenute nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti. Il protocollo di attuazione della citata convenzione in ambito dei trasporti pone precise condizioni per la realizzabilità di nuove reti viarie per il trasporto "intraalpino". La documentazione provinciale non menziona minimamente tali disposizioni comunitarie connotando l'istruttoria condotta da gravi lacune e mancanze. La procedura deve quindi essere rivista; **B1 B2**

n. 18: la variante al PUP si sostanzia a livello normativo, con l'introduzione all'art. 41 del comma 2 bis. La modifica normativa appare potenzialmente strumentale a riconoscere la presente quale variante stralcio, che in forza dei contenuti della relazione, individua solamente ambiti di connessione, rinviando la definizione delle scelte alla "scala adeguata", attraverso il piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale. Pertanto, alla luce della documentazione di piano, l'articolo deve essere riformulato al fine di evitare l'approvazione di una ipotesi progettuale, scevra da ulteriori disamine e decontestualizzata rispetto al disegno generale del PUP; **A2 C3 C5**

n. 19: con l'introduzione del comma 2 bis all'art. 41 delle Norme di Attuazione del PUP, si vuole svuotare la funzione pianificatoria infrastrutturale del PUP stesso. La possibilità di attuare ambiti di connessione, anche per stralcio, demandando la definizione delle scelte alla "scala adeguata", attraverso il piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale, risulta in contrasto con il principio della pianificazione infrastrutturale, dando corso a modifiche rilevanti in termini puntuali senza una ponderata valutazione degli effetti diretti ed indotti generati dalla modifica in una lettura di insieme ed integrata. L'articolo deve essere riformulato; **C5 C10**

n. 20: con l'introduzione del comma 2 bis all'art. 41 delle Norme di Attuazione del PUP, pare si voglia strumentalmente dare attuazione all'ipotesi progettuale di fattibilità che è stata già sviluppata dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale, ritenendo sufficienti, attraverso la variante in oggetto, le mere descrizioni degli ambiti di connessione e le definizioni dei criteri di selezione delle scelte territoriali in tema di connessioni. L'articolo deve essere riformulato; **A1 B1 B2**

n. 21: quanto prospettato con l'introduzione all'art. 41 del comma 2 bis delle Norme norme di attuazione del PUP, si pone in disallineamento con i principi e le finalità del successivo comma 3, dando forza alla realizzazione di mere ipotesi progettuali, decontestualizzate rispetto ad un quadro generale di pianificazione oggetto di approfondita disamina; **C3 C5**

n. 22: insufficiente livello di approfondimento dell'Allegato A – Appendice 2; **B1 B2 C4 C10**

n. 23: contraddittorietà manifesta tra i criteri ipotizzati per il collegamento e gli obiettivi prefigurati; **B2 C1**

n. 24: lesione della L.P. 15/15 – art. 21; **A4 C1 C3**

n. 25: le modifiche introdotte con l'allegato B – Norme di attuazione - appaiono distoniche rispetto ai principi ed alla ratio espressa dal Legislatore provinciale in materia di pianificazione urbanistica e territoriale. **C5**

<u>Osservazioni afferenti l'ambito infrastrutturale:</u>

n. 26: l'opzione di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la Vallagarina, riportata nella documentazione di progetto adottata per la modifica del piano urbanistico provinciale "variante Corridoio di accesso est", non risulta coerente con gli approfondimenti condotti sul versante per la realizzazione del corridoio del Brennero (quadruplicamento della **B2**

ferrovia del Brennero). Gli studi condotti non menzionano e non considerano le criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvati;

n. 27: la documentazione di progetto adottata ai fini della variante al PUP, riporta scenari progettuali riconducibili al progetto di fattibilità che è stato già sviluppato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale, senza effettuare alcun approfondimento ancorché generale, nemmeno in termini di compatibilità ambientale. Tale mancanza è da ricondursi ad una fattispecie grave di assenza di trasparenza dell'agire provinciale e comporta una carenza sostanziale nella definizione della variante. La procedura avviata, stante il fatto che il quadro informativo fornito è decisamente incompleto in quanto privo dei necessari elementi istruttori, dovrà essere revocata; **B1 B2**

n. 28: Il documento "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – Relazione illustrativa", inoltre, riporta che la sottoscrizione dell'atto aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato paritetico del 9 febbraio 2016 per l'opzione con uscita a Rovereto sud è ancora in corso, a differenza di quanto dichiarato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova, la quale, in un proprio elaborato, asserisce come la sottoscrizione sia già avvenuta a maggio 2020. Anche questo profilo determina una carenza insanabile dell'istruttoria condotta; **B1**

n. 29: il documento riporta considerazioni sulle gerarchizzazione dei corridoi di accesso al Trentino che si pongono in contrasto con il progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova. La mancata definizione delle attuazioni per addivenire a tale gerarchizzazione, collegata alla progettazione in essere da parte della società concessionaria autostradale, pone evidenti perplessità in merito. Il contrasto rilevato rende ulteriormente impreciso l'iter istruttorio condotto. **A2 B2**

n. 30: il documento più volte menzionato enuncia, quale opzione da analizzare, lo scenario con uscita a Rovereto sud in termini piuttosto generici, dimostrando, così, di non tenere in debito conto le precise e specifiche informazioni contenute nel progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova. Il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale, da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Di tale evenienza non ce ne è traccia nei documenti proposti, evidenziando nuovamente un'ambiguità istruttoria. **B2**

n. 31: la riequilibratura del traffico proposta nella variante al PUP si traduce in uno spostamento degli impatti sia diretti che indiretti nell'ambito della Vallagarina e più in generale nel contesto del territorio provinciale e non già nella reale soluzione della problematica.; **A4 C3**

<u>Osservazioni afferenti l'ambito ambientale:</u>

n. 32: assenza di coerenza tra la variante adottata e i contenuti della deliberazione della Giunta provinciale di data 14 dicembre 2020 n. 2062 "Approvazione del documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS". **A1 B1 B2 C6**

Nel dettaglio, l'approntamento di una nuova viabilità infrastrutturata non risulta ne prevista ne tanto meno allineata alle strategie provinciali in materia di sviluppo sostenibile recentemente adottate dalla stessa Giunta provinciale. Gli obiettivi e le linee direttive enunciati dalla Provincia, per quanto attiene il nuovo corridoio di accesso est, sembrano pertanto dissonanti, incoerenti e incompatibili rispetto a quelli prefissati in materia di sostenibilità, promozione di modalità di spostamento a minor impatto, miglioramento del trasporto pubblico locale ed intermodale;

n. 33: Gli obiettivi ambientali specifici non risultano puntualmente riportati e descritti negli elaborati della variante al Piano Urbanistico provinciale. Con la presente osservazione, si rileva la totale assenza di integrazione degli obiettivi ambientali specifici nel rapporto ambientale con i molteplici obiettivi di sostenibilità ambientale interessanti il comparto territoriale dell'asta dell'Adige, con particolare riferimento a quelli di pertinenza del Comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina, ma anche della Comunità dell'Alto Garda. L'affiancamento degli obiettivi specifici, garantisce una maggiore oggettività nell'approccio metodologico e nelle analisi valutative sugli impatti scaturibili dal nuovo corridoio di accesso ipotizzato; **C6 C8**

n. 34: mancata valutazione, e conseguente estrinsecazione nei rapporti istruttori, delle criticità geologiche, idrogeologiche e di sicurezza del suolo del territorio del comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina direttamente correlate con la nuova infrastrutturazione. Stante la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto del territorio del comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina, vengono riportate genericamente le condizioni attuali relative alla maggior parte del territorio provinciale. Tali profili, non sono stati però valutati in rapporto alla nuova infrastrutturazione. L'assoluta attenzione rispetto alla disamina dei profili stessi è posta quale imprescindibile indicatore da assorbire nella documentazione di progetto della presente variante; **B2 C5**

n. 35: obiettivo imprescindibile è la salvaguardia della rete idrogeologica della Vallagarina e del contesto limitrofo. Gli interi massicci del Pasubio e della Vigolana, dal punto di vista idrogeologico, è da intendersi come un sistema altamente fragile ed interconnesso, e quindi lo stesso non potrà essere intercettato in nessuno modo, nemmeno in maniera tangente da qualsiasi tipo di opera, che comprometterebbe in maniera irreversibile sia l'aspetto quantitativo, che qualitativo delle fonti idriche ad esso correlate. La completa assenza di filtri naturali e di difese rende le sorgenti suscettibili nei confronti di ogni tipologia di inquinamento che direttamente o indirettamente potrebbe giungere nel perimetro della montagna. Qualsiasi opera che dovesse essere realizzata anche a valle dei moti di filtrazione, può costituire un drenaggio artificiale e quindi causare un esaurimento, più o meno repentino, dell'acquifero che alimenta le sorgenti basali, tra le quali in primis la sorgente di Spino e quella di Acquaviva; **A2 A3**

n. 36: il rapporto ambientale individua, al fine del monitoraggio ambientale, quali indicatori del contesto la qualità dell'aria, i cambiamenti climatici, e l'inquinamento acustico e più genericamente, indicatori di contesto sulle componenti pertinenti. E' palese che gli indicatori oggetto di monitoraggio esprimono notevole delicatezza e posto che gli impatti legati alla nuova infrastruttura saranno devastanti, sia nel breve/medio termine, durante la fase di cantiere, sia a lungo termine, in fase di esercizio, gli stessi dovranno essere integrati con nuovi indicatori atti a descrivere tutte le condizioni di criticità (emissione di sostanze inquinanti, uso del suolo, superficie impermeabilizzata, aree sottoposte a vincolo paesaggistico e già tutelate, consumi finali di combustibili fossili, emissioni di gas, ecc…). Per rispondere adeguatamente alle esigenze delle politiche di sviluppo sostenibile, caratterizzate da una equilibrata integrazione di fattori ambientali, sociali ed economici, si ritiene quindi che gli indicatori debbano necessariamente essere inseriti in una logica di sistema. E' fondamentale dunque disporre di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali, processo del quale si evidenzia la carenza; **A2 A3**

n. 37: mancata valutazione di iniziative volte alla mitigazione, compensazione ed integrazione territoriale della variante. Nella documentazione oggetto di istruttoria non vengono tratteggiate neppure in termini di obiettivi generali, le strategie che si intendono percorrere per la prevenzione e la tutela dell'ambiente, con la conseguente mancanza di ogni riferimento all'analisi concreta degli impatti generati dall'ipotizzato nuovo corridoio di accesso. La previsione di infrastrutture di tali portata, infatti, deve essere preceduta da **A3 A4**

congrue analisi atte a considerare le condizioni e le precondizioni ambientali e paesaggistiche, valorizzando le peculiarità attraverso misure volte alla riqualificazione delle aree in cui le opere si inseriscono;

n. 38: incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di pianificazione comunale. Dalla lettura della documentazione afferente la Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est emerge la netta incompatibilità con gli obiettivi dell'Amministrazione per la valorizzazione dell'ambito posto a sud di Rovereto, incompatibilità peraltro evidenziata anche dalla quasi totalità dei comuni lagarini in relazione ai rispettivi documenti di programmazione territoriale. Nel caso l'iter della variante al PUP proceda ulteriormente si chiede vengano inseriti nella valutazione, tra gli obiettivi generali e specifici, la garanzia di tutela dei profili richiamati nel rapporto istruito; **B2**

n. 39: Incompatibilità tra quanto previsto dalla variante al PUP e gli ambiti del paesaggio di Rovereto e, più in generale, della Vallagarina. Il documento adottato non affronta neppure con menzione alle linee ispiratrici e/o direttive da perseguire, la salvaguardia e la congrua tutela di ambiti di orientamento paesaggistico evidenziati dalla pianificazione urbanistica comunale e sovracomunale (piani stralcio del PTC della Vallagarina). Si prefigura quindi una potenziale incompatibilità tra le tutele poste per gli ambiti di paesaggio (Parco dei Lavini, Vigneti di Rovereto, Vigneti di Marco, Monte Zugna, frana dei Lavini, Parco del Cengio Alto, Paesaggio verticale della Ruina dantesca, aree agricole di pregio, ecc..) e la proposta infrastrutturale. Si evidenzia la necessità di un adeguato approfondimento e un maggior confronto con le Amministrazioni comunali lagarine tenuto conto anche dei progetti di trasformazione che interesseranno la città di Rovereto nel prossimo futuro, alcuni dei quali anche finanziati sul Fondo Strategico – 2ª classe di azioni. Si chiede venga inserita nella documentazione di Variante al PUP, tra gli obiettivi specifici, dettagliata valutazione in ordine alla tutela dei profili sopracitati; **A2 B2**

n. 40: non pertinenza dello studio multicriteriale in tema di mobilità e infrastrutture per l'impiego di parametri scarsamente correlabili all'asserita pianificazione; **C10**

n. 41: impossibilità di relazionare gli impatti e le incidenze ambientali dell'opera asseritamente pianificata; carenze insanabili della relazione di incidenza ambientale; **B2**

n. 42: carenza nel rapporto ambientale dell'analisi multicriteria presentata: mancanza di elementi essenziali; **A4 C6**

n. 43: evidente non plausibilità dell'analisi della coerenza del rapporto ambientale (capitolo 5); **C8**

n. 44: formulazione non plausibile dell'assegnazione dei punteggi per l'analisi e la valutazione delle proposte; **A2 A3**

n. 45: mancanza assoluta di un quadro conoscitivo preliminare relativo all'ipotesi di variante che di fatto impedisce di verificare la sostenibilità ambientale e socio economica della proposta. **C2 C6 C11**

n. 46: l'attribuzione dei pesi alle quattro tematiche di riferimento al fine dell'analisi multicriteria non pare giustificato secondo una logica ponderata e rispettosa della valenza ambientale dei siti. **A2 A3 A4**

Di seguito, in sintesi, le principali riflessioni emerse dalla lettura, dallo studio e dagli approfondimenti della documentazione inviata:

- mancanza di condivisione, di reale coinvolgimento e collaborazione fra Enti nelle scelte: in tal senso si ravvisa la mancanza di ascolto delle comunità locali, per aver ignorato le perplessità ed i dissensi espressi nel corso degli anni dai vari consigli comunali, senza peraltro tentare di aprire una via improntata al dialogo e ad una visione di concerto fra le varie realtà territoriali coinvolte;
- mancanza di considerazione dei programmi di governo degli enti locali, dello sviluppo delle vocazioni territoriali e degli aspetti ambientali e paesaggistici locali e mancanza

di coerenza con i documenti unici di programmazione dei comuni coinvolti; preme in particolare modo evidenziare l'incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di programmazione comunali e gli ambiti del paesaggio individuati dal PRG;

- contrasto con i patti sovraprovinciali tesi a valorizzare e salvaguardare il patrimonio paesaggistico, culturale e ambientale montano; si evidenzia in particolare che la documentazione adottata non contiene le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. Ed ancora il mancato recepimento della partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, che avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure;
- incoerenza con i principi e le finalità della Legge Urbanistica Provinciale laddove prevede di "garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti" e "promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente"; ed ancora introduce la limitazione al consumo di suolo "anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione";
- disallineamento della documentazione di progetto della variante adottata dalla Giunta Provinciale con gli indirizzi enunciati dall'Esecutivo provinciale stesso nella documentazione della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS;
- assoluta povertà informativa dei documenti di progetto della variante, i quali non menzionano e non riportano il progetto di fattibilità 2018-2019 elaborato dalla società autostradale all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture. D'altra parte il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Ed ancora i documenti stessi non riportano lo stato di progettazione dell'opera e l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.;
- mancata menzione e considerazione delle criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvativi;
- necessità di sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto; nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti; tali profili devono essere valutati con assoluta attenzione e posti quali indicatori non negoziabili, posto il con rischio di estinzione delle sorgenti stesse. Le fonti d'acqua, infatti, non sono sistemi statici, ma evolvono. Ogni ambiente naturale è governato da processi complessi in cui interagiscono moltissimi elementi e pertanto devono essere preventivamente attentamente valutati tutti i cambiamenti. Le fonti d'acqua sono risorse non riproducibili, un fattore di sviluppo e un bene pubblico irrinunciabile;

- carenza degli obiettivi proposti nei documenti predisposti dalla Provincia, i quali paiono del tutto generici e difficilmente argomentabili, seppur nella loro parzialità, stante l'assenza di ogni riferimento specifico e concreto anche in termini di meri obiettivi e linee direttive da perseguire;
- strumentalmente, con l'introduzione del comma 2 bis all'art. 41 delle Norme di Attuazione del PUP, pare si voglia dare attuazione alle ipotesi progettuali di fattibilità che sono state già sviluppate dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale, creando un quadro pianificatorio ad hoc, semplificando le procedure e le valutazioni, nonché riducendo la partecipazione degli enti locali coinvolti;
- apparente impressione che la visione sottesa alla variante al PUP derivi dalla pressione delle nuove viabilità realizzate dalla regione Veneto e quindi la stessa sembra per lo più improntata a subire e rincorrere infrastrutture da altri realizzate piuttosto che governare lo sviluppo della nostra provincia; ed ancora il documento sembra motivato da pressioni economiche indotte dalla realtà veneta anziché da effettivi studi ed analisi di settore condotte in Trentino per la valorizzazione delle realtà locali;
- declinazione, da parte della variante, limitata ad un "metodo operativo", che potrebbe ammettere diverse soluzioni, sia in termini di tipologie infrastrutturali che di tracciati (ambiti localizzativi diffusi e non delineati), in uno scenario che non è possibile considerare come "quadro di riferimento" per la pianificazione subordinata, escludendo di fatto la possibilità di valutare la coerenza con le previsioni del PUP vigente;
- assoluta genericità ed indefinitezza del quadro documentale proposto, circostanza questa che rende la proposta della nuova infrastrutturazione del tutto inconciliabile con la pianificazione subordinata; ciò costituisce ostacolo fattuale per i Comuni e le Comunità per poter esprimere le osservazioni di competenza, come previsto dalle disposizioni vigenti;
- mancata trattazione, nonostante le sollecitazioni contenute nelle osservazioni formulate sul Documento Preliminare, del tema della mobilità sostenibile che pur ha assunto una sempre maggiore rilevanza nelle politiche internazionali, europee, nazionali e locali in materia di trasporti e che, all'interno del PUP, avrebbe dovuto essere declinato in modo strategico, considerando l'intero sistema provinciale dei trasporti e delineando gli scenari infrastrutturali;
- insufficienza dei dati forniti a sostegno di qualsiasi scenario possibile o di qualsiasi indirizzo pianificatorio; i dati relativi al traffico forniti non risultano rappresentativi e non si rivelano utili alla definizione di un sistema di mobilità e alla conseguente valutazione dei potenziali impatti indotti sulla Vallagarina e sul sistema stradale di fondovalle, né per definire il ruolo che assumerebbero le infrastrutture esistenti, anche in relazione agli ambiti territoriali limitrofi;
- definizione dei criteri valutativi, criteri che appaiono del tutto apodittici e per nulla giustificati. Il metodo introdotto dalla Variante in discussione si impernia attorno al concetto di "analisi multicriteria" che, come dice la relazione, è funzionale alla "*(…) costruzione del rapporto tra le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario complesso che l'ambito di connessione sottende"*. Ciò detto, la proposta di pesatura, con l'attribuzione di un punteggio ridotto rispetto alle tematiche ambientali, non è in nessun modo motivata seppur decisiva per l'esito dell'analisi stessa. Inoltre anche all'interno del rapporto ambientale si rileva la medesima criticità, relativamente alle modalità di assegnazione dei pesi a ciascun aspetto da analizzare.;

- carenza della Variante al PUP – Corridoio Est dei contenuti assimilabili a quelli che dovrebbero caratterizzare il PUP secondo quanto previsto all'articolo 21 "Obiettivi, contenuti e struttura del PUP" della Legge provinciale per il Governo del territorio n. 15/2015. In tal senso si rammenta che il PUP è lo strumento unitario di governo e di pianificazione del territorio provinciale che definisce le strategie, le direttive e le prescrizioni da seguire per il governo e le trasformazioni territoriali. Lo stesso costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione degli altri strumenti di pianificazione del territorio, e deve assicurare il raccordo con gli strumenti di programmazione socio economica, contenendo anche l'individuazione del sistema insediativo e delle reti infrastrutturali di rilievo provinciale.

Alla luce di quanto sopra espresso sussistono pertanto tutti i presupposti di fatto e le ragioni giuridiche per dar corso all'assunzione del presente atto.

Acquisito sulla presente proposta di deliberazione il parere favorevole di regolarità tecnico-amministrativa espresso dal Responsabile del Servizio urbanistica e servizi tecnici.

Dato atto che non necessita acquisire il parere di regolarità contabile in quanto la presente proposta di deliberazione non comporta aspetti di natura finanziaria.

Vista la L.P. 16.06.2006 n. 3 e ss.mm.;

Visto il Codice degli enti locali della Regione Autonoma Trentino – Alto Adige, approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e ss. mm.;

Richiamata la discussione così come apparente dal verbale di seduta;

Visti:

- il Regolamento di Organizzazione dei Servizi e degli Uffici della Comunità della Vallagarina;
- lo Statuto della Comunità della Vallagarina;
- la L.P. 9/12/2015 n. 18 "Modificazioni della legge provinciale di contabilità 1979 e altre disposizioni di adeguamento dell'ordinamento provinciale e degli Enti locali al D.Lgs. 118/2011 e s.m. (Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli Enti locali e dei loro organismi, a norma degli artt. 1 e 2 della Legge 05.05.2009, n. 42";
- il vigente Regolamento di contabilità approvato del Consiglio della Comunità;
- il D.Lgs. 23 giugno 2011 n. 118 e s.m.;
- il D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 (Testo Unico Enti Locali) e s.m.

Richiamate:

- la delibera del Consiglio dei Sindaci della Comunità della Vallagarina n. 1 del 7 febbraio 2023 di approvazione del Documento Unico di Programmazione 2023-2025 e s.m.i.;
- la delibera del Consiglio dei Sindaci della Comunità della Vallagarina n. 2 del 7 febbraio 2023 di approvazione del Bilancio di Previsione Finanziario 2023-2025 e s.m.i.;

Dichiarazioni di voto

Il consigliere Pozzer Ruggero comunica che non parteciperà al voto;

La consigliera Depretto Paola comunica il suo voto di astensione con la motivazione riportata integralmente a verbale.

Il consigliere Gasperotti Arturo si assenta prima della votazione;

Con n. 28 voti favorevoli n. 3 contrari (Zendri Gianfranco - Fracchetti Ivano e Fugatti Pamela) n. 6 astenuti (Depretto Paola – Giordani Julka – Speziosi Michela – Bortolotti Walter – Soini Claudio – Costa Luca) dei n. 37 presenti e votanti, espressi per alzata di mano, accertati dal Presidente con l'ausilio degli scrutatori Giordani Julka e Soini Claudio;

DELIBERA

1. di prendere atto dell'iter avviato ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, attraverso l'approvazione del Documento preliminare e del Rapporto preliminare, di cui alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058 di data 25 giugno 2021;
2. di dare atto che con decreto del Commissario n. 117 dd. 29 settembre 2021 avverso la sopra menzionata procedura ha espresso la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est. Le motivazioni a supporto della decisione sono da ricondursi alle numerose criticità e contraddizioni rilevate, l'accertata non coerenza con gli strumenti programmatici sovraordinati, l'evidente carenza sistematica degli obiettivi generali ed operativi prospettati e la tipologia relativa al modello di mobilità proposto;
3. di dare atto altresì, che con la medesima deliberazione, in considerazione delle macroscopiche insanabilità rilevate, si sono ravvisati elementi, presupposti e condizioni per chiedere la revoca della procedura di variante avviata;
4. di prendere atto che con deliberazione n. 1923 di data 28 ottobre 2022 la Giunta Provinciale, ai sensi di quanto stabilito dall'art. 29 della L.P. n. 15/2015, ha adottato il progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est. La documentazione di piano è stata, quindi, depositata per 90 giorni consecutivi a decorrere dalla data del 11 novembre 2022, giorno successivo alla pubblicazione degli avvisi (pertanto fino al giorno 9 febbraio 2023). Durante il periodo di deposito chiunque può consultare il progetto di variante al PUP, chiedere eventuali informazioni e presentare osservazioni e proposte scritte nel pubblico interesse;
5. di dare atto che la documentazione tecnica allegata al provvedimento di adozione della variante al PUP sopra menzionata, è stata oggetto di ulteriore approfondita disamina, condotta tramite un'istruttoria multidisciplinare ed integrata, sentito anche il competente Servizio Tecnico e Sviluppo strategico del comune di Rovereto, nella logica di chiarire e raccogliere ulteriori informazioni rispetto a quelle fornite, ciò in coerenza con le indicazioni delle Conferenze dei sindaci di data 02/08/2021 e 07/09/2021 nelle quali è stato stabilito di demandare al Servizio Tecnico Urbanistico della Comunità il compito di rapportarsi e coordinarsi con il Servizio Tecnico del Comune di Rovereto al fine di predisporre un rapporto tecnico plurisistemico che raccolga le osservazioni e le proposte al Documento preliminare e al Rapporto preliminare, con il quale si intendono evidenziare le criticità dei contenuti degli elaborati trasmessi dalla PAT, e più in generale la carenza dei profili atti a supportare l'opportunità e la necessità della variante al PUP proposta;
6. di esprimere conseguentemente, ai sensi e per gli effetti dell'art. 29 della L.P.15/2015 citato, le proprie osservazioni, mediante l'approvazione del documento allegato "Adozione del progetto di variante al Piano Urbanistico Provinciale – Connessione corridoio est – Osservazioni alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 del 28

ottobre 2022”, da intendersi quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

7. di confermare, alla luce della disamina della documentazione presentata il cui esito trova definizione nel documento approvato al punto precedente, quanto già espresso con precedente Decreto del Commissario n. 117 dd. 29 settembre 2021;
8. di ravvisare, alla luce di quanto sopra, la presenza di elementi, presupposti e condizioni per chiedere la revoca e/o l’annullamento della procedura di variante adottata, in ragione delle carenze documentali e motivazionali più volte espresse, illustrate e riprese;
9. di dare atto che il presente provvedimento non comporta riflessi indiretti di carattere finanziario ed economico tali da pregiudicare gli equilibri di bilancio, oppure tali da alterare sotto il profilo della congruità, coerenza ed attendibilità le previsioni del bilancio in corso;
10. di dare evidenza, e ciò ai sensi dell’art. 4 della L.P. 23/92, che avverso la presente deliberazione sono ammessi i seguenti ricorsi:

    a) in opposizione al Presidente della Comunità della Vallagarina entro il periodo di pubblicazione, ai sensi dell’art. 183 comma 5 del Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige” approvato con L.R. n. 2 del 3 maggio 2018;
    b) straordinario al Presidente della Repubblica da parte di chi vi abbia interesse, o per motivi di legittimità, entro 120 giorni dalla sua pubblicazione, ai sensi del DPR 24.11.1971, n. 1199;
    c) giurisdizionale al TRGA di Trento da parte di chi vi abbia interesse entro 60 giorni ai sensi dell’art. 29 del D.Lgs. 2 luglio 2010 n. 104.
    (*) i ricorsi b) e c) sono alternativi

AP/cz

REFERTO DI PUBBLICAZIONE:

Ai sensi dell'art. 183, comma 3, del C.E.L. approvato con la L.R. 3 maggio 2018 nr. 2 la presente deliberazione è pubblicata all'albo telematico per dieci giorni consecutivi (dal 10.02.2023 al 20.02.2023) e diverrà esecutiva il giorno successivo a quello di scadenza del periodo di pubblicazione.

Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
Stefano Bisoffi[1]

IL SEGRETARIO REGGENTE
dott. Antonio Salvago[1]

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D. Lgs. 82/2005 e rispettive norme collegate

---

1 L'originale informatico firmato digitalmente è conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (art.3bis e art.71 d.lgs. 82/2005). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art.3 d.lgs. 39/1993).

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

C O M U N ITA' DELLA VALLAGARINA

ADOZIONE DEL PROGETTO DI
VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE
CONNESSIONE CORRIDOIO EST

O S S E R V A Z I O N I

ALLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE N. 1923 DEL 28 OTTOBRE 2022

AI SENSI DELL'ART. 29 DELLA L.P. 15/2015

Relazione.

Nel corso dell'ultimo decennio la Comunità della Vallagarina è stata chiamata ad esprimersi sul tema della mobilità, anche in relazione alle ricadute in termini territoriali che si prospettavano a seconda dei diversi scenari ipotizzati. Sono stati a tal fine attivati processi partecipativi che hanno visto la costituzione di gruppi di lavoro formati da tecnici della Provincia, dei comuni, della Comunità, di Trentino trasporti, etc. e, parallelamente, nell'ottica della sussidiarietà responsabile, ed anche promosse occasioni di confronto che hanno coinvolto gli amministratori locali e dei principali portatori di interessi economici, sociali, ambientali e culturali della Vallagarina; ciò sia all'interno di iniziative promosse a livello provinciale (incontri territoriali) sia locale, all'interno dei tavoli di confronto e consultazione finalizzati all'elaborazione del Piano della mobilità sostenibile della Comunità (2012). Con specifico riferimento al progetto preliminare per il completamento dell'Autostrada Valdastico A31 Nord – Tronco Trento - Valdastico – Piovene Rocchette, con sbocco nel comune di Besenello, la Comunità della Vallagarina si è espressa con un parere formulato per la Conferenza di Servizi convocata a Roma presso il parlamentino del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il giorno 24 aprile 2012; il parere è stato rilasciato nella cornice delle funzioni riservate alla comunità dalla legge provinciale di riforma istituzionale n. 3 del 2006 (individuazione di infrastrutture di livello intercomunale) in coerenza con quanto disposto dal *Piano provinciale della mobilità***,** che costituisce lo strumento pianificatorio per l'attuazione delle politiche provinciali e per la programmazione delle opere e degli interventi a carattere strategico in materia di mobilità (sostenibile), nonché conformemente al *Piano Urbanistico Provinciale***,** che non localizzava il tracciato in esame, e *all'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381* (Norme di attuazione dello statuto speciale per la regione Trentino - Alto Adige in materia di urbanistica ed opere pubbliche). Il parere richiamava altresì il *Piano della mobilità sostenibile della Vallagarina* del 2012, che risultava essere rispondente agli obiettivi ed alle azioni strategiche declinate nel Programma di Sviluppo Provinciale (PSP) ed in particolare ai princìpi declinati nell'*Asse 5, capitale ambientale e infrastrutturale ed alle infrastrutture per la mobilità interna ed internazionale.*

Tenuto conto dei sopraccitati documenti programmatori con Deliberazione n. 132 di data 23 aprile 2012 l'Esecutivo espresse un parere *negativo* in quanto l'opera oggetto di parere si poneva in contrasto con i princìpi e gli indirizzi in questi delineati.

Nel 2019 il tema della "Valdastico" è stato oggetto di dibattito pubblico nei numerosi incontri sul territorio organizzati in occasione degli Stati Generali della Montagna ai quali sono intervenuti i rappresentanti delle categorie economiche e i portatori di interesse che hanno espresso le loro visioni, talvolta anche contrastanti. Il documento provinciale di sintesi a tale riguardo riporta… omissis… *da un lato Confindustria che, pur ponendo il tema della salvaguardia dell'ambientale come elemento imprescindibile, ritiene fondamentale investire nella costruzione di nuove infrastrutture e nell'ammodernamento del sistema affinché si riducano i tempi ed i costi degli spostamenti e permettano l'internazionalizzazione delle imprese locali, che già competono a scala mondiale (in particolare opere come la tangenziale di Rovereto e la Valdastico), dall'altra le associazioni ambientaliste tra cui la SAT che contestano l'effettiva capacità di tali soluzioni infrastrutturali e promuovono azioni di sensibilizzazione, di potenziamento del trasporto pubblico, di spostamento del trasporto merci da gomma a rotaia (con interscambio a Verona). Si sottolinea che il fondovalle, soprattutto in prossimità di Rovereto e Isera, è ormai saturato da strade, fiume, autostrada, aree urbanizzate, elettrodotti, etc., che rendono già difficile trovare gli spazi per eventuali nuove arterie viabilistiche, ma realtà quali Progetto Manifattura e la Meccatronica imporranno riflessioni in tal senso…omissis…Devono essere ridotti gli impatti derivanti dalle emissioni veicolari sia sulle coltivazioni sia nei confronti di chi fruisce ad esempio delle piste ciclabili perché in alcuni punti e lungo le principali direttrici i valori di inquinamento sono spesso insostenibili e sempre più frequentemente si registrano sforamenti dei limiti di legge. In tal senso si vede sfavorevolmente l'eventuale terza corsia autostradale, sostenuta invece dagli industriali. Vanno comunque intensificati i controlli (impiego di centraline) lungo l'autostrada e studiati i dati raccolti con indicazioni alle popolazioni.*

E’ opportuno sottolineare che tali considerazioni, benché di natura non propriamente tecnica poiché non supportate da progetti o analisi trasportistiche specifiche a supporto delle valutazioni, erano comunque rappresentative delle diverse visioni del territorio e significative per le paventate ricadute territoriali conseguenti all’eventuale realizzazione dell’opera.

Con deliberazione n. 837 del 19 giugno 2020 la Giunta provinciale ha inteso avviare una variante al Piano urbanistico provinciale (PUP) per affrontare, alla scala della pianificazione territoriale, analisi in ordine allo scenario globale avente ad oggetto la mobilità tra il Veneto e il Trentino, che consideri le ricadute territoriali complessive su un’area vasta della valle dell’Adige e ricondurre allo strumento pianificatorio la declinazione dello scenario di riferimento, nella logica di assicurare le necessarie forme di valutazione e di partecipazione.

La procedura attraverso la quale vengono approvati il PUP e le relative varianti è definita dagli articoli 28 - 31 della Legge Provinciale n. 15 del 2015.

Con specifico riferimento all’iter di approvazione, si richiama che la sopra citata legge urbanistica provinciale prevede che la Giunta provinciale dapprima approvi il documento preliminare contenente l'indicazione e l’illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire. Detto documento preliminare costituisce l’atto prodromo dell’iter di approvazione della variante; lo stesso è accompagnato dal rapporto preliminare a supporto della consultazione preliminare da avviare con la Struttura ambientale e con i soggetti competenti in materia ambientale, come stabilito dall’articolo 3, comma 1 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg. Successivamente tale documento preliminare, unitamente al rapporto preliminare stesso, è trasmesso alle comunità, ai comuni ed al Consiglio delle autonomie locali, che entro 90 giorni possono inviare alla Giunta provinciale osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto dei loro territori. Entro centoventi giorni dal ricevimento del documento preliminare il Consiglio provinciale può approvare indirizzi ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di PUP. La procedura stessa prevede, successivamente, la predisposizione e l’adozione della variante al PUP da parte della Giunta Provinciale ed il deposito della documentazione a disposizione del pubblico per 90 giorni, con la possibilità di presentare delle osservazioni nel pubblico interesse. Contestualmente la variante al PUP viene inviata ai soggetti di cui all’art. 29, comma 4, della L.P. 15/2015, per l’espressione del parere di merito. Nel caso in cui la Giunta provinciale modifichi la variante sulla base dei pareri o delle osservazioni pervenuti, è disposto un secondo deposito con pubblicazione di 45 giorni. La Giunta provinciale approva quindi il disegno di legge per la variante al PUP e lo trasmette al Consiglio provinciale.

Tutto ciò premesso ed in riferimento alla deliberazione n. 837 del 19 giugno 2020 sopra richiamata, con deliberazione n. 1058 di data 25 giugno 2021 la Giunta provinciale, in conformità a quanto sancito dall’art. 28 della L.P. n. 15/2015, ha approvato il documento preliminare contenente l’indicazione e l’illustrazione degli obiettivi e delle linee direttive che si intendono perseguire ai fini dell’adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, e il relativo Rapporto preliminare.

Successivamente, con nota di data 2 luglio 2021, l’Assessore all’urbanistica, ambiente e cooperazione della Provincia Autonoma di Trento ha trasmesso ai Comuni ed alle Comunità il suddetto documento preliminare ai fini dell’adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso Est per la presentazione delle eventuali osservazioni.

Richiamate le Conferenze dei sindaci di data 02/08/2021 e 07/09/2021 nelle quali si affrontato il tema in oggetto è stabilito di demandare al Servizio Tecnico Urbanistico della Comunità il compito di rapportarsi e coordinarsi con il Servizio Tecnico del Comune di Rovereto al fine di predisporre un rapporto tecnico plurisistemico che raccolga le osservazioni e le proposte al Documento preliminare e al Rapporto preliminare, con il quale si intendono evidenziare le criticità dei contenuti degli elaborati trasmessi dalla PAT, e più in generale la carenza dei profili atti a supportare l’opportunità e la necessità della variante al PUP proposta.

La comunità della Vallagarina, nel ruolo assegnatole e con le finalità previste dalle disposizioni provinciali, ha attentamente esaminato la documentazione inviata ed ha condotto gli approfondimenti di dettaglio al materiale allegato, formulando una molteplicità di osservazioni inerenti aspetti di metodo e di merito; tali rilievi sono stati formalizzati con Decreto del Commissario

n. 117 dd. 29 settembre 2021.

Le motivazioni a supporto della decisione sono da ricondursi tra le numerose criticità e contraddizioni rilevate, l'accertata non coerenza con gli strumenti programmatici sovraordinati, l'evidente carenza sistematica degli obiettivi generali ed operativi prospettati e la tipologia relativa al modello di mobilità proposto, tenuto anche conto delle posizioni espresse dalle diverse amministrazioni in relazione alla Variante al PUP in esame.

L'atto commissariale è stato successivamente inviato in data 29 settembre 2021 al Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio della Provincia Autonoma di Trento.

L'iter di variante al PUP avviato ha trovato successiva concreta attuazione nella deliberazione n. 1923 di data 28 ottobre 2022, con la quale la Giunta provinciale, ai sensi di quanto stabilito dall'art. 29 della L.P. n. 15/2015, ha adottato il progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est.

La documentazione di piano è stata, quindi, depositata per 90 giorni consecutivi a decorrere dalla data del 11 novembre 2022, giorno successivo alla pubblicazione degli avvisi (pertanto fino al giorno 9 febbraio 2023). Durante il periodo di deposito chiunque può consultare il progetto di variante al PUP, chiedere eventuali informazioni e presentare osservazioni e proposte scritte nel pubblico interesse. La documentazione di variante adottata, è costituita da:

- Allegato A) - Relazione illustrativa, comprensiva di tre appendici
  - (appendice 1) La fase di consultazione sul documento preliminare e il confronto sulle scelte
  - (appendice 2) Supporto specialistico in tema di Mobilità e Infrastrutture di Trasporto nell'ambito della redazione della VAS della Variante del Piano Urbanistico Territoriale Provinciale
  - (appendice 3) Attuazione delle reti per la mobilità
  - Documenti della valutazione - Valutazione ambientale strategica
    - Rapporto ambientale
    - Sintesi non tecnica
    - Relazione di incidenza ambientale – VINCA) e
- allegato B) - Norme di attuazione.

La Comunità della Vallagarina ha quindi preso visione della documentazione presentata e condotto un'istruttoria multidisciplinare ed integrata, anche con il confronto tecnico con il Servizio Tecnico e Sviluppo strategico del comune di Rovereto che ha predisposto una corposa ed articolata relazione istruttoria denominata *"Adozione del Progetto di Variante al Piano Urbanistico Provinciale Connessione Corridoio Est – Osservazioni alla Deliberazione della Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015".* In considerazione della completezza e del grado di dettaglio del sopracitato documento comunale, lo stesso è stato acquisito agli atti dal Servizio Tecnico-Urbanistico della Comunità della Vallagarina con prot. 2438 dd. 31/01/2023 e, poiché condiviso nei contenuti e nella forma, messo a disposizione dei componenti l'*Assemblea di Pianificazione Urbanistica e sviluppo*, organo dell'Ente deputato all'eventuale presentazione di osservazioni e proposte in merito alla variante al PUP adottata.

Le considerazioni tecniche espresse nel documento istruttorio comunale, così come minimamente integrate e contestualizzate all'ambito comunitario dal Servizio Tecnico-Urbanistico della Comunità, in parte confermano le criticità già rilevate nel parere espresso a seguito dell'approvazione del documento preliminare (2020), alle quali si aggiungono le considerazioni puntuali relative ad alcuni aspetti metodologici e contenutistici della variante al PUP recentemente adottata dalla G.P. (28/10/2022). La disamina condotta porta ad esprimere nuovamente la posizione di dissenso verso l'iter pianificatorio della Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est.

Le osservazioni riportate nel sopraccitato documento istruttorio del comune di Rovereto sono raccolte in quattro macro categorie relative agli aspetti procedimentali, ambientali, normativi e infrastrutturali. Di seguito viene riportata una breve sintesi delle osservazioni che il Servizio Tecnico Urbanistico della Comunità ha integrato, in maniera non sostanziale, al fine di renderle maggiormente rispondenti alla scala della pianificazione e della programmazione di area vasta:

Osservazioni afferenti l'ambito procedimentale:

n. 1: mancata considerazione della contrarietà espressa dagli enti locali, direttamente ed indirettamente interessati, rispetto alla soluzione di corridoio di accesso pianificato. Non trovano infatti conforto e richiamo, neppure in termini del tutto generali, il supporto motivazionale di controdeduzione rispetto alle molteplici posizioni assunte dalle amministrazioni locali che sull'argomento hanno espresso assoluta contrarietà con provvedimenti consiliari. Ciò comporta la genesi di un vizio di procedura nell'iter di adozione; **A1 A2 B1**

n. 2: i contenuti della documentazione adottata dall'Amministrazione provinciale risultano insufficienti per delineare complessivamente i necessari presupposti utili all'attivazione della variante al PUP; non si rinvengono infatti in termini espressi ed oggettivi, profili motivazionali concreti ed attuali che dovrebbero supportare e giustificare la pianificata variante al PUP, che pare invece funzionale a sostenere progettazioni già condotte; **A3 B1 B2 C2**

n. 3: gli obiettivi enunciati nella relazione illustrativa, oltre ad apparire privi di fondamento e contraddittori sembrano incoerenti, inadeguati, carenti e parziali alla luce delle previsioni di metodo ed ai criteri ispiratori contemplati nel PUP vigente. Gli obiettivi stessi appaiono per nulla consoni: al perseguimento dello sviluppo delle vocazioni territoriali e ad una crescita equilibrata della comunità al fine di rafforzare il benessere collettivo. In questa prospettiva gli obiettivi non risultano sostenibili e non mirano ad uno sviluppo centrato sulla qualità e la loro impostazione appare ben lontana da un approccio basato sulla continuità, sul coinvolgimento e sulla condivisione; **A2 C1 C3**

n. 4: la proposta formulata non sintetizza adeguatamente gli obiettivi e le finalità volte a preservare le invarianti ambientali, storiche ed identitarie, nonché gli elementi territoriali testimoniali del paesaggio sanciti dal Piano Urbanistico Provinciale. Tali tematiche non vengono approfondite in termini di compatibilità con la variante, delegando la valutazione ad una fase successiva; **A3 A4 B1**

n. 5: la "relazione illustrativa" gli allegati documenti di valutazione, non riportano né lo stato di progettazione dell'opera, né l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.. Tali aspetti denotano una mancanza di trasparenza dell'agire provinciale. Alla luce di ciò i documenti sono pertanto da considerarsi strutturalmente carenti in quanto privi di rilevanti elementi conoscitivi posti alla base del processo di variante al PUP.; **B1 B2 C2**

n. 6: inidoneità del documento specialistico in tema di mobilità per consentire la ripercorribilità del percorso svolto e la possibilità di formulare osservazioni; **C4**

n. 7: non condivisione degli obiettivi posti alla base della variante; **A2 C1 C3**

n. 8: impossibilità di esprimersi stante la carenza delle informazioni fornite sul nuovo collegamento; **B2 C3**

n. 9: la documentazione presentata non assume il ruolo di documentazione pianificatoria sufficientemente argomentata e approfondita; **B2 C5**

n. 10: documentazione pianificatoria assolutamente generica ed indefinita; **B2 C3**

n. 11: l'allegato A – Documenti della valutazione/Sintesi non tecnica – si appalesa lesivo del principio di conoscibilità; **C6 C7**

n. 12: non si verifica la necessaria consequenzialità tra il Documento preliminare e i contenuti della Variante adottata; **A1**

Osservazioni afferenti l'ambito normativo:

n. 13: la documentazione presentata si pone in contrasto con le finalità ed i principi generali della Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", sanciti dall'art. 2 con particolare riferimento a quelli volti a: **A1 A2 B1 B2 C6 C8**

"garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti."

“promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente”

“prevedere che la formazione degli strumenti di pianificazione territoriale avvenga nel rispetto dei principi di sussidiarietà, partecipazione e valutazione, assicurando il confronto tra Provincia, comunità e comuni, la coerenza delle scelte e l'integrazione e l'aggiornamento del sistema della pianificazione territoriale”.

Le finalità sopra espresse non paiono adeguatamente garantite nelle linee direttive che l’Amministrazione provinciale intende perseguire.

n. 14: la documentazione presentata si pone in contrasto con l’obiettivo della limitazione del consumo di suolo sancito dalla Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata “Legge per il governo del territorio”, nell’art. 18. La legge per il governo del territorio sancisce infatti che il suolo è un bene comune e costituisce una risorsa non rinnovabile e che, a tal fine, gli strumenti di pianificazione “favoriscono, anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione”; **B2 C9**

n. 15: pur menzionando il protocollo sui trasporti di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991, la proposta di variante al PUP non sembra del tutto rispondente ai contenuti contemplati nel Protocollo medesimo. Le tematiche, alla base delle indicazioni fornite dall’Europa, nell’ambito della convenzione delle Alpi, non vengono del tutto rispettate nella procedura condotta dalla Provincia. A tal fine si menziona “la popolazione locale deve essere posta in condizione di determinare essa stessa le prospettive del proprio sviluppo sociale, culturale ed economico, nonché di concorrere alla sua realizzazione nel quadro istituzionale vigente”. Ed ancora è fondamentale e preordinato, prima di pianificare nuove infrastrutture “promuovere lo sfruttamento ottimale delle potenzialità delle infrastrutture esistente”. In sintesi il protocollo riporta dei principi e degli impegni, assunti dagli stati firmatari, tra cui l’Italia, che devono essere presi in esame per l’argomento in oggetto, e che segnatamente avrebbero dovuto trovare adeguata evidenza nella documentazione preliminare alla variante al PUP.; **B1 B2 C2 C10**

n. 16: la procedura amministrativa condotta dalla Provincia non recepisce la partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell’ambito dei trasporti. Gli Enti territoriali avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure. Si chiede quindi di prefigurare un processo partecipativo concreto degli enti territoriali sulla questione in oggetto, tenendo anche conto che gli enti locali interessati, a mezzo dei propri consigli comunali, hanno già formalizzato il proprio totale dissenso al collegamento infrastrutturale di cui alla presente osservazione; **A1 A2 B1 C1**

n. 17: l’intenzione di realizzare una nuova infrastruttura viaria di collegamento con la Regione Veneto non trova giustificazione motivazionale rispetto alle indicazioni relative al trasporto su strada contenute nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell’ambito dei trasporti. Il protocollo di attuazione della citata convenzione in ambito dei trasporti pone precise condizioni per la realizzabilità di nuove reti viarie per il trasporto “intraalpino”. La documentazione provinciale non menziona minimamente tali disposizioni comunitarie connotando l’istruttoria condotta da gravi lacune e mancanze. La procedura deve quindi essere rivista; **B1 B2**

n. 18: la variante al PUP si sostanzia a livello normativo, con l’introduzione all’art. 41 del comma 2 bis. La modifica normativa appare potenzialmente strumentale a riconoscere la presente quale variante stralcio, che in forza dei contenuti della relazione, individua solamente ambiti di connessione, rinviando la definizione delle scelte alla “scala adeguata”, attraverso il piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale. Pertanto, alla luce della documentazione di piano, l’articolo deve essere riformulato al fine di evitare l’approvazione di una ipotesi progettuale, scevra da ulteriori disamine e decontestualizzata rispetto al disegno generale del PUP; **A2 C3 C5**

n. 19: con l'introduzione del comma 2 bis all'art. 41 delle Norme di Attuazione del PUP, si vuole svuotare la funzione pianificatoria infrastrutturale del PUP stesso. La possibilità di attuare ambiti di connessione, anche per stralcio, demandando la definizione delle scelte alla "scala adeguata", attraverso il piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale, risulta in contrasto con il principio della pianificazione infrastrutturale, dando corso a modifiche rilevanti in termini puntuali senza una ponderata valutazione degli effetti diretti ed indotti generati dalla modifica in una lettura di insieme ed integrata. L'articolo deve essere riformulato; **C5 C10**

n. 20: con l'introduzione del comma 2 bis all'art. 41 delle Norme di Attuazione del PUP, pare si voglia strumentalmente dare attuazione all'ipotesi progettuale di fattibilità che è stata già sviluppata dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale, ritenendo sufficienti, attraverso la variante in oggetto, le mere descrizioni degli ambiti di connessione e le definizioni dei criteri di selezione delle scelte territoriali in tema di connessioni. L'articolo deve essere riformulato; **A1 B1 B2**

n. 21: quanto prospettato con l'introduzione all'art. 41 del comma 2 bis delle Norme norme di attuazione del PUP, si pone in disallineamento con i principi e le finalità del successivo comma 3, dando forza alla realizzazione di mere ipotesi progettuali, decontestualizzate rispetto ad un quadro generale di pianificazione oggetto di approfondita disamina; **C3 C5**

n. 22: insufficiente livello di approfondimento dell'Allegato A – Appendice 2; **B1 B2 C4 C10**

n. 23: contraddittorietà manifesta tra i criteri ipotizzati per il collegamento e gli obiettivi prefigurati; **B2 C1**

n. 24: lesione della L.P. 15/15 – art. 21; **A4 C1 C3**

n. 25: le modifiche introdotte con l'allegato B – Norme di attuazione - appaiono distoniche rispetto ai principi ed alla ratio espressa dal Legislatore provinciale in materia di pianificazione urbanistica e territoriale. **C5**

<u>Osservazioni afferenti l'ambito infrastrutturale:</u>

n. 26: l'opzione di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la Vallagarina, riportata nella documentazione di progetto adottata per la modifica del piano urbanistico provinciale "variante Corridoio di accesso est", non risulta coerente con gli approfondimenti condotti sul versante per la realizzazione del corridoio del Brennero (quadruplicamento della ferrovia del Brennero). Gli studi condotti non menzionano e non considerano le criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvati; **B2**

n. 27: la documentazione di progetto adottata ai fini della variante al PUP, riporta scenari progettuali riconducibili al progetto di fattibilità che è stato già sviluppato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale, senza effettuare alcun approfondimento ancorché generale, nemmeno in termini di compatibilità ambientale. Tale mancanza è da ricondursi ad una fattispecie grave di assenza di trasparenza dell'agire provinciale e comporta una carenza sostanziale nella definizione della variante. La procedura avviata, stante il fatto che il quadro informativo fornito è decisamente incompleto in quanto privo dei necessari elementi istruttori, dovrà essere revocata; **B1 B2**

n. 28: Il documento "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – Relazione illustrativa", inoltre, riporta che la sottoscrizione dell'atto aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato paritetico del 9 febbraio 2016 per l'opzione con uscita a Rovereto sud è ancora in corso, a differenza di quanto dichiarato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova, la quale, in un proprio elaborato, asserisce come la sottoscrizione sia già avvenuta a maggio 2020. Anche questo profilo determina una carenza **B1**

insanabile dell'istruttoria condotta;

n. 29: il documento riporta considerazioni sulle gerarchizzazione dei corridoi di accesso al Trentino che si pongono in contrasto con il progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova. La mancata definizione delle attuazioni per addivenire a tale gerarchizzazione, collegata alla progettazione in essere da parte della società concessionaria autostradale, pone evidenti perplessità in merito. Il contrasto rilevato rende ulteriormente impreciso l'iter istruttorio condotto. **A2 B2**

n. 30: il documento più volte menzionato enuncia, quale opzione da analizzare, lo scenario con uscita a Rovereto sud in termini piuttosto generici, dimostrando, così, di non tenere in debito conto le precise e specifiche informazioni contenute nel progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Brescia. Il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale, da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Di tale evenienza non ce ne è traccia nei documenti proposti, evidenziando nuovamente un'ambiguità istruttoria. **B2**

n. 31: la riequilibratura del traffico proposta nella variante al PUP si traduce in uno spostamento degli impatti sia diretti che indiretti nell'ambito della Vallagarina e più in generale nel contesto del territorio provinciale e non già nella reale soluzione della problematica.; **A4 C3**

<u>Osservazioni afferenti l'ambito ambientale:</u>

n. 32: assenza di coerenza tra la variante adottata e i contenuti della deliberazione della Giunta provinciale di data 14 dicembre 2020 n. 2062 "Approvazione del documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS".
Nel dettaglio, l'approntamento di una nuova viabilità infrastrutturata non risulta ne prevista ne tanto meno allineata alle strategie provinciali in materia di sviluppo sostenibile recentemente adottate dalla stessa Giunta provinciale. Gli obiettivi e le linee direttive enunciati dalla Provincia, per quanto attiene il nuovo corridoio di accesso est, sembrano pertanto dissonanti, incoerenti e incompatibili rispetto a quelli prefissati in materia di sostenibilità, promozione di modalità di spostamento a minor impatto, miglioramento del trasporto pubblico locale ed intermodale; **A1 B1 B2 C6**

n. 33: Gli obiettivi ambientali specifici non risultano puntualmente riportati e descritti negli elaborati della variante al Piano Urbanistico provinciale. Con la presente osservazione, si rileva la totale assenza di integrazione degli obiettivi ambientali specifici nel rapporto ambientale con i molteplici obiettivi di sostenibilità ambientale interessanti il comparto territoriale dell'asta dell'Adige, con particolare riferimento a quelli di pertinenza del Comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina, ma anche della Comunità dell'Alto Garda. L'affiancamento degli obiettivi specifici, garantisce una maggiore oggettività nell'approccio metodologico e nelle analisi valutative sugli impatti scaturibili dal nuovo corridoio di accesso ipotizzato; **C6 C8**

n. 34: mancata valutazione, e conseguente estrinsecazione nei rapporti istruttori, delle criticità geologiche, idrogeologiche e di sicurezza del suolo del territorio del comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina direttamente correlate con la nuova infrastrutturazione. Stante la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto del territorio del comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina, vengono riportate genericamente le condizioni attuali relative alla maggior parte del territorio provinciale. Tali profili, non sono stati però valutati in rapporto alla nuova infrastrutturazione. L'assoluta attenzione rispetto alla disamina dei profili stessi è posta quale imprescindibile indicatore da assorbire nella documentazione di progetto della presente variante; **B2 C5**

n. 35: obiettivo imprescindibile è la salvaguardia della rete idrogeologica della Vallagarina e del contesto limitrofo. Gli interi massicci del Pasubio e della Vigolana, dal punto di vista idrogeologico, è da intendersi come un sistema altamente fragile ed interconnesso, e quindi lo stesso non potrà essere intercettato in nessuno modo, nemmeno in maniera tangente da qualsiasi tipo di opera, che comprometterebbe in maniera irreversibile sia l'aspetto quantitativo, che qualitativo delle fonti idriche ad esso correlate. La completa assenza di filtri naturali e di difese rende le sorgenti suscettibili nei confronti di ogni tipologia di **A2 A3**

inquinamento che direttamente o indirettamente potrebbe giungere nel perimetro della montagna. Qualsiasi opera che dovesse essere realizzata anche a valle dei moti di filtrazione, può costituire un drenaggio artificiale e quindi causare un esaurimento, più o meno repentino, dell'acquifero che alimenta le sorgenti basali, tra le quali in primis la sorgente di Spino e quella di Acquaviva;

n. 36: il rapporto ambientale individua, al fine del monitoraggio ambientale, quali indicatori del contesto la qualità dell'aria, i cambiamenti climatici, e l'inquinamento acustico e più genericamente, indicatori di contesto sulle componenti pertinenti. E' palese che gli indicatori oggetto di monitoraggio esprimono notevole delicatezza e posto che gli impatti legati alla nuova infrastruttura saranno devastanti, sia nel breve/medio termine, durante la fase di cantiere, sia a lungo termine, in fase di esercizio, gli stessi dovranno essere integrati con nuovi indicatori atti a descrivere tutte le condizioni di criticità (emissione di sostanze inquinanti, uso del suolo, superficie impermeabilizzata, aree sottoposte a vincolo paesaggistico e già tutelate, consumi finali di combustibili fossili, emissioni di gas, ecc…). Per rispondere adeguatamente alle esigenze delle politiche di sviluppo sostenibile, caratterizzate da una equilibrata integrazione di fattori ambientali, sociali ed economici, si ritiene quindi che gli indicatori debbano necessariamente essere inseriti in una logica di sistema. E' fondamentale dunque disporre di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali, processo del quale si evidenzia la carenza; **A2 A3**

n. 37: mancata valutazione di iniziative volte alla mitigazione, compensazione ed integrazione territoriale della variante. Nella documentazione oggetto di istruttoria non vengono tratteggiate neppure in termini di obiettivi generali, le strategie che si intendono percorrere per la prevenzione e la tutela dell'ambiente, con la conseguente mancanza di ogni riferimento all'analisi concreta degli impatti generati dall'ipotizzato nuovo corridoio di accesso. La previsione di infrastrutture di tali portata, infatti, deve essere preceduta da congrue analisi atte a considerare le condizioni e le precondizioni ambientali e paesaggistiche, valorizzando le peculiarità attraverso misure volte alla riqualificazione delle aree in cui le opere si inseriscono; **A3 A4**

n. 38: incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di pianificazione comunale. Dalla lettura della documentazione afferente la Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est emerge la netta incompatibilità con gli obiettivi dell'Amministrazione per la valorizzazione dell'ambito posto a sud di Rovereto, incompatibilità peraltro evidenziata anche dalla quasi totalità dei comuni lagarini in relazione ai rispettivi documenti di programmazione territoriale. Nel caso l'iter della variante al PUP proceda ulteriormente si chiede vengano inseriti nella valutazione, tra gli obiettivi generali e specifici, la garanzia di tutela dei profili richiamati nel rapporto istruito; **B2**

n. 39: Incompatibilità tra quanto previsto dalla variante al PUP e gli ambiti del paesaggio di Rovereto e, più in generale, della Vallagarina. Il documento adottato non affronta neppure con menzione alle linee ispiratrici e/o direttive da perseguire, la salvaguardia e la congrua tutela di ambiti di orientamento paesaggistico evidenziati dalla pianificazione urbanistica comunale e sovracomunale (piani stralcio del PTC della Vallagarina). Si prefigura quindi una potenziale incompatibilità tra le tutele poste per gli ambiti di paesaggio (Parco dei Lavini, Vigneti di Rovereto, Vigneti di Marco, Monte Zugna, frana dei Lavini, Parco del Cengio Alto, Paesaggio verticale della Ruina dantesca, aree agricole di pregio, ecc..) e la proposta infrastrutturale. Si evidenzia la necessità di un adeguato approfondimento e un maggior confronto con le Amministrazioni comunali lagarine tenuto conto anche dei progetti di trasformazione che interesseranno la città di Rovereto nel prossimo futuro, alcuni dei quali anche finanziati sul Fondo Strategico – 2ª classe di azioni. Si chiede venga inserita nella documentazione di Variante al PUP, tra gli obiettivi specifici, dettagliata valutazione in ordine alla tutela dei profili sopracitati; **A2 B2**

n. 40: non pertinenza dello studio multicriteriale in tema di mobilità e infrastrutture per l'impiego di **C10**

parametri scarsamente correlabili all'asserita pianificazione;

n. 41: impossibilità di relazionare gli impatti e le incidenze ambientali dell'opera asseritamente pianificata; carenze insanabili della relazione di incidenza ambientale; **B2**

n. 42: carenza nel rapporto ambientale dell'analisi multicriteria presentata: mancanza di elementi essenziali; **A4 C6**

n. 43: evidente non plausibilità dell'analisi della coerenza del rapporto ambientale (capitolo 5); **C8**

n. 44: formulazione non plausibile dell'assegnazione dei punteggi per l'analisi e la valutazione delle proposte; **A2 A3**

n. 45: mancanza assoluta di un quadro conoscitivo preliminare relativo all'ipotesi di variante che di fatto impedisce di verificare la sostenibilità ambientale e socio economica della proposta. **C2 C6 C11**

n. 46: l'attribuzione dei pesi alle quattro tematiche di riferimento al fine dell'analisi multicriteria non pare giustificato secondo una logica ponderata e rispettosa della valenza ambientale dei siti. **A2 A3 A4**

Di seguito, in sintesi, le principali riflessioni emerse dalla lettura, dallo studio e dagli approfondimenti della documentazione inviata:

- mancanza di condivisione, di reale coinvolgimento e collaborazione fra Enti nelle scelte: in tal senso si ravvisa la mancanza di ascolto delle comunità locali, per aver ignorato le perplessità ed i dissensi espressi nel corso degli anni dai vari consigli comunali, senza peraltro tentare di aprire una via improntata al dialogo e ad una visione di concerto fra le varie realtà territoriali coinvolte;
- mancanza di considerazione dei programmi di governo degli enti locali, dello sviluppo delle vocazioni territoriali e degli aspetti ambientali e paesaggistici locali e mancanza di coerenza con i documenti unici di programmazione dei comuni coinvolti; preme in particolare modo evidenziare l'incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di programmazione comunali e gli ambiti del paesaggio individuati dal PRG;
- contrasto con i patti sovraprovinciali tesi a valorizzare e salvaguardare il patrimonio paesaggistico, culturale e ambientale montano; si evidenzia in particolare che la documentazione adottata non contiene le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. Ed ancora il mancato recepimento della partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, che avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure;
- incoerenza con i principi e le finalità della Legge Urbanistica Provinciale laddove prevede di "garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti" e "promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente"; ed ancora introduce la limitazione al consumo di suolo "anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione";
- disallineamento della documentazione di progetto della variante adottata dalla Giunta Provinciale con gli indirizzi enunciati dall'Esecutivo provinciale stesso nella documentazione della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS;
- assoluta povertà informativa dei documenti di progetto della variante, i quali non menzionano e non riportano il progetto di fattibilità 2018-2019 elaborato dalla società autostradale all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture. D'altra parte il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4

riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Ed ancora i documenti stessi non riportano lo stato di progettazione dell'opera e l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.;

- mancata menzione e considerazione delle criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvativi;
- necessità di sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto; nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti; tali profili devono essere valutati con assoluta attenzione e posti quali indicatori non negoziabili, posto il con rischio di estinzione delle sorgenti stesse. Le fonti d'acqua, infatti, non sono sistemi statici, ma evolvono. Ogni ambiente naturale è governato da processi complessi in cui interagiscono moltissimi elementi e pertanto devono essere preventivamente attentamente valutati tutti i cambiamenti. Le fonti d'acqua sono risorse non riproducibili, un fattore di sviluppo e un bene pubblico irrinunciabile;
- carenza degli obiettivi proposti nei documenti predisposti dalla Provincia, i quali paiono del tutto generici e difficilmente argomentabili, seppur nella loro parzialità, stante l'assenza di ogni riferimento specifico e concreto anche in termini di meri obiettivi e linee direttive da perseguire;
- strumentalmente, con l'introduzione del comma 2 bis all'art. 41 delle Norme di Attuazione del PUP, pare si voglia dare attuazione alle ipotesi progettuali di fattibilità che sono state già sviluppate dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale, creando un quadro pianificatorio ad hoc, semplificando le procedure e le valutazioni, nonché riducendo la partecipazione degli enti locali coinvolti;
- apparente impressione che la visione sottesa alla variante al PUP derivi dalla pressione delle nuove viabilità realizzate dalla regione Veneto e quindi la stessa sembra per lo più improntata a subire e rincorrere infrastrutture da altri realizzate piuttosto che governare lo sviluppo della nostra provincia; ed ancora il documento sembra motivato da pressioni economiche indotte dalla realtà veneta anziché da effettivi studi ed analisi di settore condotte in Trentino per la valorizzazione delle realtà locali;
- declinazione, da parte della variante, limitata ad un "metodo operativo", che potrebbe ammettere diverse soluzioni, sia in termini di tipologie infrastrutturali che di tracciati (ambiti localizzativi diffusi e non delineati), in uno scenario che non è possibile considerare come "quadro di riferimento" per la pianificazione subordinata, escludendo di fatto la possibilità di valutare la coerenza con le previsioni del PUP vigente;
- assoluta genericità ed indefinitezza del quadro documentale proposto, circostanza questa che rende la proposta della nuova infrastrutturazione del tutto inconciliabile con la pianificazione subordinata; ciò costituisce ostacolo fattuale per i Comuni e le Comunità per poter esprimere le osservazioni di competenza, come previsto dalle disposizioni vigenti;
- mancata trattazione, nonostante le sollecitazioni contenute nelle osservazioni formulate sul Documento Preliminare, del tema della mobilità sostenibile che pur ha assunto una sempre maggiore rilevanza nelle politiche internazionali, europee, nazionali e locali in materia di trasporti e che, all'interno del PUP, avrebbe dovuto essere declinato in modo strategico, considerando l'intero sistema provinciale dei trasporti e delineando gli scenari infrastrutturali;
- insufficienza dei dati forniti a sostegno di qualsiasi scenario possibile o di qualsiasi indirizzo pianificatorio; i dati relativi al traffico forniti non risultano rappresentativi e non si rivelano

utili alla definizione di un sistema di mobilità e alla conseguente valutazione dei potenziali impatti indotti sulla Vallagarina e sul sistema stradale di fondovalle, né per definire il ruolo che assumerebbero le infrastrutture esistenti, anche in relazione agli ambiti territoriali limitrofi;

- definizione dei criteri valutativi, criteri che appaiono del tutto apodittici e per nulla giustificati. Il metodo introdotto dalla Variante in discussione si impernia attorno al concetto di "analisi multicriteria" che, come dice la relazione, è funzionale alla "*(…) costruzione del rapporto tra le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario complesso che l'ambito di connessione sottende"*. Ciò detto, la proposta di pesatura, con l'attribuzione di un punteggio ridotto rispetto alle tematiche ambientali, non è in nessun modo motivata seppur decisiva per l'esito dell'analisi stessa. Inoltre anche all'interno del rapporto ambientale si rileva la medesima criticità, relativamente alle modalità di assegnazione dei pesi a ciascun aspetto da analizzare.;
- carenza della Variante al PUP – Corridoio Est dei contenuti assimilabili a quelli che dovrebbero caratterizzare il PUP secondo quanto previsto all'articolo 21 "Obiettivi, contenuti e struttura del PUP" della Legge provinciale per il Governo del territorio n. 15/2015. In tal senso si rammenta che il PUP è lo strumento unitario di governo e di pianificazione del territorio provinciale che definisce le strategie, le direttive e le prescrizioni da seguire per il governo e le trasformazioni territoriali. Lo stesso costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione degli altri strumenti di pianificazione del territorio, e deve assicurare il raccordo con gli strumenti di programmazione socio economica, contenendo anche l'individuazione del sistema insediativo e delle reti infrastrutturali di rilievo provinciale.

COMUNE DI PERGINE VALSUGANA

Provincia di Trento

DIREZIONE LAVORI PUBBLICI E PATRIMONIO
Ufficio Urbanistica
38057 Pergine Valsugana – P.zza Garibaldi, 4
☎ 0461/502552 0461/502113
e-mail: urbanistica@comune.pergine.tn.it
pec: protocollo@pec.comune.pergine.tn.it

Numero di protocollo associato al documento come metadato (DPCM 3.12.2013, art. 20). Verificare l'oggetto della PEC o i files allegati alla medesima. Data di registrazione inclusa nella segnatura di protocollo. Nei documenti con firma Pades e negli esemplari cartacei segnatura di protocollo in alto a sinistra (da citare nella risposta)

Spettabile

PROVINCIA AUTOOMA DI TRENTO
Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio

pec. serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it

OGGETTO: Variante al Piano Urbanistico Provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est e Valutazione ambientale strategica: trasmissione osservazioni Comune Pergine Valsugana

Con riferimento alla nota prot. 755402 del 4 novembre 2022 si osserva quanto segue.
La Variante proposta si configura come una "semplice" estensione dell'ambito territoriale entro cui sviluppare la proposta progettuale del cosiddetto "Corridoio Est" di collegamento tra Trentino e Veneto e del suo snodo sul corridoio del Brennero.
Entrando nel concreto, è evidente che quanto proposto rappresenta un passaggio necessario al fine di poter sviluppare una nuova proposta progettuale di tracciato all'interno di un adeguato contesto pianificatorio, come peraltro indicato a pagina 7 della Relazione Illustrativa.
Tuttavia, come già segnalato in occasione di precedenti scambi di corrispondenza, preme evidenziare un elemento di criticità in relazione ad una tematica che sta particolarmente a cuore all'Amministrazione del Comune di Pergine Valsugana. **D1**
Nel ribadire il parere favorevole alla realizzazione del Corridoio Est che, a parere dello Scrivente, rappresenta un elemento infrastrutturale utile allo sviluppo economico e turistico del territorio della Valsugana, non possiamo infatti dimenticare come la soluzione che sarà adottata dovrà essere in grado di dare risposte concrete al tema del traffico lungo la SS47, con particolare riferimento al problema dei flussi di traffico pesante nella tratta tra Levico Terme e Trento, ambito caratterizzato da specifiche fragilità in relazione soprattutto al tratto in affiancamento al lago di Caldonazzo. Ad avviso dello Scrivente, questa tematica trova una risposta nelle conclusioni del documento "Supporto specialistico in tema di mobilità e infrastrutture di trasporto nell'ambito della redazione della variante del PUP - Corridoio Est". Si osserva infatti come lo studio evidenzi la necessità di sviluppare soluzioni infrastrutturali in grado di creare "*... integrazioni reciproche tra le diverse infrastrutture in grado di creare un effetto rete, che consenta di mettere in campo politiche di orientamento delle componenti di domanda e, allo stesso tempo, di migliorare il livello di servizio delle*

Bandiera Blu d'Europa
The European Blue Flag
Family Audit

tratte maggiormente critiche della Viabilità autostradale ed extraurbana principale in territorio Trentino." e come *" ... il Corridoio debba essere interpretato come un sistema multimodale, gerarchicamente interconnesso, di infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci, piuttosto che come un semplice collegamento punto-punto tra i suoi estremi. Solo attraverso questa visione sarà possibile garantire, a tutti i territori che esso ricomprende, di beneficiare in maniera diretta o indiretta di migliori condizioni di sicurezza della mobilità, qualità ambientale, accessibilità e connesse opportunità di sviluppo sociale ed economico."*

Si auspica che la successiva fase di sviluppo delle proposte infrastrutturali tenga in considerazione queste valutazioni al fine di realizzare davvero un corridoio in grado di dare risposte alle diverse esigenze e preoccupazioni dei territori.

Ciò premesso, considerata la sostanziale mancanza di nuovi ed ulteriori elementi rispetto al documento preliminare, non possiamo che ribadire quanto già riportato nel precedente parere.

Riguardo gli aspetti di carattere tecnico, considerato che la Variante non presenta modifiche puntuali con ricadute dirette sul territorio del Comune di Pergine Valsugana, non si ritiene vi siano elementi per presentare delle ulteriori specifiche osservazioni.

Cordiali saluti

Pergine Valsugana, 10.02.2023

IL SINDACO	L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA
- Roberto Oss Emer –	- Massimo Negriolli –

COMUNE DI PERGINE VALSUGANA (Trento)

Questa nota, se trasmessa in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e duplicato nel sistema di conservazione di questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (artt. 3 bis e 71 D.Lgs. 82/05). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D.Lgs. 39/1993.) Documento informatico con firma digitale (duplicato nel sistema di conservazione del Comune)

COMUNE DI ALTOPIANO DELLA VIGOLANA

Provincia di Trento

Piazza del Popolo, 9 - 38049 Altopiano della Vigolana
www.comune.vigolana.tn.it
Codice fiscale e Partita I.V.A. 02402000224
P.E.C.: comune@pec.comune.vigolana.tn.it (utilizzabile solo da altro indirizzo pec)

Area 2 Servizi Tecnici e del Territorio
Piazza del Popolo, 9 Altopiano della Vigolana
Tel. 0461 848433 Fax 0461 845002
Email: ediliziaprivata@comune.vigolana.tn.it

Altopiano della Vigolana, 10 febbraio 2023

Spett.le
Assessorato all'Urbanistica, ambiente e cooperazione PAT
c.a. Vicepresidente ass. Mario Tonina
Vai Vannetti 32
38123, Trento

E p.c. **Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio PAT**
- Mezzo interoperabilità PiTre

Numero di protocollo associato al documento come metadato (DPCM 03.12.2013, art. 20). Verificare l'oggetto della PEC o i files allegati alla medesima. Data di registrazione inclusa nella segnatura di protocollo.

Oggetto: Deliberazione della Giunta Provinciale n.1923 del 28 ottobre 2022 avente ad oggetto: "Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est."
- **Trasmissione osservazioni del Comune di Altopiano della Vigolana**

Facendo seguito alla nota prot. S013/2022/18.2.2-2021-54/RS pervenuta dall'Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione della Provincia Autonoma di Trento, acquisita al protocollo comunale n. 15603 di data 11/11/2022, e con cui cui è stata trasmessa al comune copia della Deliberazione della Giunta Provinciale n.1923 del 28 ottobre 2022 avente ad oggetto: "Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est."

Si trasmette in allegato alla presente la deliberazione della Giunta Comunale n. 28 del 09/02/2023, immediatamente esecutiva, con oggetto "*Osservazioni e proposte con riferimento agli obiettivi della variante per la risoluzione dei principali problemi di assetto del territorio della Vigolana sulla deliberazione della Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 avente ad oggetto "Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, artt. 28-31: adozione del progetto di variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione corridoio est.",* con la quale l'amministrazione ha espresso il parere e le osservazioni ivi riportato in merito alla deliberazione della Giunta Provinciale in oggetto.

Confidando nel positivo accoglimento di quanto proposto si porgono cordiali saluti.

Il Sindaco
dott. Paolo Zanlucchi
(firmato digitalmente)

ZANLUCCHI PAOLO
10.02.2023 07:31:38
GMT+00:00

Questo documento, se trasmesso in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente, valido a tutti gli effetti di legge, predisposto e conservato presso questa Amministrazione (D.Lgs 82/05). L'indicazione del nome del firmatario sostituisce la sua firma autografa (art. 3 D. Lgs. 39/93).

Allegati: c.s.

COMUNE DI ALTOPIANO DELLA VIGOLANA

(Provincia di Trento)

Verbale di deliberazione N. 28

della Giunta comunale

OGGETTO: OSSERVAZIONI E PROPOSTE CON RIFERIMENTO AGLI OBIETTIVI DELLA VARIANTE PER LA RISOLUZIONE DEI PRINCIPALI PROBLEMI DI ASSETTO DEL TERRITORIO DELLA VIGOLANA SULLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE N. 1923 DEL 28 OTTOBRE 2022 AVENTE AD OGGETTO "LEGGE PROVINCIALE 4 AGOSTO 2015, N. 15, ARTT. 28-31: ADOZIONE DEL PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE (PUP) RELATIVA ALL'AMBITO DI CONNESSIONE CORRIDOIO EST."

L'anno **duemilaventitre** addì **nove** del mese di **Febbraio**, alle ore 08:30, nel Palazzo Comunale, formalmente convocata si è riunita la Giunta comunale.

Presenti i signori:

		Presenze	
		Presenti	Assenti
1	ZANLUCCHI PAOLO	x	
2	PACCHIELAT MICHELA	x	
3	DELLAI JESSICA	x	
4	MARTINELLI NADIA	x	
5	SADLER MARCELLO	x	
6	ZAMBONI MAURO	x	

Assiste il Segretario Comunale Dott. Massimo Bonetti.

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, il dott. Dott. Paolo Zanlucchi, nella sua qualità di Sindaco assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

OGGETTO: OSSERVAZIONI E PROPOSTE CON RIFERIMENTO AGLI OBIETTIVI DELLA VARIANTE PER LA RISOLUZIONE DEI PRINCIPALI PROBLEMI DI ASSETTO DEL TERRITORIO DELLA VIGOLANA SULLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE N. 1923 DEL 28 OTTOBRE 2022 AVENTE AD OGGETTO "LEGGE PROVINCIALE 4 AGOSTO 2015, N. 15, ARTT. 28-31: ADOZIONE DEL PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE (PUP) RELATIVA ALL'AMBITO DI CONNESSIONE CORRIDOIO EST."

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che:

Con deliberazione n.8 dd. 6 aprile 2017 il Consiglio Comunale del Comune Altopiano della Vigolana deliberava di:

1. rinnovare l'opposizione espressa dai singoli Comuni di Bosentino, Centa S. Nicolò, Vattaro e Vigolo Vattaro a qualunque ipotesi di realizzazione della Valdastico che possa compromettere dal punto di vista idrogeologico il massiccio della Vigolana e di difendere in tutte le sedi e con tutti i mezzi disponibili la salute dei cittadini e dell'ambiente e, qualora la necessità di un qualsiasi intervento potenzialmente dannoso per il territorio, sia direttamente che indirettamente, si rivelasse fondata, farsi promotrice di proposte alternative che interpretino le esigenze della comunità con prospettive a lungo termine e di più ampio ambito e affrontando le problematiche in termini di costi/benefici dal punto di vista della salute pubblica e socio- economico, opponendosi a qualsiasi iniziativa che possa mettere a rischio i beni più preziosi e i valori della comunità;
2. di manifestare nelle sedi istituzionali la ferma contrarietà ad un'opera autostradale e stradale che può rivelarsi potenzialmente pericolosa per la salute pubblica e devastante sotto il profilo ambientale e paesaggistico per il territorio coinvolto;
3. di chiedere alla PAT chiarimenti in ordine agli impegni presi di cui in premessa, manifestando alla PAT la propria contrarietà a ipotesi ed accordi del tavolo di concertazione con la Regione Veneto e con lo Stato formulate senza consulto preventivo con il Comune di Altopiano della Vigolana e con gli altri comuni interessati;
4. di chiedere alla PAT di poter nominare una rappresentanza del Comune nella delegazione che parteciperà agli incontri per concertare con gli altri interlocutori ipotesi progettuali od altre proposte che riguardino la Valsugana;
5. di chiedere alla PAT una condivisione delle informazioni e quindi un allargamento della partecipazione alle decisioni che verranno prese.

Con deliberazione n.51 del 31 agosto 2021 il Consiglio Comunale di Altopiano della Vigolana ha deliberava:

1. di opporsi a qualunque ipotesi di realizzazione della Valdastico che possa compromettere dal punto di vista idrogeologico il massiccio della Vigolana e

paesaggisticamente la Valle del Centa o di altre valli del Trentino, di difendere in tutte le sedi e con tutti i mezzi disponibili la salute dei cittadini e dell'ambiente; qualora si consideri la necessità di un qualsiasi intervento potenzialmente dannoso per il territorio, sia direttamente che indirettamente, ci si opporrà a qualsiasi iniziativa che possa mettere a rischio beni più preziosi e i valori della comunità.

2. di manifestare nelle sedi istituzionali la ferma contrarietà ad un'opera autostradale e stradale che può rivelarsi potenzialmente pericolosa per la salute pubblica e devastante sotto il profilo ambientale e paesaggistico per il territorio coinvolto.
3. di richiedere alla Giunta Provinciale di abbandonare definitivamente il progetto di prolungamento della A31 Valdastico e di rinunciare alla proposta di variante del PUP.
4. *…omissis*
5. di farsi promotore, sulla scorta di mozioni simili alla presente in fase di discussione nei consigli comunali dell'Alta Valsugana, di un tavolo di lavoro con le altre amministrazioni comunali, i rappresentanti delle forze sindacali, delle realtà industriali e del terzo settore nonché dell'associazionismo e della politica per poter presentare una volta per tutte una posizione univoca sul futuro della mobilità da e verso dei nostri territori. Al pari si studi la forma organizzativa migliore per costituire un centro di analisi e pianificazione delle esigenze infrastrutturali dei nostri territori.

Con deliberazione n.55 dd. 29 settembre 2021 il Consiglio Comunale del Comune di Altopiano della Vigolana deliberava:

1. Di esprimere e far proprie le osservazioni in premessa, e, in particolare, di formulare le seguenti proposte:

   • prendere definitivamente atto dell'inutilità dell'opera prolungamento Autostrada A31;

   • in ogni caso, prendere definitivamente atto delle insuperabili problematicità del percorso attraverso la Valle del Centa e i Laghi di Caldonazzo e Levico quale ipotesi di collegamento ad est, elidendo ed eliminando dal P.U.P. e dalla variante al P.U.P. tale opzione;

   • in caso di conferma di tale opzione e dell'introduzione dell'opzione Rovereto sud, di acquisire autonomo approfondito studio e parere tecnico al fine di acquisire maggiori informazioni sulle caratteristiche geologiche, le risorse idriche presenti, il comportamento di tali risorse a fronte di scavi e gallerie, al fine di escludere con certezza danni e perdite di qualsivoglia natura alle risorse stesse.
2. Di chiedere alla Provincia Autonoma di Trento una condivisione delle informazioni e quindi un allargamento della partecipazione alle decisioni che verranno prese.

Con nota prot. S013/2022/18.2.2-2021-54/RS acquisita al protocollo comunale n. 15603 di data 11/11/2022 l'Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione della

Provincia Autonoma di Trento trasmetteva copia della Deliberazione della Giunta Provinciale n.1923 del 28 ottobre 2022 avente ad oggetto: "Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est."

L'art.28 co.2 della L.P. 4 agosto 2015 n.15 e s.m. prevede che: "2. Entro novanta giorni dal ricevimento del documento preliminare i comuni, le comunità e il Consiglio delle autonomie locali possono trasmettere alla Giunta provinciale osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto dei loro territori. Entro centoventi giorni dal ricevimento del documento preliminare il Consiglio provinciale può approvare indirizzi ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di PUP".

L'obiettivo posto dalla Provincia autonoma di Trento, ripreso nel Programma di sviluppo provinciale della XVI Legislatura, di "definire le modalità per la gestione delle connessioni con il Nord-Est anche facendo attenzione all'istituzione di aree di tutela per ridurre l'impatto del transito e considerando lo sviluppo economico dei territori

attraversati, anche in relazione alla realizzazione dell'arteria della Valdastico", richiede di integrare lo scenario generale con ulteriori opzioni di collegamento tra le valli dell'Astico e dell'Adige, da valutare rispetto ai complessivi effetti ambientali, sociali ed economici, nella cornice degli atti programmatici sottesi al corridoio. In questi termini quanto prospettato, pur inserendosi nel disegno strategico del Piano urbanistico provinciale vigente, esulando dalla possibile applicazione dell'articolo 41, comma 2 delle norme di attuazione del Piano, comporta la modifica del PUP secondo la procedura definita dagli articoli 28- 30 della l.p. n. 15 del 2015, come richiamata – per le varianti al PUP – dall'articolo 31, comma 1 della stessa legge provinciale per il governo del territorio.

La variante nello specifico introduce nel P.U.P. l'opzione di un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di "Rovereto Sud". B2

Il Documento preliminare evidenzia che l'inserimento di tale ulteriore opzione si rende necessario in ragione della criticità dell'altra in particolare per "la sensibilità e delicatezza ambientale delle aree interessate in particolare nella zona dei laghi di Levico e Caldonazzo".

Il Rapporto ambientale (RA) di cui all'allegato A) della deliberazione in oggetto concretizza i contenuti della valutazione ambientale strategica (VAS) ai sensi della Direttiva 2001/42/CE, divenendo parte integrante del piano o programma a cui si riferisce. C8

La prima parte del RA analizza la congruenza del piano o progetto con altri piani o progetti, a livello europeo, nazionale e locale.

Si evidenzia come nella verifica di coerenza esterna vi sia un fattore che ricompare anche nell'analisi delle osservazioni dei Comuni in merito alla delibera della Giunta Provinciale n 1058 dd. 25/06/2021- "Documento preliminare di adozione della variante al piano urbanistico provinciale relativa al corridoio est – articolo 28 l.p. 4 agosto 2015, n.15 e s.m.– approvazione": gli elementi di criticità\incongruenza non vengono messi in evidenza. Il paragrafo 5.1 del RA inizia così: "L'analisi di coerenza esterna è finalizzata a **verificare le sinergie o i conflitti** della variante con gli obiettivi generali di protezione

ambientale e con gli obiettivi generali degli altri piani e programmi che interessano il medesimo territorio", ma questo non avviene se non a livello della definizione di indicatori che quantifichino gli impatti anche negativi. A livello di coerenza con la programmazione europea ne è un esempio che rispetto al "Piano di coesione 2021-2027 e Regolamento 1060/2021" viene analizzato il solo obiettivo strategico c) "Sviluppare e rafforzare una mobilità locale regionale e nazionale intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile migliorando l'accesso alla rete TEN T", ma non il b) "un' Europa resiliente, più verde e a basse emissioni di carbonio ma in transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio attraverso la promozione di una transizione verso un'energia pulita ed equa, di investimenti verdi e blu, dell'economia circolare, dell'adattamento ai cambiamenti climatici e della loro mitigazione, della gestione e prevenzione dei rischi nonché della mobilità urbana sostenibile;" rispetto al quale vi sono evidenti incongruenze.

Con la già citata delibera n.55 dd. 29 settembre 2021 il Consiglio Comunale del Comune di Altopiano della Vigolana in premessa evidenziava che nonostante le grandi criticità riguardanti un eventuale collegamento attraverso la Valle del Centa e l'Altipiano della Vigolana, tale opzione non veniva scartata dalla proposta di variante al PUP. B2

La prima questione sollevata riguardava la preoccupazione rispetto alla sensibilità delle falde acquifere e delle sorgenti afferenti al territorio del Comune di Altopiano della Vigolana. Nel definire un indicatore per quantificare e comparare gli impatti di eventuali proposte progettuali su di esse il Rapporto Ambientale propone di misurare (con diversi pesi) le intersezioni tra i tracciati e le aree circoscritte dalla Carta delle Risorse Idriche approvata ai sensi dell'art.21 delle norme di attuazione al PUP. Si mette in evidenza come **le aree di tutela identificate nella CRI "sono state individuate in maniera qualitativa** utilizzando per lo più criteri geometrici e geomorfologici", come riportato nella presentazione della cartografia sul sito della Protezione Civile della PAT (Carta risorse idriche - Cartografia tematica - Protezione Civile - Provincia Autonoma di Trento). Non si prende quindi in considerazione la già esposta complessità litologica e strutturale caratteristica non solo del Comune di Altopiano della Vigolana, con conseguenze potenzialmente disastrose. Infatti, si ricorda quanto già premesso nella precedente delibera: "nella A3 A4 C5

relazione idrogeologica del progetto preliminare per il "potenziamento dell'asse ferroviario Monaco-Verona, Lotto 3 – Circonvallazione di Trento e Rovereto" (ultimo aggiornamento 31/03/2008) si spiega che è stato effettuato un bilancio idrogeologico dei bacini imbriferi sottesi dalle sorgenti del versante nord della Vigolana, ricavando per la ricarica in profondità degli acquiferi carsici una disponibilità di circa 1.7 milioni di metri cubi all'anno (pari ad una sorgente con portata continua di circa 56 L/s). Attualmente, non vi sono studi od elementi che chiariscano la possibile evoluzione dell'acquifero in seguito ad un'importante variazione delle condizioni al contorno che ne regolano il comportamento."

Inoltre, lo stesso Rapporto Ambientale al capitolo "9 – Misure di mitigazione e compensazione" prevede che dovranno "essere analizzati gli aspetti idrogeologici e idrologici dell'area in esame utilizzando i dati disponibili in bibliografia, al fine di valutare

l'interferenza delle falde e del reticolo superficiale con le opere infrastrutturali in progetto e relative fondazioni. Gli attraversamenti di elementi del reticolo idrografico saranno esaminati analizzando gli aspetti idrologici dei corsi d'acqua e delle aree attraversate al fine di valutare eventuali interferenze.", **senza richiedere analisi di campo**.

Infine, al capitolo "10 – Monitoraggio ambientale" non si identifica alcun indicatore del contesto ambientale atto a evidenziare ed eventualmente quantificare l'impatto sulla risorsa idrica, sia a livello di quantità che di qualità.

Ad accrescere la preoccupazione contribuisce inoltre il peso che nell'analisi multicriteria viene dato alla componente ambientale, della quale le acque sotterranee fanno parte. Non risulta infatti chiaro da cosa sia dettata la scelta dei pesi (40% esigenze di connessione – 25% componente ambientale – 25% fattibilità tecnica – 10% costi). A2 A3

Le altre osservazioni esposte nella delibera n.55 dd. 29 settembre 2021 il Consiglio Comunale del Comune di Altopiano della Vigolana riguardavano importanti elementi di incongruenza tra le tipicità e le politiche locali ed il mantenimento del territorio comunale all'interno dell'area interessabile da collegamenti con il Veneto attraverso il corridoio est. Si riportano in sintesi questi elementi di contrasto: A1 A2 A3 C5 C10

- La vocazione agricola specializzata della zona di Vigolo Vattaro;
- Il deturpamento del paesaggio;
- Il potenziale aumento del traffico su una viabilità interna che non è adatta a sostenerlo;
- Il rischio di compromettere sotto tutti gli aspetti (ambientali, faunistico, geologico, attrattivo…) la Valle del Centa;
- Le politiche turistiche intorno all'Altopiano della Vigolana, al Lago di Caldonazzo e alla valle del Centa sono improntate alla fruizione open-air del territorio, (laghi, bici, castelli, gastronomia) e quindi la qualità dell'aria, dell'acqua e dell'ambiente in generale costituiscono la base dell'offerta turistica e questo comporta la difesa del territorio e dell'ecosistema;

Di questi elementi di incompatibilità si trova traccia nella definizione di alcuni indicatori, ma non vengono messi in evidenza né al capitolo 5 del RA né nell'allegato A) all'Appendice 1 "La fase di consultazione sul documento preliminare e il confronto sulle scelte", se non sotto forma di breve riassunto.

Infine, vi è la difficoltà nel formulare osservazioni che siano strettamente inerenti al territorio di nostra competenza rispetto ad una proposta che non è chiara e demanda ogni valutazione alle fasi successive, lasciando aperto ogni scenario. A2 B1

Per quanto esposto il "Progetto di variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione corridoio est" continua a presentare insuperabili

criticità per la tutela, la salvaguardia e la valorizzazione del territorio del Comune di Altopiano della Vigolana.

Tutto ciò premesso,

Udita e condivisa la relazione.

Atteso che il termine di 90 giorni per la presentazione delle osservazioni alla Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est decorre a partire dalla data di ricezione della Deliberazione della Giunta Provinciale n.1923 del 28 ottobre 2022 avente ad oggetto: "Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est.", e quindi a partire dal 11/11/2022, con scadenza il 09/02/2023.

Ritenuto necessario trasmettere le proprie osservazioni relativamente ai contenuti della Deliberazione della Giunta Provinciale n.1923 del 28 ottobre 2022 avente ad oggetto: "Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est."

Accertata la propria competenza in merito all'adozione della presente deliberazione.

Rilevato che, ai sensi dell'articolo 185 della Legge Regionale 3 maggio 2018, n. 2, sulla proposta di deliberazione relativa all'oggetto:

- il Responsabile dell'Area 2 dott. arch. Cristiano Fadanelli ha espresso parere favorevole sotto il profilo della regolarità tecnica;
- il Responsabile del Servizio Finanziario dott. Massimo Bonetti ha espresso parere favorevole sotto il profilo della regolarità contabile.

Vista la Legge Regionale 3 maggio 2018, n. 2 e successive modifiche.

Visto lo Statuto comunale.

Visto il Regolamento comunale in materia di attività contrattuale.

Ad unanimità di voti favorevoli, espressi per alzata di mano,

DELIBERA

1. Di ribadire quanto già espresso dal Consiglio Comunale di Altopiano della Vigolana con deliberazione n.55 dd. 20 settembre 2021, ed in particolare di: B1
    - prendere definitivamente atto dell'inutilità dell'opera prolungamento Autostrada A31;
    - in ogni caso, prendere definitivamente atto delle insuperabili problematicità del percorso attraverso la Valle del Centa e i Laghi di Caldonazzo e Levico quale ipotesi di collegamento ad est, elidendo ed eliminando dal P.U.P. e dalla variante al P.U.P. tale opzione;

- in caso di conferma di tale opzione e dell'introduzione dell'opzione Rovereto sud, di acquisire autonomo approfondito studio e parere tecnico al fine di acquisire maggiori informazioni sulle caratteristiche geologiche, le risorse idriche presenti, il comportamento di tali risorse a fronte di scavi e gallerie, al fine di escludere con certezza danni e perdite di qualsivoglia natura alle risorse stesse.

2. Di chiedere alla Provincia Autonoma di Trento una condivisione delle informazioni e quindi un allargamento della partecipazione alle decisioni che verranno prese. A2 A3
3. Di trasmettere la presente deliberazione quale osservazione in riscontro alla nota prot. S013/2022/18.2.2-2021-54/RS pervenuta dall'Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione della Provincia Autonoma di Trento, acquisita al protocollo comunale n. 15603 di data 11/11/2022, e con cui cui è stata trasmessa al comune copia della Deliberazione della Giunta Provinciale n.1923 del 28 ottobre 2022 avente ad oggetto: "Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est."

LA GIUNTA COMUNALE

Considerato che necessita dare esecuzione immediatamente alla presente delibera;

Visto l'art.183 comma 4 della Legge Regionale 03 maggio 2018 n. 2;

Con voti favorevoli unanimi e palesi;

D E L I B E R A

1. di rendere la presente delibera immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 183 comma 4 della Legge Regionale 03 maggio 2018 n. 2.

Avverso la presente deliberazione è ammessa opposizione alla Giunta Comunale entro il periodo di pubblicazione e, da parte di chi vi abbia interesse:

1. Ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, da parte di chi vi abbia interesse per motivi di legittimità, entro 120 giorni, ai sensi dell'art. 8 del DPR 24.11.1971, n. 1199;

2. Ricorso giurisdizionale al Tribunale Regionale di Giustizia Amministrativa di Trento, da parte di chi vi abbia interesse, entro 60 giorni, ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs. 2.7.2010 n. 104.

Per gli atti delle procedure di affidamento relativi a pubblici lavori, servizi o forniture, ivi comprese le procedure di affidamento di incarichi di progettazione e di attività tecnico-amministrative ad esse connesse, si richiama la tutela processuale di cui all'art. 120, comma 5, dell'allegato 1 del D.Lgs. 02 luglio 2010, n. 104, per effetto della quale il ricorso giurisdizionale al T.R.G.A. di Trento va proposto entro 30 giorni e non è ammesso il ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Data lettura del presente verbale, lo stesso viene approvato e sottoscritto.

IL SINDACO	IL SEGRETARIO COMUNALE
Dott. Paolo Zanlucchi	Dott. Massimo Bonetti

Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi degli art. 20 e 21 del "Codice dell'amministrazione digitale" (D.Leg.vo 82/2005).

COMUNE DI VALLARSA

PROVINCIA DI TRENTO

N° 885/I.14 di prot.

Vallarsa, lì 09 febbraio 2023

Spett.li

Presidente della Provincia Autonoma di Trento

Giunta provinciale

Assessorato agli enti locali, trasporti e mobilità

Servizio urbanistica e tutela del paesaggio della P.A.T.

Dipartimento territorio e trasporti, ambiente, energia e cooperazione della P.A.T.

Comuni di Ala, Rovereto, Terragnolo,Trambileno

Membri rappresentanti della Vallagarina nel Consiglio delle Autonomie Locali

INVIATA SOLO VIA P.E.C. O INTEROPERABILITA' P.I.TRE.

Oggetto: invio deliberazione consiglio comunale n. 07/2023 – Esame della mozione avente ad oggetto "Osservazioni al progetto di variante al P.U.P. – Corridoio Est".

Con la presente si inviano in allegato copia della deliberazione e della mozione in oggetto.

Il sindaco

Costa Luca

fraz. Raossi 13, 38060 Vallarsa (TN) – Italia
Tel 0464 860860, fax 0464 869147
Codice Fiscale e Partita I.V.A. 00270840226

www.comune.vallarsa.tn.it
email: comune@comune.vallarsa.tn.it
Pec: vallarsa@legalmail.it

COMUNE DI VALLARSA

(PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO)

Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale

N. **07** del registro delibere **Data 9 febbraio 2023**

OGGETTO: Esame della mozione avente ad oggetto "*Osservazioni al progetto di variante al PUP "corridoio est"*,-

L'anno **duemilaventitre** addì **nove** del mese di **febbraio** alle ore **14.30** previo esaurimento delle formalità prescritte dalla vigente Legge Regionale sull'Ordinamento dei Comuni a seguito di regolare convocazione si è riunito presso la sede comunale in fraz. Raossi.

IL CONSIGLIO COMUNALE

composto dai signori:

Componente	P.	A.G	A.I.	Componente	P.	A.G.	A.I.
COSTA LUCA	X			PLAZZER MASSIMO	X		
STOFFELLA MARTA	X			COSTA STEFANIA	X		
ROSSARO MATTEO	X			GASPERINI AURORA	X		
BRUN GABRIELE	X			VOLTOLINI GIANNI	X		
GIOS MIRIAM	X			MARANER TIZIANO	X		
BROZ MASSIMO	X						
NAVE IVANA		X					
BRICCIO UMBERTO	X						
GIULIANI CORINNA		X					
PANCHERI ANNA	X						

Assiste il Segretario Comunale Reggente dott. ANTONIO SALVAGO

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti la
Sig. LUCA COSTA

nella sua qualità di SINDACO ne assume la presidenza e dichiara aperta la seduta

OGGETTO: Esame della mozione avente ad oggetto "*Osservazioni al progetto di variante al PUP "corridoio est"*,-

IL CONSIGLIO COMUNALE

Visto l'art. 10 del vigente Regolamento del Consiglio Comunale, approvato con consiliare n. 25 dd. 24 maggio 1999 e s.m., il quale recita che ogni consigliere ha diritto di presentare al Sindaco interrogazioni, interpellanze, mozioni ed ordini del giorno su argomenti che riguardano direttamente le funzioni di indirizzo e di controllo politico-amministrativo del Consiglio comunale e le altre competenze allo stesso attribuite dalle leggi e dallo statuto;

Udita al riguardo la lettura da parte della cons. Anna Pancheri della mozione concordata nella riunione dei Capigruppo dd. 2 febbraio 2023 prot. n. 702 avente ad oggetto *Osservazioni al progetto di variante al PUP "corridoio est"*, allegata alla presente deliberazione quale parte integrante e sostanziale

Il Sindaco, al termine della lettura, apre la discussione, per la quale si rinvia al verbale della seduta,

Visto il parere favorevole formulato allo scopo dal Segretario comunale, in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa ed espresso ai sensi dell'art. 184 del codice degli enti locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige approvato con Legge Regionale n. 2 dd. 03.05.20218 ;

Preso atto che non necessita l'acquisizione del parere di regolarità contabile da parte del Responsabile dell'Ufficio ragioneria , poiché non comporta impegni di spesa a carico del bilancio comunale;

Visto il codice degli enti locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige approvato con Legge Regionale n. 2 dd. 03.05.20218,

Ad unanimità di voti dei n. 13 consiglieri presenti e votanti espressi nelle forme di legge, sia sul punto che sulla immediata esecutività;

delibera

1. di approvare la mozione relativa alla "*Osservazioni al progetto di variante al PUP "corridoio est* allegata alla presente deliberazione che ne forma parte integrante e sostanziale;

2. di inviare la presente deliberazione al Presidente della Provincia Autonoma di Trento, alla Giunta Provinciale, all'Assessorato Provinciale Lavori Pubblici, ai Comuni di Terragnolo, Rovereto, Trambileno e Ala;

3. di dichiarare il presente atto immediatamente esecutivo ex Art. 183 4° comma del codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige approvato con Legge Regionale n. 2 dd. 03.05.2018;

4. di dare evidenza, ai sensi del combinato disposto dell'art. 73 del T.U.LL.RR.O.C. approvato con D.P.Reg. 01.02.2005 n. 3/L e dell'art. 4 c. 4) della L.P. 30.11.1992 n. 23, che avverso la presente deliberazione sono ammessi i seguenti ricorsi:

- •opposizione alla Giunta comunale entro il periodo di pubblicazione ai sensi dell'art. 183 c. 5) del codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige approvato con Legge Regionale n. 2 dd. 03.05.2018;
- •ricorso giurisdizionale al TRGA di Trento da parte di chi vi abbia interesse entro 60 giorni ai sensi della Legge 06.12.1971 n. 1034;
- •ricorso straordinario al Presidente della Repubblica da parte di chi vi abbia interesse, per i motivi di legittimità entro 120 giorni ai sensi del DPR 24.01.1971 n, 1199.

****

****

Letto confermato e sottoscritto

IL SINDACO
Costa Luca

IL SEGRETARIO COMUNALE REGGENTE
dott. Antonio Salvago

ITER DI PUBBLICAZIONE ED ESECUTIVITÀ

La presente deliberazione è stata adottata ai sensi dell'art. 183 del Codice degli Enti Locali della regione Autonoma Trentino Alto Adige approvato con L.R. 3 maggio 2018, n. 2.

Il presente verbale di deliberazione è in pubblicazione all'albo telematico http://albotelematico.tn.it/bacheca/vallarsa, dal giorno sottoriportato per dieci giorni, dichiarata immediatamente esecutiva.

Il Segretario Comunale Reggente
Dott. Antonio Salvago

Addì , 9 febbraio 2023

Accordato presso la Conferenza dei Capigruppo

Vallarsa, 02 febbraio 2023

Mozione 1/2023

Osservazioni in merito all'adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est.

Legge provinciale per il governo del territorio 4 agosto 2015, n. 15

Con delibera n.1923 del 30 ottobre 2022 la Giunta provinciale ha adottato la variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est.

La variante si prefigge di dotare la pianificazione provinciale degli strumenti idonei al fine di risolvere il tema della Connessione Est espressa nelle sue differenti declinazioni di collegamento con il Veneto, di gestione dei volumi di traffico in Valsugana e delle **esigenze di connessione che esprimono in particolare i territori della Vallarsa** e degli Altipiani Cimbri.

Considerando che con avviso prot. L588-0006827-07/11/2022 del 7 novembre 2022 è stato comunicato il deposito per novanta giorni dall'11 novembre 2022 e che durante detto periodo di deposito chiunque può consultare il progetto di variante al PUP, chiedere eventuali informazioni e **presentare osservazioni e proposte scritte** presso il Servizio Urbanistica della Provincia autonoma di Trento, A1 A2 D1

Ritenuto che il Comune di Vallarsa quale rappresentanza della popolazione ed ente amministrativo del territorio sia del tutto titolato ad **esprimere osservazioni in merito a qualsiasi progettualità veda interessato il proprio territorio**, ai sensi dell'art. 29 comma 3 della L.P. 4 agosto 2015 n. 15 in merito a tutela dell'ambiente naturale e antropizzato nonché degli impatti su qualità della vita, paesaggio oltre ad inquinamento acustico e

dell'aria, ed è compito e interesse del Comune di Vallarsa di agire a tutela del proprio territorio e della propria comunità ivi insediata, nonché delle generazioni a venire,

Considerato che la soluzione individuata dal **progetto preliminare** di variante al PUP Corridoio Est potrebbe portare alla realizzazione di una impattante infrastruttura ovvero la **prosecuzione dell'Autostrada A31 o Valdastico Nord**, che attraverserebbe a nord il territorio amministrativo di Vallarsa, con gallerie ed attraversamenti nella zona di San Colombano, indicativamente sotto le Frazioni Albaredo e Sich,

Considerando che con delibera n. 22 del 30 giugno 2021 il Consiglio comunale approvava la Mozione proposta della Conferenza dei capigruppo "**Contrarietà al passaggio della Autostrada Valdastico A31 Nord sul territorio di Vallarsa**" e che tale disposizione è stata recepita ed è infatti inclusa nella variante al piano in Allegato A della Relazione illustrativa Appendice 1 "***La fase di consultazione sul documento preliminare e il confronto sulle scelte***",

Considerando che la Mozione prevedeva l'istituzione di un **Tavolo di lavoro** composto da Consiglieri comunali, rappresentanti di maggioranza e minoranza, al fine di presentare le dovute osservazioni in vista dei passaggi del processo di approvazione della variante al Piano Urbanistico Provinciale, e che detta Commissione è stata istituita con delibera del Consiglio comunale n. 35 del 28 ottobre 2021, A1 A2 D1

Preso atto del documento redatto dal Comune di Rovereto "Osservazioni alla deliberazione della Giunta Provinciale n.1923 del 28 ottobre 2022 ai sensi dell'art.29 della L.P. 15/2015" e approvato dall'assemblea per la Pianificazione e lo sviluppo della Comunità della Vallagarina di data 7 febbraio 2023. A1 A2 D1

Ribadendo la **necessità di tutelare il territorio di Vallarsa da impattanti infrastrutture** a livello paesaggistico, e che non hanno né utilità di migliorare la connessione né ricadute socio-economiche dirette o indirette per i nostri residenti, ma piuttosto sottolineando la **necessità di dare priorità ad interventi sulla viabilità esistente intervalliva e di dorsale, compresa la presa in carico della strada "del Postel" per il collegamento della SP89 e la SP 219, nonché di accesso alle reti di rango superiore ed a tutte quelle azioni di manutenzione, ordinaria e straordinaria, volte a favorire adeguati livelli qualitativi nei temi della mobilità ordinaria nonché di adeguamento ad obiettivi comuni di mobilità sostenibile in Vallarsa** A1 A2 D1

il consiglio comunale impegna il Sindaco e la giunta:

- A trasmettere la presente mozione all'amministrazione provinciale nei termini previsti dalla DGP n.1923, quali osservazioni al Progetto di variante al PUP - Connessione Est:
  - **Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio** quale struttura organizzativa competente alla redazione del documento di piano e del rapporto ambientale - serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it
  - **Dipartimento Territorio e trasporti, ambiente, energia, cooperazione** quale soggetto incaricato del coordinamento del processo pianificatorio - ass.cooperazione_territorio@pec.provincia.tn.it
- A trasmettere la presente mozione ai membri che nel **Consiglio delle Autonomie Locali** rappresentano la Vallagarina – cal@pec.comunitrentini.it;

- A rendersi disponibile, attraverso la consultazione della propria Commissione e dei Capigruppo in lavoro congiunto, alla formulazione di eventuali Osservazioni di dettaglio nella successiva fase di **Pianificazione subordinata (PPM Piano Provinciale della Mobilità e Ipotesi progettuale)**, alla quale – come si evince dai Documenti di variante analizzati - è demandata la declinazione di strategie ed azioni onde prefigurare l'ipotesi infrastrutturale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività dei territori, e che individuano l'avvio di una **ulteriore fase partecipativa con l'istituzione del tavolo per la definizione dei pesi e delle variabili per l'applicazione multicriteria** per la redazione del documento preliminare di piano provinciale e della mobilità e dei suoi stralci, nonché del **coinvolgimento della cittadinanza attiva** al fine di mettere in comunicazione i soggetti e le istituzioni del territorio provinciale. **A1 A2 D1**

I consiglieri:
Vallarsa in Comune
Uniti per la Vallarsa

Comune di Calceranica al Lago
PROVINCIA DI TRENTO
Tel 0461/723161 - FAX 0461/724570
Cod. Fisc. 81001250224 - P.IVA 00837130228
Piazza Municipio 1, 38050 - CALCERANICA AL LAGO
UFFICIO SEGRETERIA

Spett.le
Provincia Autonoma di Trento
Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio
Via Mantova, 67
38122 Trento
Pec: serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it

Alla c.a.
Vicepresidente
Assessore all'Urbanistica, ambiente e cooperazione
Mario Tonina

Oggetto: Progetto di variante al PUP relativo all'ambito di connessione "Corridoio Est" – Valsugana. Osservazioni e proposte in riferimento alla delibera n. 1903 dd. 28/10/2022 della Giunta Provinciale.

Spett.le Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio,

Gentile Vicepresidente Tonina,

a nome del Sindaco Cristian Uez e del Consiglio Comunale di Calceranica al Lago - si prende atto che con la delibera n.1923 del 28 ottobre 2022, la Giunta Provinciale prosegue l'iter, avviato con delibera n.827 del 19 giugno 2020, per la Variante al Piano Urbanistico Provinciale, sul quale, facendo seguito alla richiesta collegata alla delibera n.1058 del 25 Giugno 2021: "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est - articolo 28 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m" il Consiglio Comunale di Calceranica ha già inviato le proprie osservazioni con delibera n. 34 dd. 29.12.2021; e ritiene opportuno in questo ulteriore passaggio riprendere e ribadire le considerazioni ivi già espresse.

L'Amministrazione Comunale considera che il territorio di Calceranica al Lago, inserito nella zona dei Laghi di Caldonazzo e Levico, nonché della vicina Valle del Centa, si estende su uno dei territori più strategici dell'asset turistico della Provincia Autonoma di Trento e costituisce un ambito particolarmente sensibile sotto il profilo naturalistico, ambientale e paesaggistico. A2 B2

Le politiche di sviluppo in atto, che mirano al miglioramento della qualità della vita dei cittadini, degli interessi ambientali, turistici ed economici dell'intero ambito Valsugana-Lagorai, ed in particolar modo per la zona dei laghi di Caldonazzo e Levico sono incentrate sul potenziamento di un turismo sostenibile e di una fruizione open-air del territorio (laghi, bici, montagna, castelli, gastronomia), come recentemente certificato dalla GSTC (prima destinazione certificata in Italia) – dalla Bandiera Verde 2021 di Legambiente ad APT Valsugana, nonché dalla certificazione Bandiera Blu 2022.

La qualità dell'aria, dell'acqua e dell'ambiente in generale costituiscono un asset prioritario per i residenti, il territorio e per la sua offerta turistica; esse sono dunque un patrimonio collettivo imprescindibile e non compromettibile da progetti, opere ed interventi viari in contrasto con gli sforzi fatti nella preservazione e valorizzazione delle risorse naturali che esprimono tali territori.

Come Amministrazione, constatata la genericità della proposta di variante adottata dalla Giunta provinciale rispetto ad ipotesi e soluzioni progettuali tangibili (che vengono rinviate ai passaggi progettuali successivi), in questa fase si confermano le valutazioni precedenti espresse in riferimento al documento preliminare, rivendicando il diritto alla piena informazione di dati e progetti, strumenti necessari per poter prendere consapevoli decisioni sul futuro del nostro territorio.

In particolare l'Amministrazione Comunale di Calceranica al Lago vede con preoccupazione qualunque forma di infrastrutturazione del territorio che porti ad un potenziale incremento dei flussi di traffico nella zona dell'Alta Valsugana e, in particolare, in quella dei Laghi di Caldonazzo e Levico e della Valle del Centa.

Per l' Amministrazione Comunale di Calceranica, la zona dei Laghi e della Valle del Centa, per la particolare fragilità e peculiarità ambientale, costituiscono un valore da conservare e non compromettere per la loro vocazione turistica in considerazione dell'importanza che il comparto riveste nell'offerta turistica complessiva del Trentino (3° comprensorio turistico estivo per numero di presenze).

L' Amministrazione Comunale di Calceranica ritiene che un'infrastruttura autostradale – come quella a cui si aprono le porte con il documento preliminare - porti con sé più criticità che soluzioni.

L' Amministrazione Comunale di Calceranica crede che, vista la strategicità data dalla vicinanza con il capoluogo, dalla facilità di accesso, dalle numerose ricchezze ambientali, sia un territorio su cui "puntare", programmando investimenti corposi e lungimiranti.

L' Amministrazione Comunale di Calceranica al Lago propone di inserire nella programmazione urbanistica provinciale un'opera risolutiva per il bypass dei laghi di Caldonazzo e Levico, ritenendo che la soluzione definitiva per risolvere la situazione legata al traffico sulla SS47 – passi dalla presa in considerazione del progetto del tunnel di Tenna (già inserito nella programmazione urbanistica della Comunità Alta Valsugana e Bersntol), unica infrastruttura che sarebbe in grado di liberare completamente la sponda est del Lago di Caldonazzo rendendola volano economico per tutto l'ambito territoriale. B2 C5 C10 D1

L' Amministrazione Comunale di Calceranica al Lago chiede di essere coinvolta e consultata nei futuri processi decisionali; di partecipare al confronto e alla condivisione di dati ed informazioni con i vari soggetti istituzionali, nell'attivazione di un percorso partecipativo con le amministrazioni e realtà locali. A2

A nome del Consiglio Comunale

Il Sindaco

Cristian Uez

COMUNE DI CALCERANICA AL LAGO (PROV. TRENTO)

Comune di BESENELLO

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
C.A.P. 38060
Tel. (0464) 820000 - Fax (0464) 820099
Cod. Fisc. 00149110223
e-mail: sindaco@comune.besenello.tn.it

Besenello, 9 febbraio 2023
Prot. n. 670

Spettabile
Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio
della Provincia Autonoma di Trento
serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it

E p.c.

All'Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione
della Provincia Autonoma di Trento
Mario Tonina
ass.cooperazione_territorio@pec.provincia.tn.it

Oggetto: Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est. Osservazioni ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015 al Progetto di variante adottato con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 di data 28 ottobre 2022.

Con deliberazione n. 837 del 19 giugno 2020 la Giunta provinciale ha inteso avviare una Variante al Piano urbanistico provinciale finalizzata ad affrontare, alla scala della pianificazione territoriale, coerenti analisi in ordine allo scenario complessivo di mobilità tra il Trentino e la Regione Veneto e, in considerazione della complessità e delicatezza delle scelte pianificatorie relative ai corridoi infrastrutturali di interconnessione, con successiva deliberazione n. 951 del 10 luglio 2020 ha approvato il regolamento recante "Disposizioni regolamentari relative alla valutazione ambientale strategica riguardanti i corridoi di accesso al Trentino e modificazione al decreto del Presidente della Provincia 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg", volto a dettare una specifica disciplina per il coordinamento della pianificazione urbanistica con quella della valutazione ambientale strategica relativamente ai corridoi infrastrutturali.

Con deliberazione del 25 giugno 2021 n. 1058 la Giunta provinciale ha approvato il Documento preliminare ai fini dell'adozione della Variante al P.U.P. relativa al Corridoio Est, ai sensi dell'articolo 28 della l.p. n. 15/2015, costituito dagli "Obiettivi generali e le linee direttive della Variante al P.U.P. corridoio Est" e dal "Rapporto preliminare", che riporta gli elementi ambientali finalizzati alla redazione del rapporto ambientale secondo quanto disposto dall'art. 6 del d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg., le cui finalità sono rispettivamente quella di indicare gli obiettivi generali e le linee direttive che si intendono perseguire con la Variante al P.U.P., e di fornire le prime indicazioni sui possibili impatti ambientali significativi della Variante al P.U.P..

In relazione al sopra citato Documento preliminare, con deliberazione del Consiglio comunale n. 27 del 28 settembre 2021 avente per oggetto: "*Espressione di contrarietà alla*

realizzazione dell'autostrada A31 Valdastico nord a prescindere dalla soluzione progettuale che verrà scelta e mandato al Sindaco per l'invio di osservazioni e proposte al documento preliminare e al rapporto preliminare ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015 nell'ambito della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est avviata dalla Giunta provinciale", il Consiglio comunale con espressione unanime ha dato mandato al Sindaco di inviare alla Provincia Autonoma di Trento un documento contenente le osservazioni e le proposte al Documento preliminare e al Rapporto preliminare, con il quale si sono ampiamente evidenziate le criticità dei contenuti degli elaborati trasmessi dalla PAT.

Con la medesima deliberazione, inoltre, il Consiglio ha inteso ribadire la propria contrarietà alla realizzazione del collegamento stradale A31 Valdastico nord e, più in generale, la carenza dei profili atti a supportare l'opportunità e la necessità della variante proposta.

In termini puntuali si sono riscontrate evidenti carenze nell'ambito della documentazione approvata dalla Giunta provinciale sia per quanto attiene gli aspetti metodologici, sia per quelli di contenuto. Di seguito trovano sintesi meramente descrittiva le principali riflessioni:

- mancanza di condivisione, di reale coinvolgimento e collaborazione fra Enti nelle scelte: in tal senso si ravvisa la mancanza di ascolto delle comunità locali, per aver ignorato le perplessità e i dissensi espressi nel corso degli anni dai vari Consigli comunali, senza peraltro tentare di aprire una via improntata al dialogo e a una visione di concerto fra le varie realtà territoriali coinvolte;
- mancanza di considerazione dei programmi di governo degli enti locali, dello sviluppo delle vocazioni territoriali e degli aspetti ambientali e paesaggistici locali e mancanza di coerenza con i documenti unici di programmazione dei Comuni coinvolti; preme in particolare modo evidenziare l'incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 con gli altri strumenti di programmazione comunali e gli ambiti del paesaggio individuati dal PRG;
- contrasto con i patti sovraprovinciali tesi a valorizzare e salvaguardare il patrimonio paesaggistico, culturale e ambientale montano; si evidenzia in particolare che il "documento preliminare" e il "rapporto preliminare" non contengono le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. E ancora il mancato recepimento della partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, che avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure;
- incoerenza con i principi e le finalità della Legge Urbanistica Provinciale laddove prevede di "*garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti*" e "*promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente*"; e ancora introduce la limitazione al consumo di suolo "*anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione*";
- disallineamento del documento preliminare e del rapporto preliminare presentati dalla Giunta provinciale con gli indirizzi enunciati dall'Esecutivo provinciale stesso nella documentazione della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS;
- assenza di dati viabilistici o evidenza di raccolta dei medesimi (anche in un'ottica di origine/destinazione), base sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromici alla variante al P.U.P.;
- assoluta povertà informativa dei documenti preliminari i quali non menzionano e non riportano il progetto di fattibilità 2018-2019, che interessava in particolare il territorio trentino

delle Valli del Leno e di Rovereto, elaborato dalla società autostradale all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture. D'altra parte il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale da porre alla base del procedimento di variante al P.U.P. E ancora i documenti stessi non riportano lo stato di progettazione dell'opera e l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.;

- mancata menzione e considerazione delle criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvativi;
- necessità di sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto; nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti con rischio di estinzione delle stesse. Tali profili dovranno essere valutati con assoluta attenzione e posti quali indicatori non negoziabili nelle eventuali fasi di approfondimento;
- carenza degli obiettivi proposti nel documento predisposto dalla Provincia, i quali paiono del tutto generici e difficilmente argomentabili, seppur nella loro parzialità, stante l'assenza di ogni riferimento specifico e concreto anche in termini di meri obiettivi e linee direttive da perseguire;
- carenza nell'ambito degli obiettivi prefigurati di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali;
- carenza nell'ambito delle linee direttive della prefigurazione di specifici modelli, quale il DPSIR (determinanti, pressioni, stato, impatti, risposte) sviluppato dalla AEA (Agenzia Europea per l'Ambiente), nell'attuazione del sistema di monitoraggio ambientale;
- apparente impressione che la visione sottesa alla variante al P.U.P. derivi dalla pressione delle nuove viabilità realizzate dalla regione Veneto e quindi la stessa sembra per lo più improntata a subire e rincorrere infrastrutture da altri realizzate piuttosto che governare lo sviluppo della nostra provincia; ed ancora il documento sembra motivato da pressioni economiche indotte dalla realtà veneta anziché da effettivi studi ed analisi di settore condotte in Trentino per la valorizzazione delle realtà locali.

Date tali premesse il Consiglio comunale ha deliberato:

"...omissis...

1. *di confermare la propria opposizione a qualunque strategia pianificatoria che preveda la progettazione e realizzazione di nuove strade ad alto scorrimento su gomma, tanto più quindi al prolungamento verso nord della A31 della Valdastico e al suo collegamento alla A22 del Brennero, qualsiasi sia il punto dell'innesto, poiché esso costituirebbe una grave minaccia alla salute delle popolazioni e contraddirebbe la scelta fondamentale di ridurre il traffico sull'autostrada e trasferirlo il più possibile sulla ferrovia;*
2. *di prendere atto dell'iter avviato ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, attraverso l'approvazione del Documento preliminare e del Rapporto preliminare, di cui alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058 di data 25 giugno 2021;*
3. *di dare mandato al Sindaco di inviare alla Giunta provinciale, ai sensi dell'art. 28 della L.P.15/2015, le proprie osservazioni e proposte esprimendo la piena contrarietà del Comune di Besenello alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al P.U.P. relativa al*

Corridoio di accesso Est, sulla scorta di numerose criticità e contraddizioni rilevate, dell'accertata non coerenza con gli strumenti programmatici sovraordinati, dell'evidente carenza sistematica degli obiettivi generali e operativi prospettati e della tipologia relativa al modello di mobilità proposto;

4. *di ravvisare, alla luce di quanto sopra, la presenza di elementi, presupposti e condizioni per chiedere la revoca della procedura di variante avviata; tale richiesta deve intendersi quale "proposta" formulata ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015, in quanto le carenze documentali e motivazionali appaiono tali da essere considerate insanabili nelle successive fasi del procedimento;*

...omissis..."

Successivamente, con deliberazione n. 36 del 21 dicembre 2021 ha espresso unaserie di osservazioni e proposte ai sensi dell'articolo 28 della Legge provinciale per il Governo del territorio n. 15/2015, inviate entro il termine per la presentazione delle medesime con note prot. 4621 del 29/09/2021 e nota prot. 6223 del 23/12/2021, cui si rimanda interamente sollecitando presa in carico e risposta delle quali non vi è evidenza alcuna nella 1^ adozione di variante.

Ora, si prende atto che la Giunta provinciale, con deliberazione del 28 ottobre 2022 n. 1923, ha adottato in prima istanza il progetto di Variante al Piano urbanistico provinciale (P.U.P.) relativa all'ambito di connessione "Corridoio Est", ai sensi dell'articolo 29 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m., la cui documentazione è depositata per 90 giorni consecutivi a decorrere dalla data del 11 novembre 2022, e che durante tale periodo di deposito chiunque può prendere visione del progetto e presentare osservazioni nel pubblico interesse, così come disposto dall'articolo 29 della l.p. n. 15/2015.

Premesso che:

- l'articolo 29 della l.p. n. 15/2015 avente ad oggetto "Adozione del progetto di P.U.P." dispone l'iter per l'adozione del P.U.P. e regolamenta le fasi di espressione di parere;
- il Piano urbanistico provinciale, approvato con la legge provinciale 27 maggio 2008, n. 5, declinava le relazioni tra territorio e corridoi infrastrutturali mediante un modello sistemico articolato su tre livelli di connessioni:
  1) corridoi di accesso, individuati nel corridoio nord-sud, inteso come asse del Brennero nell'ambito del corridoio "Scandinavo-Mediterraneo" (Helsinki-La Valletta) e principalmente rivolto all'Europa e all'interconnessione con i corridoi "Reno-Danubio" (Strasburgo - Bucarest/Sulina/Constanta) e "Mare del Nord-Baltico" (Helsinki-Anversa) che insieme ai corridoi "Reno-Alpi" (Anversa/Amsterdam/Rotterdam-Genova) e Baltico-Adriatico (Gdynia/Szczecin-Trieste/Koper) consente al corridoio "Mediterraneo" (Algeciras-confine Ucraina) di interagire con il nord Europa; nel corridoio Ovest rivolto verso la Regione Lombardia attraverso la provincia di Brescia; nel corridoio Est rivolto verso la Regione del Veneto e all'interconnessione con il corridoio "Mediterraneo";
  2) corridoi interni, che devono integrarsi con i principali tracciati esistenti lungo l'asse Nord-Sud e con le relative diramazioni laterali, perseguendo il miglioramento della funzionalità dell'intero sistema infrastrutturale e insieme la dotazione di adeguati nodi di connessione sia intervalliva che di accessibilità alle aree urbane;
  3) collegamenti funzionali, finalizzati ad approfondire le relazioni infrastrutturali tra alcune parti delterritorio provinciale e le ulteriori reti per la mobilità costituite dal sistema viario, ferroviario e funiviario;

- la documentazione relativa alla Variante al P.U.P. – Corridoio Est adottata in prima istanza con deliberazione della Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 comprende:

Allegato A) Relazione illustrativa:

Appendice 1 - La fase di consultazione sul documento preliminare e il confronto sulle scelte
Appendice 2 - Supporto specialistico in tema di Mobilità e Infrastrutture di Trasporto nell'ambito della redazione della VAS della Variante del Piano Urbanistico Territoriale Provinciale
Appendice 3 - Attuazione delle reti per la mobilità
Documenti della valutazione - Valutazione ambientale strategicaRapporto ambientale
Sintesi non tecnica
Relazione di incidenza ambientale – VINCA
Allegato B) Norme di attuazione;

- nell'appendice 1 all'allegato A, relativa alla "*fase di consultazione sul documento preliminare e il confronto sulle scelte*", sono riportati i contributi presentati dagli enti territoriali interessati;

- il progetto di Variante al P.U.P. Corridoio Est adottato in prima istanza provvede alla sostanziale revisione dei contenuti rispetto a quanto proposto dal Documento preliminare facendo seguito, come riportato nella relazione illustrativa, ad approfondimenti che hanno avuto come esito "*l'elaborazione di indicazioni e indirizzi per una pianificazione a una scala adeguata che affianchi la parziale attuazione del sistema pianificatorio definito dal P.U.P.*";

- l'obiettivo di integrare le reti per la mobilità, previsto nel vigente P.U.P. 2008, ha comportato l'introduzione, in aggiunta al sistema dei corridoi, del nuovo concetto di "*ambiti di connessione*", definiti nella documentazione di Variante al P.U.P. – Corridoio Est come "*nuovi livelli di connessione che verranno dotati di consistenza cartografica e normativa in una fase successiva*", scaturiti da precise interrelazioni tra "ambiti rappresentativi di esigenze di connessione", calibrate su analoghe caratteristiche di accessibilità dei territori;

- nell'allegato B "Norme di attuazione" alla Variante al P.U.P. – Corridoio Est è riportata la modifica degli articoli 41 e 44 della legge provinciale 27 maggio 2008 n. 5 "Approvazione del nuovo piano urbanistico provinciale" nei seguenti termini:

  1. Dopo il comma 2 dell'articolo 41 dell'"Allegato B - Norme di attuazione" della legge provinciale 27 maggio 2008, n. 5 "Approvazione del nuovo piano urbanistico provinciale" è inserito il seguente:
  2 bis. La relazione illustrativa descrive gli ambiti di connessione intesi come aree funzionali al governo delle reti per la mobilità individuati al fine di prefigurare l'infrastrutturazione multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività dei territori. Gli ambiti di connessione trovano attuazione, anche per stralcio, con Variante al P.U.P., previa valutazione ambientale strategica, secondo le procedure definite dalla legge provinciale. Con la stessa Variante si definiscono i criteri di selezione delle scelte territoriali in tema di connessioni per l'ambito di riferimento in relazione al grado di soddisfazione del fabbisogno di connettività.

  La definizione delle scelte alla scala adeguata, nel rispetto dei criteri e del metodo stabiliti dalla Variante, è effettuata attraverso il piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale, previa valutazione ambientale strategica, ferme restando l'eventuale intesa tra la Provincia, lo Stato e altri enti territoriali ai sensi delle norme di attuazione dello Statuto speciale e della legislazione in materia e le modalità di aggiornamento delle previsioni del P.U.P.. L'eventuale intesa è ratificata con legge provinciale".

  2. Nel comma 1 dell'articolo 44 dell'Allegato B - "Norme di attuazione" della legge provinciale 27 maggio 2008, n. 5 "Approvazione del nuovo piano urbanistico provinciale", le parole "*dal comma 2 dell'articolo 41*" sono così sostituite "*dai commi 2 e 2 bis dell'articolo 41*";

- tale modifica normativa, finalizzata all'attivazione dell'ambito di connessione "Corridoio Est", non ha come esito una previsione cartografica, che deriverà successivamente dall'analisi delle peculiarità e delle esigenze di connessione dei territori, oltre che dalle relative caratteristiche socio-economiche ed ambientali, bensì indica il metodo con cui potrà essere introdotto un Piano stralcio per la mobilità di livello provinciale o un'ipotesi progettuale di massima, a

seconda dei risultati del processo valutativo condotto secondo il metodo multicriteria definito nella relazione illustrativa;

- la Variante oggetto di analisi introduce un aspetto di incoerenza tra il nuovo ambito di connessione, che annulla sostanzialmente la previsione attuale di corridoio est, e il piano urbanistico provinciale vigente nel suo complesso in quanto a prescindere dall'introduzione del comma 2 bis all'articolo 41 e dalla modifica nei riferimenti di rimando a questo nuovo comma all'articolo 44, rimangono valide le previsioni contenute al comma 1 dell'articolo 41 delle norme del P.U.P., e le descrizioni contenute nei capitoli 8.4 Relazioni territoriali e corridoi infrastrutturali e 9.4.2 Reti per la mobilità della Relazione Illustrativa, che definiscono i "corridoi infrastrutturali";

- il concetto di "ambiti di connessione", e nello specifico quello attuato con la Variante per il Corridoio Est, appare sostanzialmente contraddittorio rispetto alla previsione di corridoio corrispondente alla Valsugana, così come definito nel P.U.P. 2008, dal momento che esso si limita a introdurre esclusivamente un metodo operativo, che potrebbe ammettere diverse soluzioni, sia in termini di tipologie infrastrutturali che di tracciati, in uno scenario che non è possibile considerare come "quadro di riferimento" per la pianificazione subordinata, ed escludendo di fatto la possibilità di valutarne la coerenza con le previsioni P.U.P. 2008;

- la documentazione di Variante al P.U.P., con l'introduzione dell'Ambito di connessione Corridoio Est, conferma sostanzialmente gli obiettivi perseguiti dal Documento preliminare e cioè:
  - O.1 - Assicurare idonei collegamenti infrastrutturali del territorio provinciale in direzione Est con il Veneto, contribuendo all'interconnessione a livello europeo lungo il corridoio Mediterraneo;
  - O.2 - Perseguire mediante nuove infrastrutture la connessione intervalliva sul territorio provinciale nell'ottica di assicurare i collegamenti interni tra insediamenti e territorio e di rafforzare le condizioni fisiche di inclusione sociale;
  - O.3 - Rafforzare l'attrattività del Trentino nei macrosistemi economici nazionali mediante l'integrazione interna ed esterna nelle grandi reti;
  - O.4 - Sviluppare il ruolo di centri attrattori di Trento e Rovereto ampliandone il raggio di influenza verso l'Italia e l'Europa orientale;
  - O.5 - Perseguire effetti non solo trasportistici ma anche socio-economici delle nuove connessioni infrastrutturali per rispondere alle esigenze di collegamento del sistema locale;
  - O.6 - Adottare modalità di spostamento delle persone e delle merci più efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze della competitività degli operatori. In tal senso va individuato un modello di mobilità che risponda in modo equilibrato all'obiettivo di ridurre l'impatto negativo sulla qualità dell'aria che deriva dall'aumento dei carichi di traffico e, allo stesso tempo, di migliorare l'attrattività e l'integrazione dei territori, nel rispetto di un bilancio ambientale complessivo;

- la Variante al P.U.P. – Corridoio Est non fornisce contenuti assimilabili a quelli che dovrebbero caratterizzare il P.U.P. secondo quanto previsto all'articolo 21 "Obiettivi, contenuti e struttura del P.U.P." della Legge provinciale per il Governo del territorio n. 15/2015:
  1. Il P.U.P. è lo strumento unitario di governo e di pianificazione del territorio provinciale che definisce le strategie, le direttive e le prescrizioni da seguire per il governo e le trasformazioni territoriali. Il P.U.P. costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione degli altri strumenti di pianificazione del territorio e assicura il raccordo con gli strumenti di programmazione socio-economica.
  (...)
  4. Il P.U.P. contiene, in particolare:
  (...)

e)l'individuazione del sistema insediativo e delle reti infrastrutturali di rilievo provinciale;(...)
f) i criteri, gli indirizzi e i parametri per l'elaborazione e per la valutazione strategica degli altri strumenti di pianificazione;

- la medesima Variante non introduce chiari elementi di indirizzo pianificatorio, ma propone ipotesi di scenari alternativi, in termini di scala di intervento e in termini di esito (progettuale o urbanistico-territoriale), e quindi essa non può essere posta come quadro di riferimento per l'approvazione degli altri strumenti di pianificazione del territorio, come il Piano di Comunità o un P.R.G.;

- secondo l'interpretazione consueta e definita dalla legge provinciale per il governo del territorio del concetto di "pianificazione subordinata", la prima parte della Relazione Illustrativa della Variante in adozione sembra identificare la "pianificazione subordinata" con i Piani delle Comunità e con i P.R.G., senza definire le modalità con cui Comunità e Comuni potrebbero farsi carico dell'attuazione di un sistema infrastrutturale di portata sovra-comunale, sovra-comunitario, sovra-provinciale e senza precisare quali territori siano coinvolti dal "Corridoio Est", mentre successivamente viene precisato che per "pianificazione subordinata" si intendono il piano stralcio della mobilità e l'ipotesi progettuale, individuati quali strumenti per la definizione delle scelte territoriali;

- la Variante adottata comprende un documento in cui vengono raccolte le osservazioni presentate dai Comuni e dai soggetti territoriali interessati, comprese quelle del Comune di Besenello, senza che esse siano accompagnate da controdeduzioni o approfondimenti a sostegno delle modifiche apportate, non configurandosi come atto pianificatorio conseguente al documento preliminare, ma come una sostanziale sostituzione di esso;

- una Variante al P.U.P. incentrata sul tema dei trasporti, diversamente da quanto prospettato dalla Variante in oggetto, dovrebbe in modo strategico considerare l'intero sistema provinciale dei trasporti e delineare gli scenari infrastrutturali, non solo attraverso la definizione di obiettivi generali, nel rispetto di quanto previsto anche dalla legge provinciale 30 giugno 2017, n. 6, "Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile" che all'art 2 prevede che venga predisposto il piano provinciale della mobilità da approvare in coerenza con gli indirizzi del piano urbanistico provinciale;

- a seguito dell'entrata in vigore del "P.U.P. 2008" il tema della mobilità sostenibile ha assunto una sempre maggiore rilevanza nelle politiche internazionali, europee, nazionali e locali in materia di trasporti, anche nella prospettiva di contribuire a contrastare il costante aumento delle emissioni di gas ad effetto serra prodotte dal settore, che minacciano di compromettere gli sforzi volti a conseguire gli obiettivi climatici;

- le più recenti politiche europee in materia di trasporti mirano alla creazione di un sistema di mobilità sostenibile, intelligente, resiliente e in grado di raggiungere gli obiettivi del Green Deal europeo mediante l'adozione di strategie finalizzate ad accelerare la decarbonizzazione dei trasporti in sinergia con l'impegno di azzerare entro il 2050 le emissioni di gas ad effetto serra, contribuendo in tal modo al raggiungimento degli obiettivi climatici;

- la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile che declina, a livello nazionale, i principi e gli obiettivi dell'Agenda 2030 e il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (P.N.R.R.) che nella missione 3, denominata "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" punta a realizzare un sistema infrastrutturale di mobilità moderno, digitalizzato e sostenibile dal punto di vista ambientale;

- con la Variante al P.U.P. Corridoio Est non sono stati forniti adeguati approfondimenti relativi alla definizione del modello di mobilità da adottare per la risoluzione delle problematiche

ambientali e infrastrutturali descritte nel Documento preliminare, in termini di analisi dello stato dell'ambiente e della situazione socio-economica finalizzati alla costruzione di una idonea banca dati di tipo quantitativo e qualitativo;

- neppure in sede di adozione della Variante al P.U.P. – Corridoio Est sono stati affrontati i potenziali impatti generati sul sistema stradale di fondovalle né nelle aree delle città di Trento e di Rovereto, né nella Vallagarina legati a nuovi scenari di trasporto, né il ruolo che assumerebbe la ferrovia della Valsugana e la SS 47 nei confronti del nodo di Trento, anche in termini di opportunità per ridisegnare il sistema di mobilità pubblica locale;

- non sono stati forniti nuovi dati ad integrazione di quelli contenuti nel documento preliminare e nel rapporto preliminare che si limitavano a richiamare, in riferimento alle problematiche ambientali e funzionali inerenti la SS 47 della Valsugana, i dati 2018 relativi alle sole stazioni di monitoraggio nelle tratte Pergine Valsugana – Levico Terme e Trento – Pergine Valsugana, in particolare rispetto ai flussi di traffico rilevati in corrispondenza delle ulteriori tratte della medesima viabilità e nel tratto in prossimità del confine tra Trentino e Veneto, e in merito alle tipologie veicolari e al traffico merci;

- per valutare la coerenza della proposta di Variante al P.U.P. rispetto alle politiche di mobilità sostenibile sopra richiamate, è necessario disporre di dati rappresentativi e aggiornati inerenti i flussi di traffico con riferimento a volumi, tipologie veicolari e traffico merci anche al fine di verificare l'effettivo contributo determinato da ciascun tratto stradale rispetto al flusso di traffico complessivo interessante la S.S. 47 della Valsugana;

- la proposta di ampliamento del corridoio Est, così come descritta nel Documento preliminare e nel relativo rapporto preliminare, risultava priva di un quadro conoscitivo che rendesse possibile formulare considerazioni ambientali nello strumento pianificatorio, come richiesto dalla normativa in materia di valutazione ambientale strategica non sia più presente nella Variante al P.U.P. – Corridoio Est, e che ora tale scenario è stato sostituito dal nuovo concetto di "ambito di connessione", aperto a ipotesi di approfondimento che potranno configurarsi come piano stralcio della mobilità di livello provinciale o come precisazione progettuale;

- il rinvio della definizione cartografica e territoriale dell'ambito di connessione Est a una fase pianificatoria o progettuale successiva, non chiaramente definita nella documentazione della Variante al P.U.P. Corridoio Est, non permette di determinare il grado di idoneità, o di vulnerabilità, del territorio provinciale interessato e di individuare gli ambiti territoriali entro cui sviluppare i tracciati infrastrutturali;

- la mancanza di un quadro conoscitivo preliminare relativo all'ambito geografico di riferimento non permette di verificare la sostenibilità ambientale e socio-economica della proposta di Variante al P.U.P., confermando una lacuna riscontrata anche nel documento preliminare e nel rapporto preliminare, né di valutare con sufficiente dettaglio la coerenza degli obiettivi dichiarati con i quadri programmatico, pianificatorio, ambientale e socio-economico attuale, e che l'indefinitezza della soluzione territoriale corrispondente all'ambito di connessione Est impedisce:
  - di fornire adeguate indicazioni in relazione ai possibili impatti ambientali significativi, anche di tipo cumulativo, derivanti dall'attuazione della Variante al P.U.P., con particolare riguardo alle principali matrici ambientali (suolo, acqua, aria, rumore), all'impatto sul paesaggio e alla potenziale frammentazione delle connessioni ecologiche, e dall'eventuale interferenza con ulteriori interventi programmati o in fase di realizzazione;
  - di analizzare in via preventiva le ragionevoli alternative, compresa la non realizzazione dell'ampliamento del corridoio Est (opzione zero);

- il metodo introdotto dalla Variante in discussione si impernia attorno al concetto di "analisi multicriteria" che, come dice la relazione, è funzionale alla *"(...) costruzione del rapporto tra le*

tematiche da considerare nella proposizione dello scenario complesso che l'ambito di connessione sottende" e che, alle quattro tematiche individuate sono stati assegnati i seguenti punteggi:

- esigenze di connessione/connettività 40
- ambiente 25
- fattibilità tecnica 25
- costi 10

- il proposto metodo di valutazione multicriteria in base a cui valutare i possibili esiti alternativi potrebbe assumere valore in campo pianificatorio se applicato ai contenuti della Variante al P.U.P. e non a una "pianificazione subordinata" non ancora definita;

- la proposta di pesatura, con l'attribuzione di un punteggio ridotto alle tematiche ambientali, non è in nessun modo motivata seppur decisiva per l'esito dell'analisi stessa, mentre per definizione e buon esito del metodo dovrebbe essere oggetto di condivisione nell'ambito del procedimento che interessa prima la presente Variante e, in seguito, la pianificazione subordinata;

- la VAS non è finalizzata ad elaborare valutazioni di merito né propone o confronta alternative pianificatorie e progettuali, e che i relativi contenuti sono assunti a prescindere da concrete argomentazioni, senza apportare, perlomeno in maniera sintetica, motivazioni e dati a sostegno delle conclusioni poste (miglioramento dell'accessibilità e della mobilità di persone e merci, "riduzione degli impatti del transito, accompagnata da uno sviluppo economico dei territori attraversati e al rafforzamento delle connessioni con le Regioni vicine e con i grandi corridoi transeuropei", integrazione nella proposta di P.U.P. dell'obiettivo di "*riduzione delle emissioni climalteranti e di inquinanti in atmosfera e di contenimento del rischio climatico*"), peraltro condotti facendo riferimento a matrici ambientali a scala provinciale, cioè troppo ampi rispetto alle aree territoriali di riferimento della Variante, e basandoli su dichiarazioni di intenti e obiettivi;

- la medesima criticità si rileva all'interno del rapporto ambientale relativamente alle modalità di assegnazione dei pesi a ciascun aspetto da analizzare (aria 5%, acustica 10%, paesaggio 20%, reti ecologiche e biodiversità 20%, agricoltura 5%, archeologia 5%, acque superficiali 15%, acque sotterranee 10%, elementi geologici 10%);

Di seguito, in sintesi, i principali rilievi, molti dei quali rimasti immutati rispetto alla fase preliminare, alla documentazione di Variante come depositata in allegato alla deliberazione PAT n. 1923 del 28 ottobre 2022:

- mancanza di condivisione, di reale coinvolgimento e collaborazione fra enti nelle scelte: in tal senso si ravvisa la mancanza di ascolto delle comunità locali, per aver ignorato le perplessitàe i dissensi espressi nel corso degli anni dai diversi Consigli comunali, senza peraltro tentare di aprire una via improntata al dialogo e a una visione di concerto fra le varie realtà territoriali coinvolte;
- mancanza di considerazione dei programmi di governo degli enti locali, dello sviluppo delle vocazioni territoriali e degli aspetti ambientali e paesaggistici locali e mancanza di coerenzacon i documenti unici di programmazione dei comuni coinvolti;
- contrasto con i patti sovraprovinciali tesi a valorizzare e salvaguardare il patrimonio paesaggistico, culturale e ambientale montano; si evidenzia in particolare che la documentazione adottata non contiene le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. E ancora il mancato recepimento della partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti; enti territoriali

che avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure;

- incoerenza con i principi e le finalità della Legge Urbanistica Provinciale laddove prevede di "*garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degliinsediamenti*" e "*promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente*"; e ancora introduce la limitazioneal consumo di suolo "*anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanisticae di densificazione*";
- disallineamento della documentazione di progetto della variante adottata dalla Giunta Provinciale con gli indirizzi enunciati dalla medesima nella documentazionedella Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS;
- assoluta povertà informativa dei documenti di progetto della variante, i quali non menzionano e non riportano il progetto di fattibilità 2018-2019 elaborato dalla società autostradale all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture. D'altra parte,il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari per una loro valutazione multicriteriale da porre alla base del procedimento di variante al P.U.P. E ancora i documenti stessi non riportano lo stato di progettazione dell'opera e l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.;
- mancata menzione e considerazione delle criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvativi. Gli stessi tecnici di R.F.I. hanno preso atto dell'impossibilità di prevedere un tracciato in galleria che perforasse il massiccio della Vigolana per arrivare a sud di Rovereto a causa dei rischi di perdita delle venute d'acqua delle sorgenti di Acquaviva e di Spino;
- mancata considerazione della necessità di sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto; nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti; tali profili devono essere valutati con assoluta attenzione e posti quali indicatori non negoziabili, considerato il rischio di estinzione delle sorgenti stesse. Le fonti d'acqua, infatti, non sono sistemi statici, ma evolvono. Ogni ambiente naturale è governato da processi complessi in cui interagiscono moltissimi elementi e pertanto devono essere preventivamente attentamente valutati tutti i cambiamenti. Le fonti d'acqua sono risorse nonriproducibili, un fattore di sviluppo e un bene pubblico irrinunciabile;
- carenza degli obiettivi proposti nei documenti predisposti dalla Provincia, i quali paiono del tutto generici e difficilmente argomentabili, seppur nella loro parzialità, stante l'assenza di ogni riferimento specifico e concreto anche in termini di meri obiettivi e linee direttive da perseguire;
- impressione che la visione sottesa alla variante al P.U.P. derivi dalla pressione dellenuove viabilità realizzate dalla Regione Veneto e quindi la stessa sembra per lo più improntataa subire e rincorrere infrastrutture da altri realizzate piuttosto che governare lo sviluppo della nostra Provincia; e ancora il documento sembra motivato da pressioni economiche indotte dalla realtà veneta, anziché da effettivi studi e analisi di settore condotte in Trentino per la valorizzazione delle realtà locali;
- declinazione, da parte della variante, limitata ad un "metodo operativo", che potrebbe ammettere diverse soluzioni, sia in termini di tipologie infrastrutturali che di tracciati (ambiti localizzativi diffusi e non delineati), in uno scenario che non è possibile considerare come "quadro di riferimento" per la pianificazione subordinata, escludendo di fatto la possibilità

di valutare la coerenza con le previsioni del P.U.P. vigente;

- assoluta genericità ed indefinitezza del quadro documentale proposto, circostanza questa che rende la proposta della nuova infrastrutturazione del tutto inconciliabile con la pianificazione subordinata; ciò costituisce ostacolo fattuale per i Comuni e le Comunità per poter esprimere le osservazioni di competenza, come previsto dalle disposizioni vigenti;
- mancata trattazione, nonostante le sollecitazioni contenute nelle osservazioni formulate sul Documento Preliminare, del tema della mobilità sostenibile che pur ha assunto una sempre maggiore rilevanza nelle politiche internazionali, europee, nazionali e locali in materia di trasporti e che, all'interno del P.U.P., avrebbe dovuto essere declinato in modo strategico, considerando l'intero sistema provinciale dei trasporti e delineando gli scenari infrastrutturali;
- insufficienza dei dati forniti a sostegno di qualsiasi scenario possibile o di qualsiasi indirizzo pianificatorio; i dati relativi al traffico forniti non risultano rappresentativi e non si rivelano utili né alla definizione di un sistema di mobilità e alla conseguente valutazione dei potenziali impatti indotti sulla Vallagarina e sul sistema stradale di fondovalle, né per definire il ruolo che assumerebbero le infrastrutture esistenti, anche in relazione agli ambiti territoriali limitrofi;
- definizione di criteri valutativi che appaiono del tutto apodittici e per nulla giustificati. Il metodo introdotto dalla Variante in discussione si impernia attorno al concetto di "analisi multicriteria" che, come dice la relazione, è funzionale alla *"(...) costruzione del rapporto tra le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario complesso che l'ambito di connessione sottende*". Ciò detto, la proposta di pesatura, con l'attribuzione di un punteggio ridotto rispetto alle tematiche ambientali non è in nessun modo motivata e pur tuttavia decisiva per l'esito dell'analisi stessa. Inoltre, anche all'interno del rapporto ambientale si rileva la medesima criticità, relativamente alle modalità di assegnazione dei pesi a ciascun aspetto da analizzare;
- carenza della Variante al P.U.P. – Corridoio Est dei contenuti assimilabili a quelli che dovrebbero caratterizzare il P.U.P. secondo quanto previsto all'articolo 21 "Obiettivi, contenuti e struttura del P.U.P." della Legge provinciale per il Governo del territorio n. 15/2015. In tal senso si rammenta che il P.U.P. è lo strumento unitario di governo e di pianificazione del territorio provinciale che definisce le strategie, le direttive e le prescrizioni da seguire per il governo e le trasformazioni territoriali. Lo stesso costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione degli altri strumenti di pianificazione del territorio, e deve assicurare il raccordo con gli strumenti di programmazione socio-economica, contenendo anche l'individuazione del sistema insediativo e delle reti infrastrutturali di rilievo provinciale.

Dalle considerazioni sin qui formulate, ai sensi dell'articolo 29 della legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, si formulano le seguenti osservazioni alla documentazione relativa alla Variante al P.U.P. – Ambito di connessione Corridoio Est adottata in prima istanza con deliberazione di Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022:

a) la proposta di modifica alle norme di attuazione del Piano urbanistico provinciale non è definibile come "Variante al P.U.P.", in quanto non presenta i contenuti attribuiti a tale livello di pianificazione dalla Legge per il governo del territorio e appare incoerente con lo stesso P.U.P. vigente; quanto proposto potrebbe essere approvato solo come proposta metodologica per la redazione di una Variante al P.U.P., non come Variante stessa che rimanda la definizione dei contenuti ad altri strumenti di pianificazione subordinata; B1 C5 C10
b) la Variante al P.U.P. Corridoio Est indica in modo generale obiettivi e finalità, ma non individua alcuna proposta, definendo una "cornice urbanistica di indirizzo" che rimanda alla pianificazione subordinata la declinazione di strategie ed azioni per il soddisfacimento degli obiettivi proposti, che dovranno essere perseguiti in una fase successiva attraverso gli strumenti attuativi definiti dal nuovo comma 2 bis dell'articolo 41 delle norme di attuazione di piano, come ipotesi progettuali di massima o piani stralcio della mobilità sviluppati all'interno di un non chiaro concetto di "ambito di connessione"; C5

c) la Variante al P.U.P. Corridoio Est si limita a introdurre un metodo operativo, che potrebbe ammettere diverse soluzioni, sia in termini di tipologie infrastrutturali che di tracciati, in uno scenario che non è possibile considerare come "quadro di riferimento" per la pianificazione subordinata, escludendo di fatto la possibilità di valutare la coerenza con le previsioni del P.U.P. 2008; **B1 C5 C10**

d) appare poco chiara la formulazione della proposta anche in riferimento al ruolo della pianificazione subordinata, ostacolando di fatto la possibilità che Comuni e Comunità esprimano le osservazioni di competenza, come previsto dalla legge vigente, rispetto a scenari che potrebbero concretizzarsi in configurazioni molto diverse, a scala progettuale o a scala urbanistico-territoriale; **A1 A2 C5**

e) non è stato affrontato, nonostante le sollecitazioni contenute nelle osservazioni formulate sul Documento Preliminare, il tema della mobilità sostenibile che pur ha assunto una sempre maggiore rilevanza nelle politiche internazionali, europee, nazionali e locali in materia di trasporti e che, all'interno del P.U.P., avrebbe dovuto essere declinato in modo strategico, considerando l'intero sistema provinciale dei trasporti e delineando gli scenari infrastrutturali; **C6 C10**

f) la Variante al P.U.P. non definisce un modello di mobilità, che possa essere declinato sulla base di adeguato approfondimento dei quadri programmatico, pianificatorio, ambientale e socio-economico caratterizzanti l'ambito geografico di intervento, costruiti a partire da idonei dati quantitativi e qualitativi, con particolare riguardo ai volumi di traffico, alle tipologie veicolari e al traffico merci interessanti l'intero percorso della SS 47 della Valsugana, che consentano di integrare in maniera efficace le considerazioni ambientali nello strumento pianificatorio, come richiesto dalla normativa in materia di valutazione ambientale strategica, e che permettano di giustificare i potenziali impatti ambientali, le ragionevoli alternative, l'elenco preliminare degli indicatori di contesto e la proposta di sistema di monitoraggio degli impatti ambientali, descritti nel rapporto preliminare; **A4 C1 C6 C10**

g) rimangono del tutto insufficienti i dati forniti a sostegno di qualsiasi scenario possibile o di qualsiasi indirizzo pianificatorio; i dati relativi al traffico forniti non risultano rappresentativi e non si rivelano utili alla definizione di un sistema di mobilità e alla conseguente valutazione dei potenziali impatti generati sul sistema stradale di fondovalle né nelle aree delle città di Trento e di Rovereto, né della Vallagarina, né per definire il ruolo che assumerebbero le infrastrutture esistenti, quali la ferrovia della Valsugana e la SS 47, rispetto al nodo di Trento, anche in termini di opportunità per ridisegnare il sistema di mobilità pubblica locale; **C10 C11**

h) la Variante al P.U.P. Corridoio Est non si configura come approfondimento della visione di mobilità proposta dal Documento preliminare, che risultava limitata a soluzioni di tipo stradale, e pertanto non si verifica la necessaria consequenzialità tra il Documento preliminare e i contenuti della Variante adottata, posta la sostanziale sostituzione dei contenuti anziché l'approfondimento o la rettifica di quanto disposto dal Documento preliminare, vanificando quanto previsto dalla legge provinciale vigente ed espropriando le comunità locali di una fondamentale fase conoscitiva e partecipativa; **A1 A2 B2**

i) la Variante adottata, comprendendo un documento in cui vengono raccolte le osservazioni presentate dai Comuni e dai soggetti territoriali interessati, incluse quelle formulate dal Comune di Besenello, senza che le stesse siano accompagnate da controdeduzioni o approfondimenti a sostegno delle modifiche apportate, non si configura come un atto pianificatorio conseguente al documento preliminare, ma si sostituisce ad esso; **A1 A2**

j) le strategie indicate dalla legge provinciale n. 6 del 30 giugno 2016 "Pianificazione e gestione degli interventi di mobilità sostenibile" risultano del tutto disattese, aspetto particolarmente critico considerato che la proposta di Variante al P.U.P. – Corridoio Est comporta ricadute decisive sul sistema della mobilità, in assenza peraltro di un Piano stesso della mobilità di livello provinciale o di qualsiasi premessa ad esso; **C3 C5**

k) l'attribuzione dei pesi alle quattro tematiche di riferimento al fine dell'analisi multicriteria, e agli aspetti specifici di cui al rapporto ambientale (aria, acustica, paesaggio, agricoltura, archeologia, suolo, sottosuolo e acque, reti ecologiche e biodiversità), in assenza di qualsiasi giustificazione e in assenza di un necessario percorso partecipato per la definizione degli stessi, non può essere posta in maniera unilaterale come unico metodo di **A2 A3**

valutazione delle future fasi di pianificazione subordinata o di sviluppo progettuale;

l) ribadendo la necessità di esplicitare già in questa fase i criteri di scelta, non si condividono i pesi attribuiti alle tematiche, che penalizzano la parte ambientale, nonché i pesi attribuiti alle matrici ambientali che dovranno essere contestualizzati ad una scala territoriale adeguata; **A2 A3**

m) la VAS, priva di qualsiasi dato di conoscenza che possa correlare lo stato di fatto alle previsioni progettuali, non fornisce alcuna valutazione riferita a ipotesi pianificatorie concrete e non prefigura azioni per l'attuazione degli obiettivi, dichiarandosi dunque priva di impatti che saranno individuabili solo nelle fasi successive. **C3 C8**

Tutto ciò premesso, in forza del mandato ricevuto dal Consiglio comunale sul tema espresso all'unanimità di voti con deliberazione n. 27 del 28 settembre 2021, ai sensi e per gli effetti dell'art. 29 della L.P.15/2015 citato:

1) si presentano le proprie osservazioni formulate in premessa,
2) si rimanda per quanto non esposto in premessa alle osservazioni approvate dalla Assemblea per la pianificazione urbanistica e lo sviluppo della Comunità della Vallagarina con deliberazione n. 3 del 7 febbraio u.s., da intendersi quale parte integrante e sostanziale della presente;
3) si conferma, alla luce della disamina della documentazione presentata il cui esito trova definizione nel documento approvato al punto precedente, quanto già espresso con le deliberazioni del Consiglio comunale di Besenello n. 27 del 29 settembre 2021 e n. 36 del 21 dicembre 2021;
4) si richiede, alla luce di quanto sopra, la revoca e/o l'annullamento della procedura di variante adottata, in ragione delle carenze documentali e motivazionali più volte espresse, illustrate e riprese.

Cordiali saluti.

Il SINDACO
dott. Cristian Comperini

COMUNE DI BESENELLO - Trento -

Comunità Alta Valsugana e Bersntol
Tolgamoà schòft Hoa Valzegù ont Bersntol

Pergine Valsugana 09 febbraio 2023

Prot.nr.

Spett.le
Provincia Autonoma di Trento
Servizio Urbanistica
Via Mantova 67
38122 Trento
Pec: serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it

Alla c.a.
Vicepresidente
Assessore all'Urbanistica ambiente e cooperazione
Mario Tonina

Oggetto: Progetto di variante al PUP relativo all'ambito di connessione "Corridoio Est" – Valsugana.
Valutazioni della Comunità Alta Valsugana e Bersntol in merito alla proposta adottata dalla Giunta Provinciale con deliberazione n. 1903 dd. 28/10/2022.

Presa visione dei documenti di variante al PUP adottata dalla Giunta provinciale per l'attivazione dell'ambito di connessione "Corridoio Est", identificato con l'asse della S.S. 47 (e potenziali sviluppi) e con l'asse ferroviario della valsugana oggetto di necessari interventi di miglioramento, la Comunità di Valle ritiene opportuno riprendere e ribadire le considerazioni già espresse con Deliberazione Assembleare n. 3 dd. 28/09/2021 rispetto al documento preliminare della variante in oggetto.

In particolare, nella nota approvata dall'Assemblea di Comunità, si evidenziava la fragilità del sistema territoriale interessato, non soltanto nella zona dei laghi di Caldonazzo e Levico ma anche in aree limitrofe e più vaste, stante la ricchezza di emergenze ambientali in parte già censite e messe in rete attraverso progetti territoriali che stanno via via procedendo (es. rete di riserve del Brenta, Parco fluviale del torrente Centa, Parco minerario, etc.). C2 D1

Si ricordavano inoltre gli indirizzi strategici della pianificazione comunitaria (Piano territoriale di Comunità) sul tema della mobilità, con la conferma dell'ipotesi di tunnel sotto il Colle di Tenna e la

necessità di superare le criticità del sistema ferroviario con l'ammodernamento della linea ed il raddoppio nei tratti più carenti.

Alcuni dei temi sottoposti, in particolare quelli delle risorse ambientali e della fragilità del sistema interessato, sembra siano stati almeno in parte considerati, posto che fra i criteri metodologici imposti dalla VAS correlata alla proposta di variante adottata e rivolti alla pianificazione attuativa successiva (Piano provinciale della mobilità o proposta progettuale) è compresa, ad esempio, la redazione di Carte della sensibilità per la valutazione delle soluzioni progettuali. A4 C6

La proposta di variante adottata dalla Giunta provinciale sembra tuttavia principalmente rivolta a determinare metodi e criteri per la successiva pianificazione attuativa (Piano provinciale della mobilità e proposte progettuali) piuttosto che a definire fin d'ora ipotesi concrete e soluzioni progettuali. C5 D1

Pertanto, constatata la genericità della proposta di variante adottata dalla Giunta provinciale rispetto ad ipotesi e soluzioni progettuali tangibili (che vengono rinviate ai passaggi progettuali successivi) sulle quali esprimere pareri e valutazioni puntuali, in questa fase si confermano le valutazioni precedenti (qui allegate) espresse in riferimento al documento preliminare, rinviando ulteriori considerazioni ai successivi approfondimenti progettuali dei vari strumenti attuativi che verranno sottoposti all'esame delle Comunità territoriali.

Il Presidente della Comunità
Alta Valsugana e Bersntol

Andrea Fontanari

Documento originato in modalità elettronica

ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2010, n. 235.

La firma è apposta in forma digitale

Comunità Alta Valsugana e Bersntol

Tolgamoa'schòft Hoa Valzegu' ont Bersntol

CON SEDE IN PERGINE VALSUGANA

Verbale di deliberazione N. 5

dell'Assemblea di Comunità Alta Valsugana e Bersntol

OGGETTO: Delibera della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021: documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est.Osservazioni e proposte della Comunità Alta Valsugana e Bersntol ai sensi dell'articolo 28 della L.P. 15/2015 e s.m.

L'anno **duemilaventuno**, addì **ventotto** del mese di **settembre**, alle ore **18:00**, presso la sala Assmblea, convocata dal Presidente con avviso prot. n. 18791/2.2.3 dd. 21 settembre 2021, recapitato ai singoli componenti, si è riunita l'Assemblea di Comunità.

	P	AG	AI		P	AG	AI
ACLER TOMMASO	☒	☐	☐	MOLTRER FRANCESCO	☐	☐	☒
ANDERLE DANILO	☐	☐	☒	MOLTRER STEFANO	☐	☐	☒
BERTOLDI MANUEL	☒	☐	☐	NEGRIOLLI MASSIMO	☒	☐	☐
COLOMBINI MATTEO	☐	☐	☒	PACCHIELAT MICHELA	☒	☐	☐
DALLAPICCOLA GIORGIO	☐	☐	☒	PAOLI MAURO	☒	☐	☐
DEBORTOLI STEFANO	☒	☐	☐	PASSAMANI MICHELA	☒	☐	☐
FONTANARI IVANO	☐	☐	☒	PASSAMANI FRANCO	☐	☐	☒
GADLER MIRKO	☐	☐	☒	PINTARELLI WALTER	☒	☐	☐
GIACOMELLI RICCARDO	☒	☐	☐	PUEL DIEGO	☐	☐	☒
GIOVANNINI IVAN	☒	☐	☐	RIZZI DANIELE	☒	☐	☐
GROFF BRUNO	☐	☐	☒	SCARPA PIETRO	☒	☐	☐
LAZZERI ANDREA	☒	☐	☐	SVALDI ALESSANDO	☐	☒	☐
MATTIVI IVAN	☒	☐	☐	TAFFARA MARINA	☐	☒	☐
MOAR DIEGO	☒	☐	☐	TAMANINI ARMANDO	☒	☐	☐
MOLTRER LUCA	☒	☐	☐	VIGOLANI LUCA	☒	☐	☐

Partecipa il Segretario reggente dott.ssa MARIUCCIA CEMIN ai sensi dell'art. 42 del Regolamento di funzionamento dell'Assemblea approvato con Decreto del Commissario della Comunità n. 30 di data 10 dicembre 2020.

Il Presidente della seduta MASSIMO NEGRIOLLI, invita l'Assemblea a deliberare sull'oggetto soprariportato, posto al n. 2 dell'ordine del giorno.

SERVIZIO ISTRUTTORE

SEGRETERIA ☒

FINANZIARIO ☐

PROGRAMMAZIONE ☐

SOCIO ASSISTENZ./

EDILIZIA ABITATIVA ☐

URBANISTICA ☒

SERVIZIO FINANZIARIO

Visto e prenotato l'impegno

N. _____

al Cap._____ art. _____

del Bilancio _____

N. Meccanogr. _____

F.to IL RESPONSABILE
Servizio Finanziario

5 - Delibera di Assemblea

Deliberazione dell'Assemblea della Comunità n. 5 del 28 settembre 2021

OGGETTO: Delibera della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021: documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est.
Osservazioni e proposte della Comunità Alta Valsugana e Bersntol ai sensi dell'articolo 28 della L.P. 15/2015 e s.m.

Il Relatore comunica:

- la Giunta provinciale nella seduta del 25 giugno 2021 ha approvato con deliberazione n. 1058 il documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est;
- il documento preliminare è previsto dall'articolo 28 della L.P. 15/2015 e contiene l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire con la variante al PUP; il documento preliminare è accompagnato al rapporto preliminare a supporto della consultazione preliminare prevista dall'articolo 3 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg;
- l'articolo 28 della legge urbanistica provinciale stabilisce che il documento preliminare è trasmesso alle comunità, ai comuni, al Consiglio delle autonomie locali, oltre che al Consiglio provinciale; entro novanta giorni dal ricevimento del documento, comunità, comuni e Consiglio delle autonomie locali possono trasmettere alla Giunta provinciale osservazioni e proposte – con riferimento agli obiettivi della variante – per la risoluzione dei principali problemi di assetto dei loro territori;
- decorsi tali termini, la Giunta provinciale può procedere all'adozione della variante al PUP.
- in data 1 luglio 2021 con prot. 12981, l'Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione ha trasmesso la deliberazione della Giunta provinciale n.1058 del 25 giugno 2021, ed il testo del documento preliminare approvato al fine di consentire a comuni e comunità di formulare e presentare osservazioni e proposte;
- il Piano urbanistico provinciale è lo strumento unitario di governo e di pianificazione del territorio provinciale e strumento della programmazione provinciale;
- in ordine alle reti per la mobilità il PUP vigente chiarisce che il tema "in quanto questione complessa, è affrontato dal PUP attraverso la previsione di un modello sistemico, ovvero introducendo un metodo di programmazione ed elaborazione delle scelte, espresso dalla relazione, dalla cartografia e dalle norme del Piano"; in tal modo il PUP propone il quadro degli obiettivi di interconnessione fra il Trentino, il resto d'Italia e d'Europa, nonché di integrazione della mobilità interna con le dinamiche del territorio;
- il disegno del PUP si propone di migliorare le relazioni interne ed esterne, sulla base delle strategie e del metodo indicato nella relazione e nelle norme di Piano, individuando i "corridoi infrastrutturali" di interconnessione con le regioni limitrofe nonché di integrazione interna;
- il PUP prefigura il quadro di riferimento per la valutazione delle esigenze di collegamento e dei limiti territoriali, definendo la soluzione infrastrutturale sulla base dell'ipotesi progettuale di massima per assicurare il calibrato inserimento di ogni tracciato nello specifico contesto, l'adozione della tipologia infrastrutturale coerente con il modello di mobilità, la ricerca del confronto mediante idonee forme di partecipazione degli interessi e delle Comunità coinvolte;
- per quanto riguarda i corridoi di accesso l'articolo 41 delle norme del PUP prevede che, per i nuovi collegamenti viabili da realizzare nell'ambito di questi corridoi infrastrutturali, l'assenso della Provincia è prestato previa valutazione strategica sull'ipotesi progettuale di massima, da condurre in coerenza con i contenuti del PUP ed assicurando le forme di partecipazione previste dalla procedura di valutazione;
- nella cornice individuata dal PUP i "corridoi d'accesso" trovano a Trento, attraverso l'interconnessione dei vari sistemi di mobilità, il nodo comune: il corridoio Nord-Sud, parte del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, rivolto principalmente al Nord Europa, inteso

come corridoio di interconnessione infrastrutturale lungo l'asse del Brennero (corridoio del Brennero); il corridoio Est, rivolto verso il Veneto e all'interconnessione con il corridoio Mediterraneo (corridoio della Valsugana); il corridoio Ovest, più orientato al miglioramento delle connessioni interne, si sviluppa lungo le Valli Giudicarie in direzione di Brescia (corridoio delle Giudicarie);

- il **corridoio Est-Valsugana,** oggetto principale del documento preliminare che avvia il procedimento di variante al PUP, si identifica nell'asse della S.S. 47, con i potenziali sviluppi, e con l'asse della ferrovia della Valsugana oggetto di interventi di miglioramento;
- La Relazione del PUP 2008 descrive il corridoio evidenziando la sua "...notevole importanza interna nelle strategie di sviluppo economico sia perché rappresenta una alternativa al Brennero nella connessione fra i corridoi europei 4, 5, e 10, sia perché territorialmente attraversa aree particolarmente delicate sotto il profilo ambientale, come la zona dei laghi di Caldonazzo e Levico...", sia per la pressione, indotta sull'asse Est, dalle nuove viabilità in fase di programmazione o realizzazione nell'area padana compresa tra Ferrara, Rovigo, Vicenza e Padova (Pedemontana Veneta, prolungamento della A31 verso Rovigo, nuova autostrada Cremona-Mantova-Rovigo);
- la visione proposta dal PUP per il corridoio Est punta alla risoluzione delle problematiche connesse ai volumi di traffico in un'area sensibile di interesse sovraprovinciale, cercando di sviluppare politiche condivise con le regioni limitrofe, al fine di attivare forme di "pedaggi selettivi" del traffico merci sugli assi vocati come le autostrade e le ferrovie;
- la Relazione del PUP considera che "...sotto il profilo della programmazione territoriale due temi importanti nell'ambito di questo corridoio sono quelli relativi al completamento degli interventi di miglioramento e messa in sicurezza della SS47 nonché la prosecuzione delle opere di modernizzazione della linea ferroviaria della Valsugana...";
- il Servizio Urbanistica della Comunità Alta Valsugana e Bersntol ha approfondito il documento preliminare approvato dalla Giunta provinciale, che contiene indicazioni ed illustrazioni degli obiettivi generali che si intendono perseguire espressi in maniera generale ed in larga scala, rispetto a quelle che possono essere ipotesi concrete di collegamenti infrastrutturali, sia viabilistici che su rotaia. Temi che andranno successivamente definiti con maggior dettaglio nella valutazione strategica successiva;
- il documento preliminare provinciale affronta temi contenuti anche nel Piano Territoriale di Comunità che a sua volta ha ripreso e sviluppato temi relativi a viabilità, paesaggio, reti delle Riserve naturali, emersi nell'Accordo di Programma sottoscritto da Comuni e Comunità e propedeutico alla formazione del PTC;
- al fine collegare in maniera esaustiva i contenuti strategici del documento preliminare della variante al PUP relativa al corridoio di accesso Est, rispetto alle principali caratteristiche e criticità del territorio dell' Alta Valsugana, la Comunità, tramite il suo Servizio Urbanistica ha predisposto un documento di osservazioni e proposte, allegato alla presente deliberazione, e che descrive in maniera esaustiva tutti gli approfondimenti ed i contributi che s'intendono presentare alla Giunta provinciale per un proficuo confronto sul tema.

Tutto ciò premesso,

presa visione del documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, approvato dalla Giunta provinciale con deliberazione n. 1058 del 25 giugno 2021;

visto l'articolo 28 della L.P. 15/2015 che stabilisce che entro novanta giorni dal ricevimento del documento, comunità, comuni e Consiglio delle autonomie locali possono trasmettere alla Giunta provinciale osservazioni e proposte – con riferimento agli obiettivi della variante – per la risoluzione dei principali problemi di assetto dei loro territori;

esaminato il documento "Osservazioni e proposte della Comunità Alta Valsugana e Bersntol", predisposto dal Servizio Urbanistica della Comunità sul documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso Est approvato dalla G.P. con deliberazione n. 1058 dd. 25/06/2021, ritenendo lo

stesso condivisibile ed esaustivo rispetto ai temi più significativi del territorio dell'Alta Valsugana,

L'ASSEMBLEA DELLA COMUNITA'

- visti tutti gli atti citati in premessa;
- ascoltata l'esposizione dei relatori;
- condiviso il documento "Osservazioni e proposte della Comunità Alta Valsugana e Bersntol", predisposto dal Servizio Urbanistica della Comunità sul documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso Est approvato dalla G.P. con deliberazione n. 1058 dd. 25/06/2021;
- visto il PTC, approvato con deliberazione della giunta provinciale n. 531 di data 19 aprile 2019 ed entrato in vigore dal 10 maggio 2019;
- vista la legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15 "legge provinciale per il governo del territorio" e ss.mm.;
- vista la legge provinciale 27 maggio 2008, n. 5 "Approvazione del nuovo piano urbanistico provinciale";
- vista la legge provinciale 23 maggio 2007 n. 11, "Governo del territorio forestale e montano, dei corsi d'acqua e delle aree protette";
- vista la legge provinciale 16 giugno 2006, n. 3 "Norme in materia di governo dell'autonomia del Trentino" e ss.mm.;
- visto il Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige, approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2 come modificato con legge regionale 8 agosto 2018, n. 6, applicabile alle Comunità per quanto non espressamente stabilito dalla legge provinciale n. 3 del 2006 e ss.mm.;
- vista la legge provinciale n. 18 dd. 4 agosto 2021, ed in particolare l'art. 7 comma 2bis, il quale ricostituisce fino al 31 dicembre 2022, le Assemblee di Comunità previste dall'art. 5 comma 6) della L.P. 6 agosto 2020 n. 6;
- visto il Regolamento di funzionamento dell'Assemblea di Comunità approvato con decreto del Commissario della Comunità n. 30 di data 10 dicembre 2020.

Visto il seguente parere di regolarità tecnica espresso sul presente provvedimento e dato atto che non necessita il parere di regolarità contabile:
effettuata regolarmente l'istruttoria relativa alla presente proposta di delibera, in data 28 settembre 2021 si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico – amministrativa ai sensi dell'articolo 185 del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2,

IL SOSTITUTO DEL RESPONSABILE DEL SERVIZIO URBANISTICA
Geom. Flavio Passamani

Dato atto che trattandosi di provvedimento concernente la materia della programmazione territoriale non si concreta nei confronti dei componenti l'Assemblea che sono amministratori comunali l' "interesse", così come qualificato al secondo comma dell'art. 14 del Testo coordinato delle disposizioni sull'ordinamento dei comuni contenute del D.P.Reg. 01 febbraio 2005 n. 3/L, tale da comportare l'obbligo di astensione.

Ritenuto di dover dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi dell'articolo 183 comma 4 del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con L.R. 3 maggio 2018, n. 2, per consentire d'inoltrare tempestivamente le osservazioni e le proposte alla Giunta provinciale.

Con voti favorevoli n. 11, contrari n. 3 (Riccardo Giacomelli, Luca Vigolani e Michela Pacchielat), astenuti n. 4 (Armando Tamanini, Diego Moar, Luca Moltrer, Walter Pintarelli), su n. 18 Consiglieri presenti e votanti, espressi per alzata di mano e proclamati ad alta voce dal Presidente, giusta verifica degli scrutatori nominati in apertura di seduta,

D E L I B E R A

1. di condividere ed approvare il documento "Osservazioni e proposte della Comunità Alta Valsugana e Bersntol" (allegato A alla presente deliberazione) predisposto dal Servizio Urbanistica della Comunità, in merito al documento preliminare approvato dalla G.P. con deliberazione n. 1058 dd. 25/06/2021 ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso Est. Ritenendo lo stesso documento "Osservazioni e proposte..." esaustivo, rispetto ai temi più significativi del territorio dell'Alta Valsugana;

2. di dichiarare, con voti favorevoli n. 11, contrari n. 3 (Riccardo Giacomelli, Luca Vigolani e Michela Pacchielat), astenuti n. 4 (Armando Tamanini, Diego Moar, Luca Moltrer, Walter Pintarelli), su n. 18 Consiglieri presenti e votanti, la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi dell'articolo 183 comma 4 del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con L.R. 3 maggio 2018, n. 2, per le motivazioni espresse in premessa;

3. di trasmettere il documento "Osservazioni e proposte della Comunità Alta Valsugana e Bersntol" (allegato A, alla presente deliberazione), predisposto dal Servizio Urbanistica della Comunità, alla Giunta provinciale secondo quanto disposto dall'articolo 28 della L.P. 15/2015;

4. di dare atto che a norma dell'articolo 4, della legge provinciale 20 novembre 1992, n. 23 e ss.mm., avverso il presente provvedimento è possibile presentare:
   - opposizione al Presidente dell'Assemblea della Comunità, entro il periodo di pubblicazione, da parte di ogni cittadino ai sensi dell'articolo 183, comma 5, del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con L.R. 3.5.2018, n. 2;
   - ricorso giurisdizionale avanti al Tribunale Regionale Giustizia Amministrativa di Trento, entro 60 giorni, ai sensi degli articoli 13 e 29 del D.Lgs. 2 luglio 2010, n. 104;
   - ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni ai sensi dell'articolo 8 del D.P.R. 24.11.1971, n. 1199.

Verbale letto, approvato e sottoscritto.

L.S.

IL SEGRETARIO REGGENTE
dott.ssa MARIUCCIA CEMIN

IL PRESIDENTE DELL'ASSEMBLEA
MASSIMO NEGRIOLLI

RELATA DI PUBBLICAZIONE

La presente deliberazione è in pubblicazione per estratto all'Albo telematico per **10 giorni** consecutivi, dal 29 settembre 2021 al 9 ottobre 2021

L.S.

IL SEGRETARIO REGGENTE
- dott.ssa Mariuccia Cemin -

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

Si certifica che la presente deliberazione è stata dichiarata **immediatamente eseguibile** ai sensi dell'art. 183, comma 4, del Codice degli Enti Locali approvato con L.R. 3 maggio 2018, n. 2.

Pergine Valsugana, 29 settembre 2021

L.S.

IL SEGRETARIO REGGENTE
- dott.ssa Mariuccia Cemin -

ESITO PUBBLICAZIONE

Nel periodo di pubblicazione sono / non sono pervenute n. _____ opposizioni.

Pergine Valsugana, _____

L.S.

IL SEGRETARIO REGGENTE
- dott.ssa Mariuccia Cemin -

A2 C5 C10
D1

CONSIDERAZIONI IN MERITO AL DOCUMENTO PRELIMINARE DELLA P.A.T., APPROVATO DALLA G.P. CON DELIBERAZIONE N. 1058 DD. 25/06/2021 AI FINI DELLA VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSO EST

art. 28 della L.P. 4 agosto 2015 n. 15 e s.m.

Introduzione.

Con deliberazione n. 1958 dd. 25/06/2021, la Giunta provinciale ha approvato il Documento Preliminare propedeutico ad una variante al PUP relativa al “corridoio di accesso est”, secondo quanto previsto dall’art. 28 della L.P. 15/2015 e s.m.

Riguardo alle reti per la mobilità, il PUP vigente propone il quadro degli obiettivi di interconnessione fra il Trentino, il resto d’Italia e d’Europa, nonché di integrazione della mobilità interna con le dinamiche del territorio.

Il disegno del PUP si propone di migliorare le relazioni interne de esterne, sulla base delle strategie e del metodo indicato nella Relazione e nelle Norme di Piano, individuando i “corridoi infrastrutturali” di interconnessione con le regioni limitrofe nonché di integrazione interna.

Il PUP prefigura il quadro di riferimento per la valutazione delle esigenze di collegamento e dei limiti territoriali, definendo la soluzione infrastrutturale sulla base dell’ipotesi progettuale di massima per assicurare il calibrato inserimento di ogni tracciato nello specifico contesto, l’adozione della tipologia infrastrutturale coerente con il modello di mobilità, la ricerca del confronto mediante idonee forme di partecipazione degli interessi e delle Comunità coinvolte.

I corridoi, descritti nella Relazione del PUP e articolati in corridoi di accesso e corridoi interni, sono intesi rispettivamente come **fasce territoriali** interessate da sistemi di mobilità stradale e/o ferroviaria destinate ad assicurare i collegamenti fra il Trentino e le regioni limitrofe. Questi, unitamente ai collegamenti interni, rispondono all’esigenza di apertura del territorio provinciale alle reti globali, perseguita dal Piano provinciale.

La Relazione del Piano provinciale chiarisce gli obiettivi e le strategie sottese a tali corridoi, finalizzati a ***“….perseguire in termini di sostenibilità l’interconnessione del Trentino con il resto dell’Italia e dell’Europa nonché l’integrazione della mobilità interna con le dinamiche macro-territoriali alla scala provinciale…”.***

Il PUP, art. 41, definisce il metodo per l’elaborazione delle possibili scelte in termini di processo sia progettuale che di partecipazione.

Metodo e contenuti sono due aspetti fondamentali della disciplina vigente per raggiungere gli obiettivi:

- riguardo al metodo, il Piano provinciale prefigura il quadro di riferimento per la valutazione delle esigenze e dei limiti territoriali, per l’individuazione di soluzioni mediante la progettazione, da sottoporre a **valutazione strategica** in rapporto al modello sistemico di mobilità (stradale e ferroviaria) nonché al fine dell’approfondimento di tutti gli aspetti e della partecipazione di tutti i soggetti e gli interessi coinvolti.
- riguardo ai contenuti, le previsioni del PUP rispondono ad una rete funzionale ed integrata rispetto al quadro territoriale, per assicurare le esigenza di connessione tra il Trentino, il resto d’Italia e l’Europa, nonché integrare la rete di mobilità interna al contesto provinciale.

In questa cornice, i **“corridoi d’accesso”** del PUP trovano a Trento, attraverso l’interconnessione dei vari sistemi di mobilità, il nodo comune: il corridoio Nord-Sud, parte del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, rivolto principalmente al Nord Europa, inteso come corridoio di interconnessione infrastrutturale lungo l’asse del Brennero (**corridoio del Brennero**); il corridoio Est, rivolto verso il Veneto e all’interconnessione con il corridoio Mediterraneo (**corridoio della Valsugana**); il corridoio Ovest, più orientato al miglioramento delle connessioni interne, si sviluppa lungo le Valli Giudicarie in direzione di Brescia (**corridoio delle Giudicarie**).

Il **corridoio Est-Valsugana,** oggetto principale del documento preliminare che avvia il procedimento di variante al PUP, si identifica nell'asse della S.S. 47, con i potenziali sviluppi, e con l'asse della ferrovia della Valsugana oggetto di interventi di miglioramento. La Relazione del PUP 2008 descrive il corridoio evidenziando la sua *"…notevole importanza interna nelle strategie di sviluppo economico sia perché rappresenta una alternativa al Brennero nella connessione fra i corridoi europei 4, 5, e 10, sia perché territorialmente attraversa aree particolarmente delicate sotto il profilo ambientale, come la zona dei laghi di Caldonazzo e Levico…"*, sia per la pressione, indotta sull'asse Est, dalle nuove viabilità in fase di programmazione o realizzazione nell'area padana compresa tra Ferrara, Rovigo, Vicenza e Padova (Pedemontana Veneta, prolungamento della A31 verso Rovigo, nuova autostrada Cremona-Mantova-Rovigo).

La visione proposta dal PUP per il corridoio Est punta alla risoluzione delle problematiche connesse ai volumi di traffico in un'area sensibile di interesse sovraprovinciale, cercando di sviluppare politiche condivise con le regioni limitrofe, al fine di attivare forme di **"pedaggio selettivi"** del traffico merci sugli assi vocati come le autostrade e le ferrovie. La Relazione del PUP considera che *"…sotto il profilo della programmazione territoriale due temi importanti nell'ambito di questo corridoio sono quelli relativi al completamento degli interventi di miglioramento e messa in sicurezza della SS47 nonché la prosecuzione delle opere di modernizzazione della linea ferroviaria della Valsugana…"*.

Corridoio EST e connessioni tra Trentino e Veneto

Allo stato attuale la fascia Pedemontana Veneta e il Trentino non possiedono collegamenti funzionali in grado di assicurare standard adeguati di connettività per la mobilità e i flussi di scambio sia di passeggeri che di merci.

I limiti dell'attuale sistema sono determinati principalmente da:

- il percorso autostradale costituito dall'asse Vicenza-Verona-Trento, con sviluppo ca. 150 km a 3 corsie sulla A4 Torino-Trieste e a 2 corsie sulla A22 del Brennero;
- la SS47 della Valsugana, tracciato ca. 90 km con alternanza di tratti a una e due corsie per senso di marcia;
- la ferrovia Valsugana Trento-Venezia, a binario unico ed elettrificata solo a valle di Bassano.

Il percorso autostradale si snoda su due arterie (A4 e A22) con traffico medio giornaliero che supera le 90.000 unità sulla A4 e le 40.000 sulla A22. Volumi caratterizzati da una componente pesante che supera il 25% del totale e che condiziona fortemente il deflusso soprattutto sull'autostrada del Brennero, sulla quale va tenuto in conto la stagionalità del traffico legata agli spostamenti turistici e causa di notevole periodico congestionamento.

La SS47 Valsugana presenta volumi di traffico giornaliero medio che nella tratta Pergine-Levico sommano ca. 23.000 unità bidirezionali, con oltre 45.000 veicoli/giorno bidirezionali nella tratta Pergine-Trento, con punte che superano i 55.000. Significativa anche sulla SS47 della valsugana la presenza di traffico pesante. Tutto ciò si traduce in frequenti condizioni di deficit da accodamento o congestione veicolare e incidentalità con forti impatti sulla collettività.

La linea ferroviaria, pur oggetto nel tempo di vari interventi, si presenta inadeguata alle esigenze della mobilità di medio/lungo raggio.

Quest'ambito, pur con le carenze riscontrate, presenta notevoli potenzialità economiche del contesto produttivo.

La necessità di connettere efficacemente le due Regioni (Veneto e Trentino Alto Adige), ha portato nel tempo a cercare le soluzioni più idonee. Le ipotesi più consolidate riguardano il completamento verso nord della A31 e la rifunzionalizzazione della SS47 in considerazione delle possibilità di passaggio offerte dalle Valli del Brenta e della Val d'Astico, affiancate dal potenziamento della ferrovia Trento-Bassano.

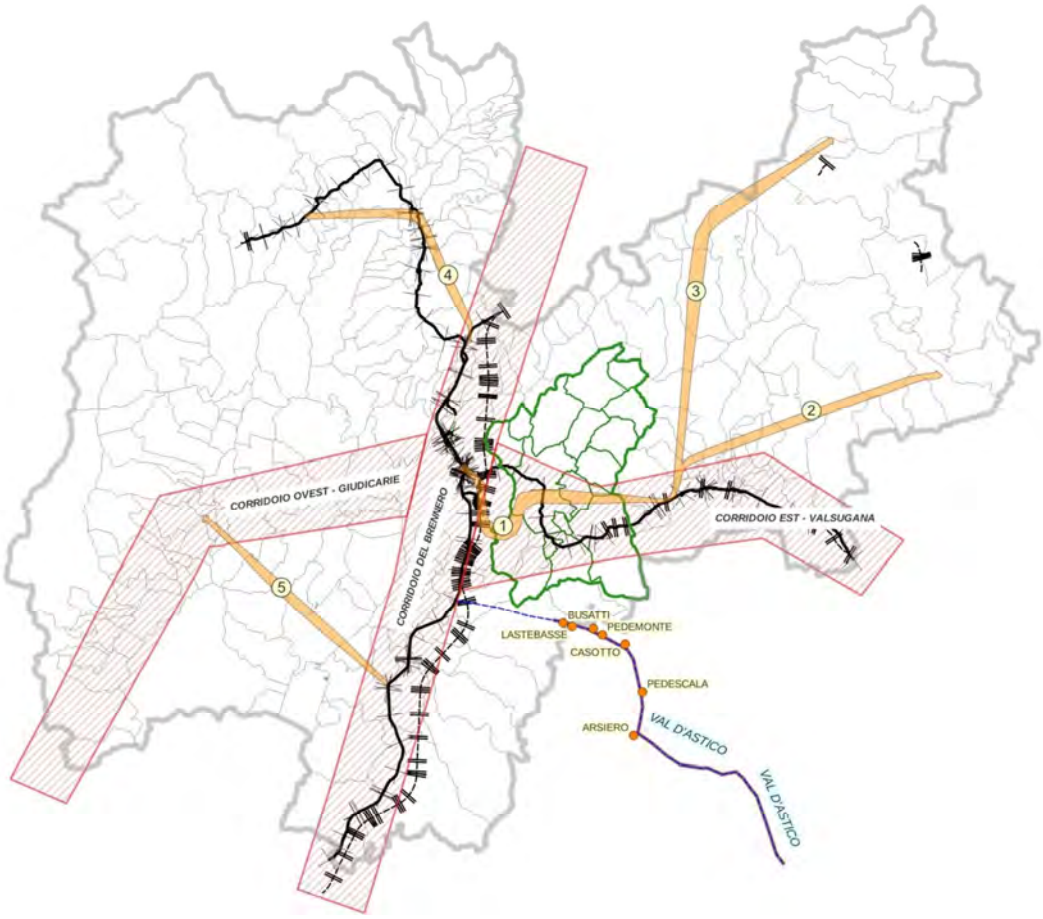
Nei ragionamenti sul corridoio Est la SS47 della Valsugana evidenzia una serie di problematiche, connesse con i volumi di traffico, le caratteristiche geometrico-strutturali, la presenza di numerosi insediamenti abitati attraversati dal tracciato e la delicatezza ambientale della zona dei laghi di Levico e Caldonazzo, la cui soluzione si prospetta essenzialmente in riduzione dei flussi.

Va aggiunto a questo la pressione delle nuove viabilità realizzate in Veneto fino a confine col Trentino, come la Pedemontana Veneta e la A31 Sud verso Rovigo, o in programmazione come l'autostrada Cremona-Mantova.

Le problematiche dell'asse della Valsugana, prosegue il Documento Preliminare, e la rilevanza di un tracciato alternativo alla SS47, devono attingere ad una lettura complementare delle due infrastrutture – Valsugana e Val d'Astico – quali elementi in grado di garantire la continuità dei collegamenti tra Veneto e Trentino, agendo in maniera coordinata alla scala territoriale.

La definizione del reciproco ruolo dei due tracciati, con interventi sia infrastrutturali che gestionali (tra cui limitazioni di velocità o percorrenza per categoria veicolare con ipotizzata introduzione di vignette territoriali) consentirebbe di risolvere le esigenze di collegamento e ridurre i flussi di traffico sulla Valsugana quale arteria a servizio del traffico locale e mobilità di breve/media percorrenza, mentre il collegamento tra Val d'Adige e Val d'Astico rappresenterebbe l'asse funzionale alla mobilità di media/lunga percorrenza attraverso il collegamento con l'A22 del Brennero. A questo si aggiunge l'ammodernamento della ferrovia della Valsugana.

Rispetto al quadro delineato è stato costituito un Comitato paritetico (Stato, Regione Veneto, Provincia Autonoma di Trento) con obiettivo, tra gli altri, di cercare "…una visione unitaria delle analisi relative al corridoio Est, al fine di assicurare lo sviluppo, il confronto e la valutazione tra soluzioni tecniche alternative, l'approfondimento della sostenibilità degli interventi sotto il profilo tecnico, economico, ambientale e trasportistico, l'allestimento di procedure di consultazione pubblica per la discussione intorno alle soluzioni proposte. Le opzioni si innescano nello scenario delineato dal PUP, non prescindendo dalla necessità di garantire l'alleggerimento del traffico in Valsugana, sia in territorio Trentino che Veneto, anche con l'eventuale introduzione di una vignetta territoriale, nonché dello sviluppo della mobilità ferroviaria.



Il sistema dei "corridoi d'accesso" del PUP rispetto al territorio provinciale e della Comunità Alta Valsugana e Bersntol, interessata dal "corridoio Est-Valsugana". Indicata la Valle dell'Astico.

CORRIDOIO EST-VALSUGANA. RAPPORTO CON IL PIANO TERRITORIALE DI COMUNITA', RETE DI RISERVE DEL FIUME BRENTA, PARCO MINERARIO E ALTRI ELEMENTI AMBIENTALI. CRITICITA'

Nella prima fase della variante al PUP, propedeutica agli sviluppi successivi, la struttura competente della Provincia ha quindi elaborato un documento preliminare (previsto dalla L.P. 15/2015), contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire. Il documento preliminare è stato trasmesso a varie istituzioni, tra cui Comuni e Comunità Interessate che potranno, nel termine di 90 gg., formulare eventuali osservazioni circa eventuali problematiche o richieste di approfondimenti relative al proprio territorio.

Va evidenziato che il documento preliminare della variante PUP (i cui contenuti sono stati succintamente esposti nella precedente introduzione come inquadramento generale), pur delinando gli obiettivi di variante, è un elaborato piuttosto generico rispetto alle ipotesi concrete di collegamenti infrastrutturali, sia viabilistici che su rotaia. Sviluppa infatti obiettivi strategici futuri di portata vasta connessi al sistema infrastrutturale, che andranno successivamente definiti con maggior dettaglio nella valutazione strategica successiva.

Nel capitolo 2 del documento preliminare del PUP, che descrive "obiettivi e contenuti" della variante, vengono illustrate le problematiche emergenti, che comprendono:

- La necessita di migliorare le connessioni infrastrutturali dell'Italia con il Centro e Nord dell'Europa:
- La priorità di sviluppo del corridoio del Brennero:
- La centralità della ferrovia del Brennero nei collegamenti di lunga distanza:
- L'integrazione territoriale della mobilità:
- La necessita di disporre di un efficiente collegamento tra Trentino e Veneto lungo la direttrice Nord- Ovest/Sud-Est tra gli ambiti territoriali di Vicenza e Trento:
- Le problematiche ambientali e funzionali legate alla SS47:
- Le esigenze di collegamento espresse dal sistema produttivo.

Nel documento preliminare del PUP si legge che la variante, *"…avendo a oggetto il corridoio di accesso Est, richiede necessariamente una visione generale rispetto all'intero territorio provinciale in particolare per l'interconnessione con il sistema dei corridoi di accesso, con i corridoi interni e con la rete infrastrutturale; le possibili scelte e i corrispondenti effetti ambientali, territoriali, socio-economici relativi alla revisione del medesimo corridoio coinvolgono direttamente o indirettamente il quadrante sud-orientale del territorio provinciale, che viene quindi individuato come ambito territoriale di riferimento per la valutazione…"*

Rispetto a tutto ciò, per quanto riguarda il Piano Territoriale di Comunità, fra i temi emersi nell'Accordo di Programma sottoscritto da Comuni e Comunità, propedeutico alla formazione del Piano era affermata la necessità di perseguire il completamento e rafforzamento del sistema infrastrutturale. In particolare, veniva evidenziata la volontà di intervenire sulla S.S. 47, attraverso la ***"…riqualificazione del tratto stradale 'esistente' prossimo al lago di Caldonazzo e contestuale messa in sicurezza del tracciato con particolare riferimento all'eliminazione delle immissioni-svincoli a raso sull'asse principale…"***

"…Particolare attenzione richiede il tema dell'autostrada della Valdastico che, pur ricadendo al di fuori del territorio della comunità (e non prevista nel PUP), può presentare importanti effetti locali…".

Oltre a ciò, l'Accordo poneva attenzione alla ferrovia della Valsugana, affermando che ***"…va ulteriormente incentivato l'utilizzo della ferrovia della Valsugana, sviluppando sistemi in grado di favorire l'intermodalità ferro-gomma privata…"***

Il Piano territoriale, nella stesura definitiva, ha confermato e rafforzato questi temi sul settore della mobilità, individuando alcune azioni per il sistema dei **"Paesaggi delle Reti e della Mobilità"**, tra le quali:

- ***"…consolidare e potenziare l'asse viario della Valsugana, valutando le opportunità e le criticità legate alla realizzazione del tunnel sotto il Colle di Tenna;***

- ***sviluppare le potenzialità della linea ferroviaria della Valsugana per la mobilità delle persone e delle merci soprattutto in direzione dei centri maggiori e di Trento, prevedendo l'elettrificazione e il suo inserimento in una rete di intermodalità per l'integrazione e lo sviluppo della mobilità sostenibile…".***

Rispetto al rafforzamento della connettività, il Piano territoriale segnala tra l'altro due temi forti di derivazione del PUP, che vengono mantenuti come scelte strategiche anche se di lungo termine:

- *"…**tema tunnel di Tenna della S.S. 47**, come indirizzo forte di permanenza, in grado di liberare energie di alto valore per il territorio, sul riuso del fronte lago nord-est di Caldonazzo, con la messa in sicurezza viabilistica e ambientale del fronte, e possibilità di strutturare un recupero agricolo di alcune zone del colle stesso;*
- ***tema della ferrovia** come opportunità del territorio da potenziare con l'elettrificazione della linea per l'ottimizzazione dei tempi di percorrenza e dell'efficienza della linea. Questa opportunità permette di potenziare una possibile rete di interscambio a fini merci-produttivo nell'ambito Fosnoccheri e Levico-Borba. Il sistema ferroviario costituisce anche opportunità di ristrutturazione del sistema di intermodalità per le mobilità alternative e per il territorio…".*

Il PTC, quindi, per le infrastrutture di connessione a grande scala, come riporta l'art. 24 comma 7 delle Norme di attuazione ***"…conferma le indicazioni infrastrutturali di lungo periodo del PUP, prevedendo il tunnel della S.S. 47 sotto il Colle di Tenna e l'elettrificazione della linea ferroviaria Trento-Venezia, quali interventi strategici per il territorio….".***

L'ipotesi di collegamento in tunnel sotto il Colle di Tenna, nel periodo recente ha peraltro conosciuto una serie di riflessioni sull'opportunità di mettere in sicurezza/spostare il tracciato attuale, per cui il tema dovrà essere oggetto di attenta valutazione nell'ambito della valutazione strategica che sarà condotta per la concreta definizione delle soluzioni attuative, rispetto alle possibili alternative per attuare in modo sostenibile la connessione interregionale nell'ambito del "corridoio Est" identificato dal PUP.

Le ipotesi di collegamento individuate nel PTC, che riprendono – alla grande scala – quelle ipotizzate nei "corridoi" del PUP, sono gestite nell'ambito di un sistema pianificatorio fortemente centrato sul tema paesaggistico, quale motore trainante di uno sviluppo sostenibile ed eco-compatibile nel medio-lungo periodo.

I temi del paesaggio delineati nel PTC si intrecciano quindi decisamente con quelli delle infrastrutture, la cui scelta dovrà essere assolutamente compatibile con la conservazione e la valorizzazione dei sistemi ambientali e delle peculiarità architettonico-paesaggistiche ed ecologiche che connotano fortemente e numerosamente il territorio della Valsugana, a partire dai grandi laghi di Caldonazzo e Levico fino alle alture che cingono il sistema fluvio-lacustre.

Il PTC, ad esempio, in funzione delle strategie e delle opportunità emerse dalle analisi compiute per la definizione del Piano, promuove tre macro progetti di territorio-paesaggio di valore sovra comunità a scala interregionale, in alcuni casi già in fase di attuazione, ed in grado di catalizzare molte delle opportunità puntuali e di sistema esistenti nel territorio dell'Alta Valsugana.

Progetti che assumono un estensione territoriale vasta, che comprende certamente la superficie effettiva e l'area di influenza dell'insieme di infrastrutture che interessa la Valsugana, realizzati e gestiti anche attraverso l'adozione di un sistema che prevede l'attivazione di innovative "**unità territoriali di cooperazione a geometria variabile**", per gestire le risorse territoriali in una logica di rete, che integri e valorizzi le vocazioni in continuità a territori adiacenti alla Comunità su temi forti, che permettono di generare sinergie che travalicano meri confini amministrativi.

Fra questi sistemi, per quanto riguarda l'area di interesse del "corridoio Est", si evidenzia il sistema di fondovalle del Brenta, rientrante nei programmi Life Ten, che si estende in continuità verso la Bassa Valsugana. Mentre la Vigolana e il Pinetano, ad esempio, presentano caratteristiche di continuità dei sistemi agricoli con il fondovalle dell'Adige verso Trento.

Nello specifico, i macro progetti del PTC sopra citati comprendono:

Ipotesi Geoparco del Lagorai, territorio ancora in fase di delimitazione, esteso prevalentemente nella parte nord, nord-est della Comunità, in Val di Fiemme, Bassa Valsugana, ma che comprende anche territori soggetti all'attività mineraria come l'Argentario o la zona di Calceranica e Bosentino, oggetto di attività estrattiva fino a pochi decenni or sono;

Il sistema del Brenta – Parco fluviale del Brenta interregionale (life-Ten ATO Brenta):

La definizione dell'ATO Valsugana da parte del Life ten, per il sistema Brenta, costituisce una grande opportunità di progetto paesaggistico e naturalistico di scala territoriale ampia che vede la sua origine nel territorio dell'Alta Valsugana come luogo sorgente di un potenziale parco che potenzialmente giunge fino alla laguna veneta, con tutte le possibili ricadute positive in chiave di attrattività e opportunità turistica. I temi che si possono associare a questo progetto di scala ampia si costituiscono come occasione complementare agli altri due temi indicati in questo paragrafo (Geoparco Lagorai e sistema Altipiani Cimbri) di alto valore per il territorio di Comunità in termini di biodiversità, offerte turistiche e di qualità della vita che il territorio è in grado di esprimere se sapientemente e strategicamente organizzato (PTC – Relazione Illustrativa sui temi del paesaggio).

Negli anni successivi all'approvazione del Piano Territoriale di Comunità si è costituita la **Rete di Riserve del Fiume Brenta,** istituita (LP n. 11/2007) nel 2018 grazie ad un accordo volontario tra le Comunità "Valsugana e Tesino" e "Alta Valsugana e Bersntol", 14 Comuni, il Consorzio BIM Brenta e la Provincia Autonoma di Trento. Ente capofila è la Comunità Valsugana e Tesino.

Nata per favorire, implementare e coordinare azioni di tutela e salvaguardia attiva di oltre 840 ettari nella Valle del Fiume Brenta, la delimitazione della Rete di Riserve coincide grosso modo con l'estensione del "corridoio Est" (vedi cartografia successiva) definito dal PUP. Comprende ben 34 aree protette, oltre ad un insieme numeroso di altre risorse ambientali, architettoniche e paesaggistiche da censire, tutelare e valorizzare.

Oltre a ciò, è in corso di formazione e sviluppo anche il progetto del "Parco Miniere Lagorai", sostenuto anche dalla Comunità Alta Valsugana e Bersntol, che comprende molti comuni del territorio comunitario e delle comunità o distretti limitrofi, sovrapponendosi anche, per una parte, al territorio che identifica la "Rete di Riserve del Fiume Brenta".

Attualmente il parco interessa i comuni di Roncegno, Calceranica al Lago, Pergine Valsugana, Civezzano, Vignola Falesina, Altopiano della Vigolana, Altopiano di Pinè, Val di Cembra e la Valle dei Mocheni. Il progetto è coordinato e finanziato dalla "Comunità Alta Valsugana e Bersntol", in collaborazione con l'Ufficio del Turismo (APT) di Valsugana e di Cembra, il "Consorzio della Vigolana" e le associazioni di cittadini "Proloco della Val dei Mocheni" e "Proloco Pergine".

Esiste un piano che coinvolge anche altri musei, da sottoporre all'UNESCO per il riconoscimento come uno dei geoparchi minerari europei.

Nell'area della Valsugana, in cui dovrebbe svilupparsi la valutazione strategica delineata nel **documento preliminare propedeutico alla variante al PUP**, tesa ad esaminare le componenti ambientali e le alternative rispetto alla messa a punto del sistema infrastrutturale viabilistico e ferroviario secondo gli obiettivi ivi accennati, sono presenti quindi, oltre ai laghi di Caldonazzo e Levico, numerose risorse di pregio ambientale e paesaggistico disseminate sul territorio, che dovranno essere tutelate e valorizzate anche secondo le visioni del Piano Territoriale di Comunità e dei vari progetti in via di formazione.

La delimitazione cartografica del "corridoio Est", individuata nel Piano provinciale e presumibilmente indicativa della fascia in cui verrà effettuata la valutazione strategica tesa a valutare criticità e vantaggi del passaggio di eventuali infrastrutture sovraregionali o miglioramento/potenziamento delle attuali (strada e ferrovia), corrisponde grosso modo all'area definita dal progetto della **Rete di Riserve del fiume Brenta**, per la costituzione della quale è già stato stipulato un accordo da parte dei Comuni interessati, con la predisposizione di varie azioni di tutela e valorizzazione delle risorse presenti.

All'esterno dell'area "corridoio Est" rimangono il versante della Vigolana e di Centa, oltre all'area di Lavarone. Si tratta di territorio carsico intimamente connesso con quelli circostanti e fondovallivi (Centa), che richiede naturalmente un'estensione della zona di approfondimento d'indagine legata alla valutazione strategica (estensione peraltro non esclusa nel documento preliminare provinciale), per i possibili influssi che il sistema infrastrutturale complessivo in divenire potrebbe determinare su un ampia fascia del territorio della Comunità Alta Valsugana e Bersntol e di quelle limitrofe (Altipiani Cimbri, Bassa Valsugana).

Per quanto riguarda il territorio dell'Alta Valsugana, in particolare, dalla delimitazione del "corridoio Est" delineata nel PUP (ed anche dal perimetro della Rete di Riserve) rimangono esclusi, almeno in parte:

- il versante profondo della Valle del Centa che risale verso Lavarone (con la strada franata della Val Carretta, la zona dei Molini, i ruderi della dogana presso quella che un tempo era "L'Osteria alla Stanga", le cascate di Vallimpach ed altri interessanti elementi naturali ed ambientali;
- buona parte dell'Altopiano della Vigolana.

Nel primo caso si tratta di un versante montuoso che trova naturale prosecuzione nell'Altopiano di Lavarone e delle Vezzene. Ambiente carsico, particolarmente fragile. Sull'Altopiano sono collocati ambienti umidi di grande pregio paesaggistico ed ambientale: dal Lago di Lavarone, che alimenta le cascate di Vallimpach e quindi il Centa, all'area di Malga Laghetto e Laghetto di Monterovere, ZSC e biotopi sottoposti a tutela. Si ritiene, unitamente alla Vigolana anch'essa ricca di luoghi ed emergenze naturalistiche di grande interesse (dal Monte della Vigolana, ai biotopi come quello dei "Paludei" fra Centa e Vattaro, al solco fluviale della Val del Mandola, alle miniere che da Calceranica arrivano fin nel sottosuolo di Bosentino e Vattaro), che anche nell'area del Centa fino all'Altipiano di Lavarone – Vezzena e al Lago di Lavarone e tutto il bacino imbrifero del torrente Centa (sottobacino del Brenta), debbano essere estesi approfondimenti della valutazione strategica dettagliati, analoghi a quelli della Valle del Brenta e dei laghi di Levico e Caldonazzo.

Sempre riferendosi all'area del medio corso del Centa, che per il pregio dell'ambiente sotteso e la situazione antropica favorevole rappresenta una delle poche aree "wilderness" ancora presenti sul territorio e quindi da preservare e valorizzare, va ricordato il progetto di parco fluviale, già in buona parte avviato nell'ex Comune di Centa San Nicolò, in cui si colloca anche la struttura di un acropark, si pratica il "river trekking" alla scoperta di luoghi incontaminati e sconosciuti, sono recuperati i percorsi e i ruderi dei numerosi mulini storici presenti in prossimità dell'alveo. Il progetto di parco fluviale prevede la prosecuzione anche nel territorio di Caldonazzo e fino allo sbocco nel Brenta al confine con il Comune di Levico Terme.

Pur compreso, il corso del torrente Centa, all'interno della Rete di Riserve del Fiume Brenta, restano in parte esclusi i versanti che risalgono verso Lavarone e che certamente devono essere integrati nelle eventuali indagini strategiche che verranno effettuate per la valutazione del "corridoio Est" in quanto territori strettamente interconnessi.

L'alveo e l'ambiente fluviale del Centa nei pressi di Caldonazzo. Sullo sfondo il Becco di Filadonna

Alveo e Valle del Centa nel medio corso del torrente.

Alcuni ruderi del sistema di opifici presenti lungo l'alveo del torrente Centa, recuperati nel progetto di Parco Fluviale. "Mulino Polentoni".

Per quanto riguarda il fondovalle dei laghi di Caldonazzo e Levico, oltre alla considerazione dell'unicità dell'ambiente nel quale si collocano gli interventi infrastrutturali di miglioramento della viabilità della Valsugana e della ferrovia, va evidenziata la numerosa presenza sia di aree naturalistiche già censite che di aree ed interventi di miglioramento ambientale già previsti nel Piano di gestione della Rete di Riserve (in fase di approvazione da parte delle amministrazioni coinvolte), che dovrebbero essere promossi, salvaguardati e incentivati.

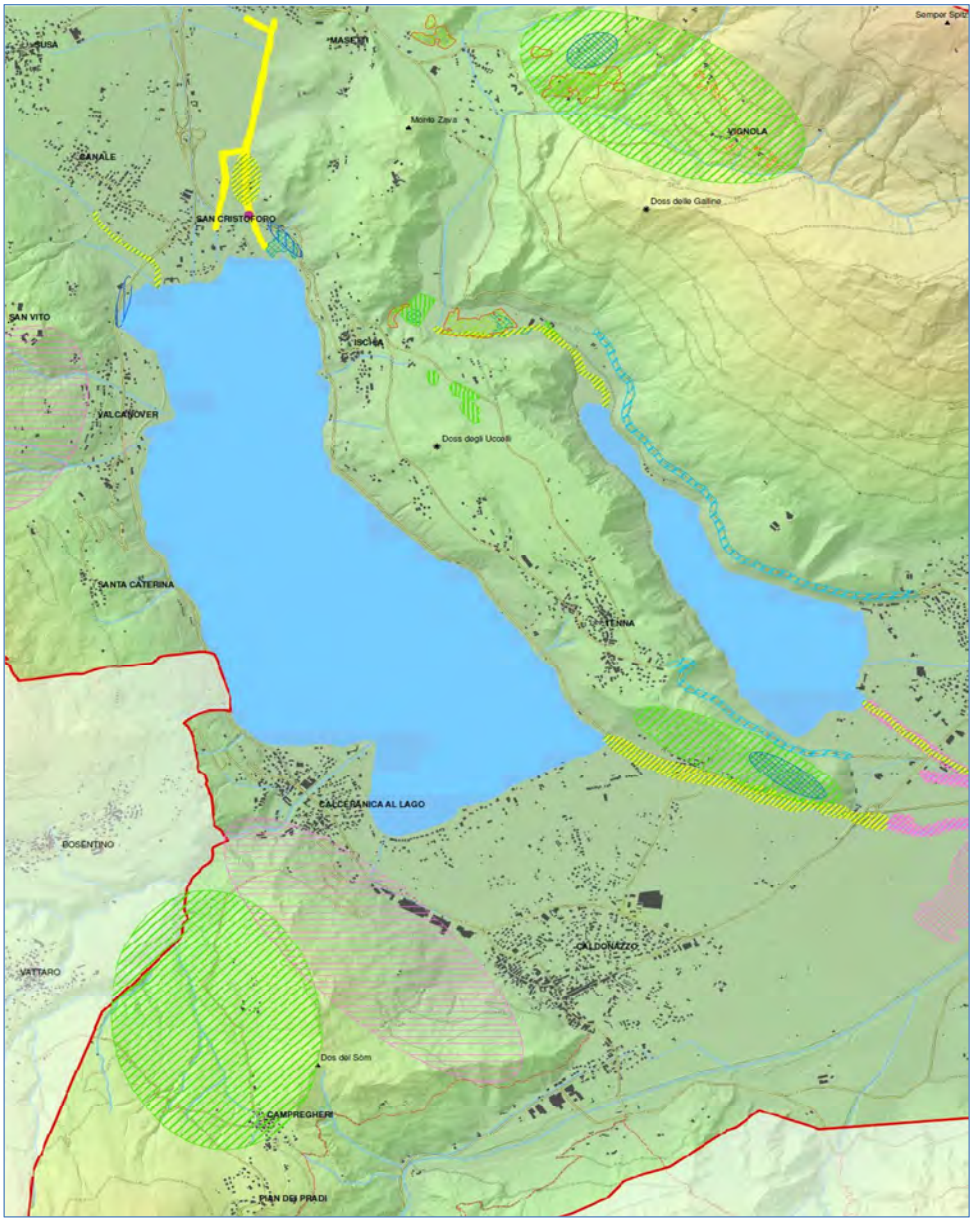
Oltre a ciò, va sottolineata la presenza di un territorio agricolo paesaggisticamente suggestivo, seppur in buona parte abbandonato, per la presenza di un diffuso sistema di terrazzamenti, censito dall'Osservatorio del Paesaggio trentino nell'Atlante dei paesaggi terrazzati. Paesaggi rilevabili soprattutto sul versante del colle di Tenna che discende verso il lago di Caldonazzo, ma presenti anche nella zona di versante di Levico e di Calceranica-Bosentino. Paesaggi che hanno trovato riconoscimento negli ultimi anni e in alcuni casi, come nella Valle di Cembra, assunti a patrimonio dell'UNESCO. Terrazzamenti che tra l'altro, qualificati "agricole di pregio" dal PTC, costituiscono invarianti a sensi dell'art. 8 delle Norme di Attuazione del PUP e che richiedono, pertanto, puntuali approfondimenti d'indagine nell'ambito della valutazione strategica del territorio d'influenza del "corridoio Est".

Si riportano sinteticamente alcuni dei progetti previsti nel Piano di Gestione della Rete di Riserve del Brenta (in tutto sono circa una settantina), desunti dalla tavola "3A - Carta delle Azioni di Conservazione", relativa alla parte ovest (perginese e laghi) del territorio sotteso:

- Riqualificazione del reticolo del Fiume Brenta;
- Miglioramento della qualità delle acque di alcuni specchi lacustri;
- Riqualificazione e manutenzione dei fossi di drenaggio;
- Ripristino di due briglie presenti all'interno della Riserva locale "Stazione di Roncogno";
- Gestione secondo i principi della selvicoltura naturalistica della vegetazione delle fasce riparie e dei boschi igrofili;
- Riqualificazione della Riserva locale "Varole";
- Sfalcio/decespugliamento periodico dei fragmiteti;
- Sfalcio/decespugliamento periodico dei prati umidi e delle torbiere;
- Realizzazione di aree umide nei pressi del corso del Fiume Brenta e in alcune ZSC interne al territorio della Rete;
- Ripopolamento del gambero di fiume in alcuni corsi e specchi d'acqua;

- Corretta gestione di prati ricchi in specie;
- Miglioramento della biodiversità floristica dei prati da sfalcio;
- Introduzione di colture a perdere all'interno dei sistemi prativi;
- Recupero aree prative e pascolive;
- Contenimento della diffusione della robinia e dell'ailanto in alcune aree protette;
- Contenimento della diffusione di specie alloctone erbacee ed arbustive;
- Rinaturalizzazione e sostituzione di popolamenti secondari;
- Gestione e valorizzazione delle formazioni forestali rare/residuali ad elevato valore paesaggistico;
- Tutela e valorizzazione dei castagneti;
- Installazione di barriere e dispositivi per anfibi;
- Ripristino e manutenzione di muri a secco;
- Manutenzione e ripristino del mosaico agrario costituito da siepi, cespugli sparsi e filari alberati;
- Tutela delle colonie di chirotteri esistenti.

ESTRATTO TAV 3A – CARTA DELLE AZIONI DI CONSERVAZIONE
(dal Piano di Gestione delle Rete di Riserve del Fiume Brenta)



Si tratta pertanto di una progettualità varia, che investe molti temi territoriali, alcuni di tipo puntiforme ed altri con areale diffuso ed a volte assai vasto. Tutte le iniziative, nate sulla base di un lungo percorso partecipativo e di analisi effettuate, perseguono lo scopo per cui è nata la rete di riserve, ossia:

- *"…gestire in modo unitario il fiume Brenta e i territori ad esso circostanti, attraverso la salvaguardia e il sostegno delle attività locali tradizionali, il mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat dei siti Natura 2000 e la promozione del territorio in un'ottica di sostenibilità…".*

Tutto ciò, rispetto anche a quanto affermato nel documento preliminare della variante al PUP riguardo alla necessità di:

- *"…Ridurre i volumi di traffico sulla SS47 della Valsugana limitando le situazioni di congestione;*
- *Migliorare la qualità ambientale dei numerosi centri urbani presenti sulla SS47-SS349-SS350 ;*
- *Migliorare la qualità ambientale degli ambiti dei laghi di Levico e Caldonazzo e di tutelare le risorse idriche…",*

per evidenziare una situazione diffusa di risorse ambientali ben oltre l'ambito dei laghi di Caldonazzo e Levico, e quindi la necessità che la valutazione strategica si accolli l'analisi approfondita delle situazioni e l'obiettivo di migliorare la qualità ambientale in modo diffuso, considerando l'interconnessione tra le varie risorse, già in parte messe in rete attraverso i progetti territoriali di rete che stanno procedendo (es. Rete delle Riserve del Fiume Brenta, Parco fluviale del Torrente Centa, Parco Minerario).

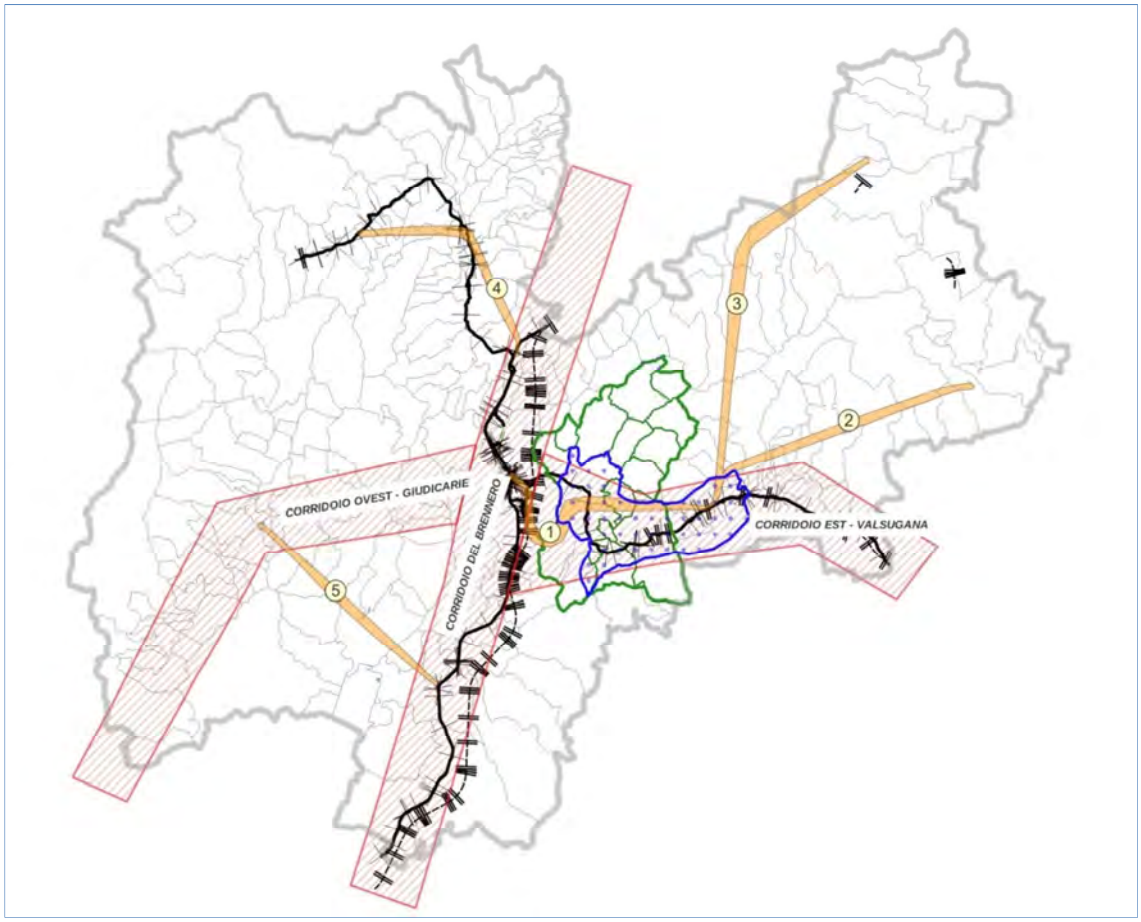
Per quanto riguarda il sistema delle infrastrutture, si evidenzia che il PTC assume ancora l'ipotesi di passaggio in tunnel sotto il Colle di Tenna, nei termini precisati in precedenza.

Riguardo al tema della mobilità e con riferimento al sistema ferroviario che rappresenta uno degli elementi principali della nuova configurazione infrastrutturale, va evidenziata la rilevanza che il PTC attribuisce ad un sistema di mobilità alternative, intese anche come Car Sharing, Bike Sharing, capaci di costruire una nuova rete nel territorio utile a migliorare la connettività tra sistemi.

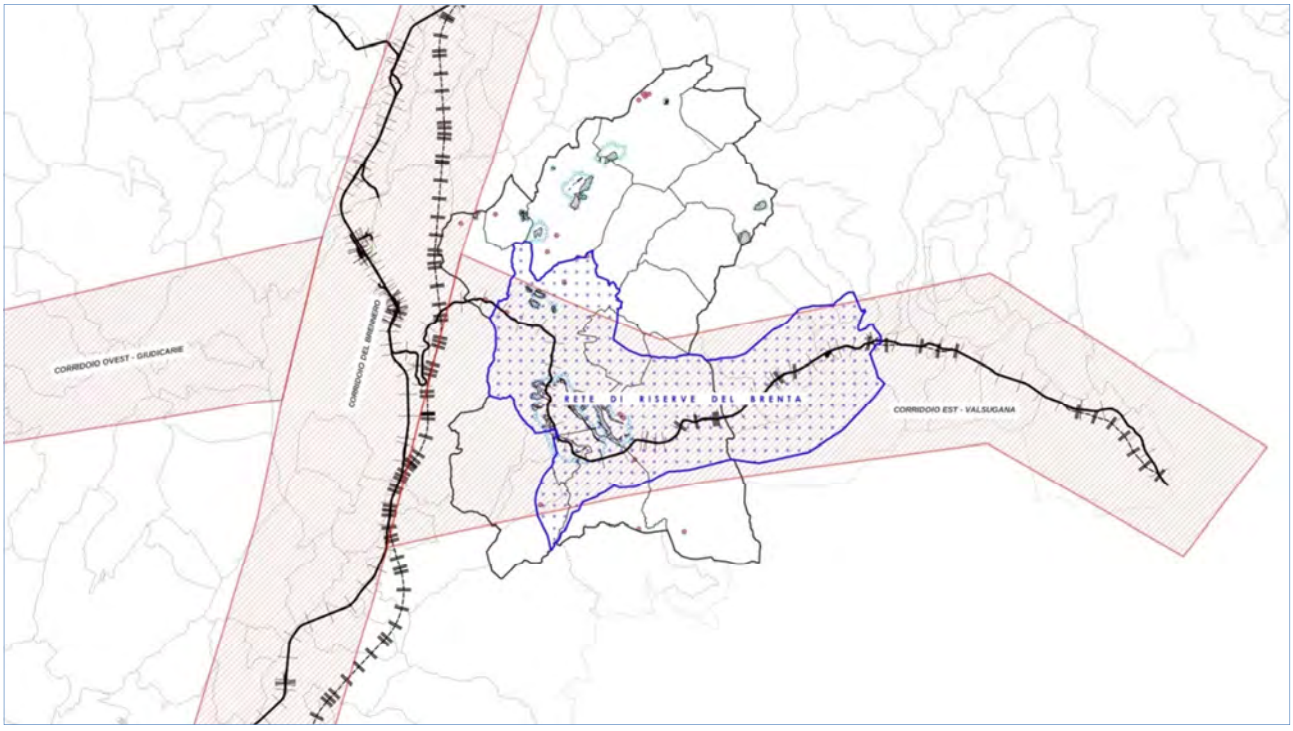
Il tema Car Sharing, è ragionato in modo baricentrico nei tre punti nodali di stazione FS di Levico, Caldonazzo e Pergine, come accessi principali alle penetrazioni del territorio (Vigolana-Vezzena, Pinetano – Mocheni, e Bassa Valsugana – Panarotta). Il sistema Bike sharing invece costruisce un ragionamento di polarità con punti di stazione con areale d'interesse pedonale tarato a 500 m corrispondente agli otto minuti pedonali di accessibilità al sistema. Le localizzazioni dei sistemi di mobilità alternativa devono trovare corrispondenza con la rete dei punti nodali di interscambio e informazione nel territorio al fine di ottimizzare il valore di rete e sistema connesso. Queste valutazioni di localizzazione e di sistema alternativo, di valore ambientale e funzionale al territorio, in una logica di infrastrutturazione di lungo termine, dovrà essere verificato nel futuro piano della mobilità dell'Alta Valsugana e Bersntol, con i competenti servizi provinciali.

Anche in quest'ottica, il superamento delle criticità del sistema ferroviario con l'ammodernamento della linea ed il raddoppio nei tratti necessari, rappresenta uno degli obiettivi principali dello sviluppo del sistema infrastrutturale a servizio dell'Alta Valsugana.

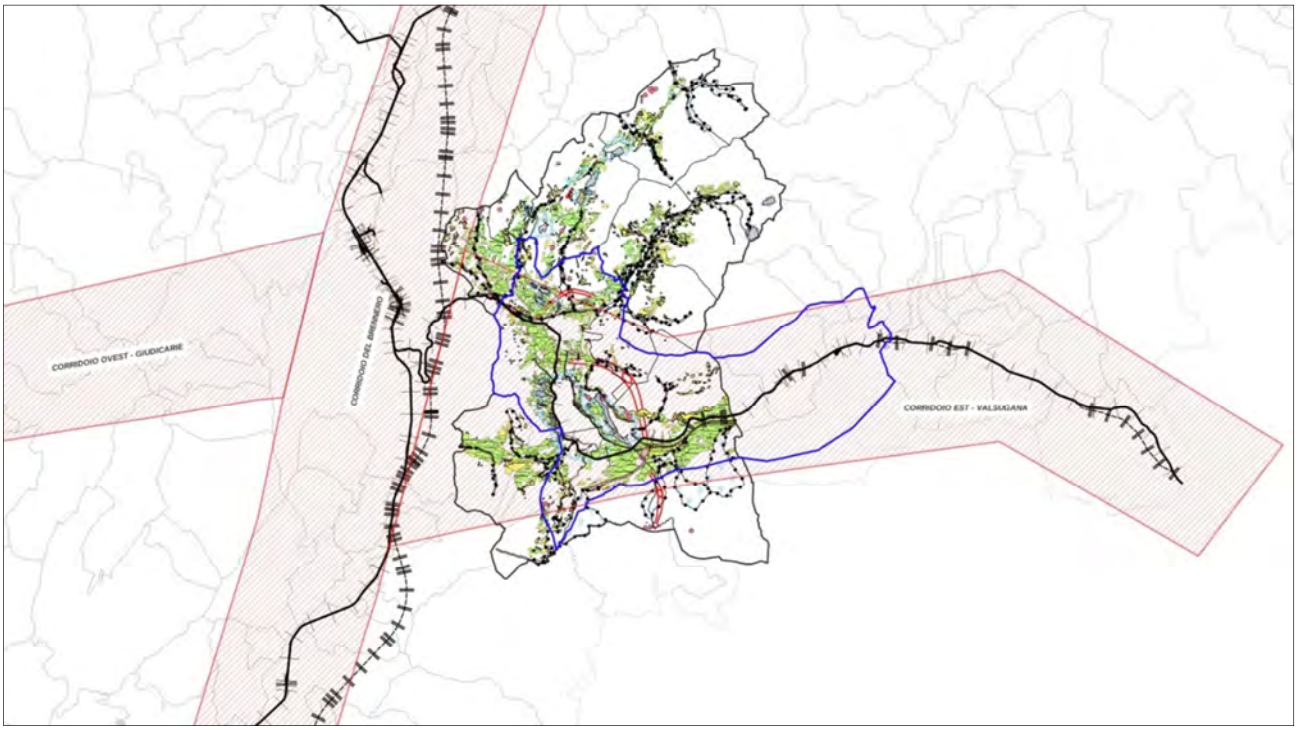
Provincia di Trento con il sistema dei corridoi di accesso e dei corridoi interni (1,2,3,4,5).
Nel contesto provinciale, il territorio della Comunità (colore verde) e l'area della Rete di Riserve (colore blu) del Fiume Brenta



*Il **"corridoio Est"** in sovrapposizione con la Comunità Alta Valsugana e Bersntol (perimetro in nero) e la Rete delle Riserve del Fiume Brenta (perimetro blu e campitura a pallini blu)*



*Il **"corridoio Est"** in sovrapposizione con la Comunità Alta Valsugana e Bersntol (perimetro in nero), le aree di protezione fluviale e le aree agricole ed agricole di pregio che rappresentano invarianti del PUP*



In definitiva, e a conclusione di quanto predetto, si ritiene che l'ambito di indagine in cui verrà svolta la valutazione strategica debba essere più esteso rispetto alla definizione cartografica della fascia di territorio che rappresenta, secondo le previsioni del PUP, il "corridoio Est", nei termini e territori descritti nella parte precedente della Relazione. Inoltre, la ricchezza e la delicatezza sotto il profilo ambientale degli ambienti interessati dal passaggio dei sistemi di infrastrutture (strada e ferrovia) richiede che gli approfondimenti non si limitino alla zona dei laghi di Caldonazzo e di Levico, ovviamente ambienti delicati, ma considerino con attenzione anche tutte le altre risorse presenti e le eventuali interferenze con le medesime.

Comune di Tenna

Tenna, 9 febbraio 2023

Egregio dott. Mario Tonina
Vicepresidente Assessore all'urbanistica,
ambiente e cooperazione
Via Vannetti, 32 – 38122 Trento

Oggetto: *Osservazioni alla deliberazione della Giunta Provinciale n.1923 del 28 ottobre 2022*

Con la delibera n.1923 del 28 ottobre 2022, la Giunta provinciale prosegue l'iter per la Variante al Piano Urbanistico Provinciale, sul quale, facendo seguito alla richiesta collegata alla delibera n.1058 del 25 Giugno 2021: "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est - articolo 28 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m" il Consiglio comunale di Tenna ha già inviato le proprie osservazioni.

Il Corridoio est, così come descritto dalla Relazione illustrativa del PUP è quello rivolto verso il Veneto, "teso all'interconnessione con il corridoio "Mediterraneo" e identificato "nell'asse della strada statale n. 47 con i relativi potenziali sviluppi e della ferrovia della Valsugana con i corrispondenti interventi di miglioramento" e che la stessa relazione spiega come su questo asse si concentrerà la pressione delle nuove viabilità che sono in programmazione e in fase di realizzazione nell'area padana compresa tra Ferrara, Rovigo, Vicenza e Padova, assumendo una notevole importanza interna nelle strategie di sviluppo economico sia perché rappresenta un'alternativa al Brennero nella connessione fra i corridoi europei Nord-Sud ed Est, sia perché territorialmente attraversa aree particolarmente delicate sotto il profilo ambientale, come la zona dei laghi di Caldonazzo e Levico".

Fatta salva questa certezza e ritenendo valide le premesse che in relazione illustrativa A2 B2 indicano come finalità quella di garantire uno sviluppo sostenibile al territorio, la Delibera in oggetto non permette, in via definitiva, di capire quali siano i progetti per i quali si adotta la Variante del PUP. Assente anche un riferimento puntuale al destino che tale

dott. Marco Nicolò Perinelli – Sindaco
Comune di Tenna – Piazza Municipio, 13 – 38050 Tenna (TN)
sindaco@comune.tenna.tn.it – Tel. 0461.704666

variante potrebbe riservare all'attuale SS47, motivo di preoccupazione per tutti gli abitanti della Valsugana.
Ad oggi, per quanto riguarda il Corridoio di Accesso Est, mancano dunque progetti definiti o condivisi, se non il riferimento alla fase interlocutoria con A31 che ancora riporta diverse ipotesi, alcune delle quali paiono inefficaci a risolvere i problemi della Valsugana se non addirittura dannose.

Suscita qualche perplessità l'introduzione del Comma 2 bis all'art.41, che "definisce la metodologia per l'applicazione degli ambiti di connessione, che andranno "attivati" con specifica variante al PUP e in riferimento ai quali la definizione delle scelte e degli interventi da realizzare potrà essere effettuata tanto con ipotesi progettuali, quanto con piano provinciale della mobilità, entrambi corredati di VAS". C10

Sebbene se ne comprenda la volontà di dotare la Provincia di uno strumento più agile, il nuovo Comma sembra voler superare i principi del PUP stesso, così come descritto nella legge 15/2015.

Tutto ciò premesso, si ritengono quindi ancora valide le osservazioni formulate attraverso la Mozione approvata dal Consiglio comunale di Tenna in data 17 gennaio 2022 e trasmessa alla Provincia Autonoma di Trento, indicata con protocollo n. 48827, ai sensi dell'articolo 28 della legge provinciale per il governo del territorio 2015, n. 15. A1 A2

Colgo l'occasione per invitare ancora una volta a riflettere sull'opportunità di mettere definitivamente in sicurezza la fascia lago percorsa dalla SS47, spostandone il tracciato in galleria o ricoprendo lo stesso sul modello di quanto fatto in altri paesi europei, permettendo di salvaguardare la salute delle acque e recuperando aree verdi con una architettura del paesaggio che potrebbe garantire un ulteriore sviluppo turistico ai Comuni che sul lago insistono e al Trentino tutto. A2 C5 D1

Ringraziando per il lavoro portato avanti, porgo
Cordiali Saluti,

Marco Nicolò Perinelli
Sindaco

dott. Marco Nicolò Perinelli – Sindaco
Comune di Tenna – Piazza Municipio, 13 – 38050 Tenna (TN)
sindaco@comune.tenna.tn.it – Tel. 0461.704666

COMUNE DI CALDONAZZO

PROVINCIA DI TRENTO

Piazza Municipio n. 1

C.A.P. 38052 - Tel. n. 0461/723123
P. IVA n. 00145790226 - Cod. Fisc. n. 81001190222
ufficio.segreteria@comune.caldonazzo.tn.it
comune.caldonazzo@legalmail.it

Numero di protocollo associato al documento come metadato (DPCM 3.12.2013, art. 20). Verificare l'oggetto della PEC o i files allegati alla medesima. Data di registrazione inclusa nella segnatura di protocollo.

Spett.le
PAT - Servizio urbanistica e tutela del paesaggio
Via Lunelli Renato, 4
38122 – Trento (TN)

Interoperabilità

Caldonazzo, 09 febbraio 2023

OGGETTO: "*Osservazioni del Consiglio comunale di Caldonazzo alla delibera della Giunta provinciale n. 19238 del 28 ottobre 2022, avente ad oggetto* "***Variante al Piano Urbanistico Provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est e Valutazione ambientale strategica***"

In riferimento alla deliberazione in oggetto, si confermano le osservazioni adottate dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 39 dd. 22.09.2021 che si allega alla presente.

Colgo l'occasione per porgere cordiali saluti.

IL SINDACO
- *Elisabetta Wolf* -

Questo documento, se trasmesso in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente, predisposto e disponibile presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (artt. 3bis e 71 D.Lgs. 82/2005).
La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D.Lgs. 39/1993).

All: c.s.

COPIA

COMUNE DI CALDONAZZO
PROVINCIA DI TRENTO

Verbale di deliberazione N. 39
del Consiglio Comunale

OGGETTO: Osservazioni del Consiglio comunale di Caldonazzo alla delibera della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021, avente ad oggetto "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est – articolo 28 della L.P. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m." - Approvazione.

L'anno **duemilaventuno** addì **ventidue** del mese di **settembre**, alle ore 20.30 presso la Casa della Cultura, Viale Stazione n. 6, a seguito di regolari avvisi, recapitati a termine di legge, si è convocato il Consiglio Comunale.

Presenti i signori Consiglieri:

	Assenti giustificato	Assenti non giustificato
Antoniolli Giampaolo		
Baldessari Mario		
Battisti Claudio		
Bordigoni Jacopo		
Bortolini Mirko		
Campregher Valerio		
Ciola Cesare		
Costa Daniele		
Defrancesco Anita		
Eccher Marina		
Giacomelli Riccardo		
Mattè Erica		
Minora Francesco Andrea		
Nicolussi Silvia		
Pizzitola Pierluigi		
Scarnato Paola		
Vigolani Luca		
Wolf Elisabetta		

Assiste il Segretario Comunale Signora **Conci dott.ssa Nicoletta**.

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, il signor **Costa Daniele**, nella sua qualità di Presidente assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato posto al n. 1 dell'ordine del giorno.

REFERTO DI PUBBLICAZIONE
(Art. 183 del Codice degli Enti Locali della R.A.T.A.A. approvato con L.R. 03/05/2018 n.2)

Certifico io sottoscritto Segretario Comunale che copia del presente verbale viene pubblicato il giorno 24/09/2021 all'Albo Informatico ove rimarrà esposto per 10 giorni consecutivi.

Addì, lì 24/09/2021

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to Conci dott.ssa Nicoletta

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

- con delibera della Giunta Provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021 è stato approvato il "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est - articolo 28 della L.P. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m.";
- la suddetta delibera è stata inviata ai Comuni, alle Comunità, al Consiglio delle autonomie locali e al Consiglio provinciale, affinché possano esprimere osservazioni e proposte nel termine di novanta giorni previsto per legge; il documento preliminare è pervenuto al Comune di Caldonazzo giusta nota in atti sub prot. n. 4109 di data 01.07.2021;
- dell'autostrada A31 "Valdastico", denominata anche PI.RU.BI. ed in particolare del suo completamento a nord si discute da circa 50 anni, coinvolgendo vari livelli istituzionali;
- la comunità di Caldonazzo ha da sempre convintamente espresso la propria contrarietà al progetto;
- sui canali di comunicazione ufficiali della P.A.T. è emersa in questi giorni la volontà di arretrare l'attuale tracciato della SS47 lungo la sponda Est del Lago di Caldonazzo.

Preso atto in particolare che:

- dal documento preliminare alla variante del Piano Urbanistico Provinciale emerge la necessità di rafforzare il collegamento del "corridoio Est" per dare una risposta concreta ai crescenti flussi di traffico fra l'asta dell'Adige e la Regione Veneto;
- che la suddetta variante individua nell'asse della SS47 il "corridoio Est", sottintendendone de facto potenziali sviluppi;
- dal medesimo documento emerge altresì come i carichi di traffico in essere nella zona dei Laghi di Caldonazzo e Levico siano già di per sé superiori a quelli ammissibili sotto il profilo della sicurezza ambientale e stradale; circostanza che era già stata messa in luce nella documentazione costituente il PUP 2008;
- la zona dei Laghi di Caldonazzo e Levico, così come la Valle del Centa, costituiscono un ambito particolarmente sensibile sotto il profilo ambientale e paesaggistico;
- le politiche di sviluppo turistico per l'intero sistema Valsugana-Lagorai, per l'Alta Valsugana (terza destinazione turistica estiva del Trentino) ed in particolar modo per la zona dei Laghi di Caldonazzo e Levico sono incentrate sullo sviluppo di un turismo sostenibile e di una fruizione open-air del territorio (laghi, bici, montagna, castelli, gastronomia), come recentemente certificato dalla GSTC (prima destinazione certificata in Italia), dalla Bandiera Verde 2020 di Legambiente ad APT Valsugana e dalla Bandiera Blu 2021 assegnata da anni ai Laghi;
- la qualità dell'aria, dell'acqua e dell'ambiente in generale costituiscono un asset prioritario di sviluppo per il territorio e per la sua offerta turistica, rappresentando un patrimonio collettivo imprescindibile e non compromettibile da progetti, opere ed interventi viari in contrasto con gli sforzi fatti nell'ultimo trentennio;
- è auspicabile che progetti, opere ed interventi viari facciano propria la vocazione turistica dell'Alta Valsugana, puntando allo sviluppo di forme di mobilità lenta e collettiva, orientate ad una progressiva riduzione degli impatti ambientali ed ecologici derivanti dalle forme di mobilità, fra cui il potenziamento/interramento dell'asse ferroviario come alternativa competitiva al trasporto pendolare individuale, ed il completamento delle reti ciclabili e ciclo-escursionistiche;

- in particolare, progetti, opere ed interventi di nuova viabilità e di potenziamento della viabilità esistente dovrebbero essere orientati ad un miglioramento della qualità delle acque e della biodiversità del Lago di Caldonazzo, del Fiume Brenta e del Torrente Centa;
- l'eventuale allargamento dell'attuale tracciato della SS47 da 2 a 4 corsie evidenzia sul territorio amministrativo di Caldonazzo due passaggi di assoluta criticità in corrispondenza degli abitati stanziali delle località di Brenta e Costa, per la vicinanza dell'edificato al Fiume Brenta.

Evidenziato che la commissione consiliare permanente denominata Commissione urbanistica, territorio ed ambiate si è appositamente riunita e ha ritenuto, analizzato il documento preliminare approvato dalla Giunta provinciale, di formulare alcune osservazioni e proposte da sottoporre all'attenzione e all'approvazione del Consiglio comunale di Caldonazzo.

Ciò premesso ed evidenziato, il Consiglio comunale rileva, a titolo di osservazioni e proposte ai sensi e per gli effetti dell'art. 28 della L.P. 4 agosto 2015 n. 15, quanto segue, rivendicando il diritto di decidere sul futuro del proprio territorio:

1. L'Amministrazione comunale di Caldonazzo vede con preoccupazione qualunque forma di infrastrutturazione del territorio che porta ad un potenziale incremento dei flussi di traffico nella zona dell'Alta Valsugana ed, in particolare, in quella dei Laghi di Caldonazzo e Levico e della Valle del Centa.
2. Per l'Amministrazione comunale di Caldonazzo la zona dei Laghi e della Valle del Centa, per la particolare fragilità e peculiarità ambientale, costituiscono un valore da conservare e non compromettere per la loro vocazione turistica in considerazione dell'importanza che il comparto riveste nell'offerta turistica complessiva del Trentino (3° comprensorio turistico estivo per numero di presenze).
3. Si rileva come il documento preliminare di variante al PUP e le sue possibili attuazioni siano in palese contrasto con le vocazioni e le fragilità del territorio di Caldonazzo.
4. Si osserva come la Valle del Centa sia caratterizzata da pesanti penalità di carattere idrogeologico che appaiono difficilmente compatibili con la realizzazione di ulteriori opere di infrastrutturazione.
5. Si rileva come anche le opere provvisionali, la movimentazione di mezzi e di materiali subordinate alla possibile realizzazione della Valdastico Nord comporterebbero pesanti impatti ambientali e paesaggistici sul territorio di Caldonazzo, con danni permanenti.
6. Si valuta come insufficiente ed inadeguata la proposta di "arretramento" dell'attuale tracciato della SS47 lungo la Sponda Est del Lago di Caldonazzo, sia sotto il profilo della tutela delle acque dei Laghi che dell'impatto ambientale.
7. Si propone di inserire nella programmazione urbanistica provinciale un'opera risolutiva per il bypass dei laghi di Caldonazzo e Levico, anche rivalutando il progetto del Tunnel di Tenna (già inserito nella programmazione urbanistica della Comunità Alta Valsugana e Bersntol), ovvero spostandolo a Nord, ipotizzando un collegamento diretto interrato tra Campiello di Levico e San Cristoforo.
8. Si propone di inserire nella programmazione urbanistica provinciale l'interramento della Ferrovia della Valsugana nel tratto che costituisce cesura urbana di Caldonazzo fra gli ambiti residenziali del centro storico e la fascia lago.

Tutto ciò premesso,

sentiti gli interventi di cui al verbale di seduta;

rilevato che, in ragione dei termini stringenti per presentare proposte ed osservazioni, si rende opportuno procedere alla trattazione del presente punto in apposita seduta consiliare

d'urgenza ai sensi e per gli effetti del co. 2 dell'art. 33 del vigente regolamento del consiglio comunale al fine di inoltre il presente atto alla Giunta provinciale nel più breve tempo possibile;

rilevato che, ai sensi dell'art. 185 del Codice degli Enti Locali della Regione Trentino Alto Adige, approvato con L.R. 03/05/2018 n. 2, sulla proposta di deliberazione relativa all'oggetto ha espresso il parere di competenza:

- il Responsabile del Servizio Tecnico comunale, parere favorevole sotto il profilo della regolarità tecnico amministrativa;

e dato atto che in ordine alla presente proposta non rilevano aspetti contabili e che pertanto non necessita l'espressione del relativo parere.

rilevata la propria competenza ai sensi della lettera b) del comma 2 dell'articolo 49 del Codice degli Enti Locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige;

ritenuto di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 183, comma 4, della L.R. 3 maggio 2018, n. 2 "Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige" al fine di permettere l'invio del presente atto alla Giunta provinciale nel rispetto dei termini assegnati e comunque nel più breve tempo possibile;

visto il Codice degli Enti Locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e ss.mm.;

visto il regolamento del consiglio comunale;

visto lo Statuto vigente;

con voti favorevoli n. 18, astenuti n. //, contrari n. // voti espressi dai n. 18 consiglieri presenti e votanti, espressi in modalità palese per appello nominale;

DELIBERA

1. di approvare, per le motivazioni di cui in premessa, le seguenti osservazioni e proposte - ai sensi e per gli effetti dell'art. 28 della L.P. 4 agosto 2015 n. 15 - rispetto alla delibera approvata dalla Giunta provinciale n. 1058 di 25.06.2021 avente ad oggetto "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est - articolo 28 della L.P. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m":
   1. L'Amministrazione comunale di Caldonazzo vede con preoccupazione qualunque forma di infrastrutturazione del territorio che porta ad un potenziale incremento dei flussi di traffico nella zona dell'Alta Valsugana ed, in particolare, in quella dei Laghi di Caldonazzo e Levico e della Valle del Centa. **A1 A2 B2 C10**
   2. Per l'Amministrazione comunale di Caldonazzo la zona dei Laghi e della Valle del Centa, per la particolare fragilità e peculiarità ambientale, costituiscono un valore da conservare e non compromettere per la loro vocazione turistica in considerazione dell'importanza che il comparto riveste nell'offerta turistica complessiva del Trentino (3° comprensorio turistico estivo per numero di presenze). **A1 A2 B2 C10**
   3. Si rileva come il documento preliminare di variante al PUP e le sue possibili attuazioni siano in palese contrasto con le vocazioni e le fragilità del territorio di Caldonazzo. **A1 A2 B2 C10**
   4. Si osserva come la Valle del Centa sia caratterizzata da pesanti penalità di carattere idrogeologico che appaiono difficilmente compatibili con la realizzazione di ulteriori opere di infrastrutturazione. **A1 A2 B2 C10**

5. Si rileva come anche le opere provvisionali, la movimentazione di mezzi e di materiali subordinate alla possibile realizzazione della Valdastico Nord comporterebbero pesanti impatti ambientali e paesaggistici sul territorio di Caldonazzo, con danni permanenti. A1 A2 B2 C10
6. Si valuta come insufficiente ed inadeguata la proposta di "arretramento" dell'attuale tracciato della SS47 lungo la Sponda Est del Lago di Caldonazzo, sia sotto il profilo della tutela delle acque dei Laghi che dell'impatto ambientale. A1 A2 B2 C10
7. Si propone di inserire nella programmazione urbanistica provinciale un'opera risolutiva per il bypass dei laghi di Caldonazzo e Levico, anche rivalutando il progetto del Tunnel di Tenna (già inserito nella programmazione urbanistica della Comunità Alta Valsugana e Bersntol), ovvero spostandolo a Nord, ipotizzando un collegamento diretto interrato tra Campiello di Levico e San Cristoforo. A2 C5 D1
8. Si propone di inserire nella programmazione urbanistica provinciale l'interramento della Ferrovia della Valsugana nel tratto che costituisce cesura urbana di Caldonazzo fra gli ambiti residenziali del centro storico e la fascia lago. A2 C5 D1

2. di trasmettere copia del presente atto alla Giunta Provinciale entro i termini previsti la presente deliberazione come propria osservazione alla delibera n. 1058 del 25 giugno 2021, confidando nell'accoglimento delle richieste suesposte;
3. di dichiarare la presente deliberazione, per le motivazioni di cui in premessa e con separata votazione che ha prodotto il seguente esito: voti favorevoli 18, contrari // ed astenuti //, immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 183, co. 4, della L.R. 3 maggio 2018, n. 2 "Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige".

*** ** * ** ***

Avverso la presente deliberazione sono ammessi i seguenti ricorsi:

a) opposizione alla Giunta comunale, entro il periodo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 183, co. 5 del Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino-Alto Adige;
b) ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale di Trento, entro 60 giorni, ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs. 02.07.2010, n 104;
c) ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, entro 120 giorni, ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 24.11.1971, n. 1199.

I ricorsi b) e c) sono alternativi.

Data lettura del presente verbale, viene approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
F.to Costa Daniele

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to Conci dott.ssa Nicoletta

Copia conforme all'originale in carta libera per uso amministrativo.

Caldonazzo, lì 24/09/2021

IL SEGRETARIO COMUNALE
Conci dott.ssa Nicoletta

CERTIFICATO DI ESEGUIBILITA'

La presente deliberazione è stata dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 183 del Codice degli Enti Locali della R.A.T.A.A. approvato con L.R. 3 maggio 2018, n. 2.

Caldonazzo, lì 24/09/2021

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to Conci dott.ssa Nicoletta

COMUNE DI TRENTO

Servizio Urbanistica

Via del Brennero, 312 I 38121 Trento
tel. 0461 884640
servizio.urbanistica@pec.comune.trento.it
Orario di apertura al pubblico:
da lun. a ven. 8 -12

Numero di protocollo associato al documento come metadato (DPCM 3.12.2013, art. 20). Data di registrazione inclusa nella segnatura di protocollo

Spett.le
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
Vicepresidente
Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione
ass.cooperazione_territorio@pec.provincia.tn.it

e p.c. Spett.le
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio

Oggetto: **"**ADOZIONE DEL PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE (PUP) RELATIVA ALL'AMBITO DI CONNESSIONE CORRIDOIO EST. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ART. 29 DELLA L.P. 15/2015."

In riferimento alla deliberazione n. 1923 del 28 ottobre 2022, con la quale la Giunta Provinciale ha adottato in prima istanza il progetto di Variante al Piano urbanistico provinciale (P.U.P.) relativa all'ambito di connessione "Corridoio Est", ai sensi dell'articolo 29 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m., si comunica che il Consiglio comunale di Trento ha esaminato detto documento nella seduta del 01 febbraio 2023.

Con la presente sono ad inoltrare la copia conforme all'originale della deliberazione del Consiglio Comunale n. 16/2023 d.d. 01 febbraio 2023 avente ad oggetto "ADOZIONE DEL PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE (PUP) RELATIVA ALL'AMBITO DI CONNESSIONE CORRIDOIO EST. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ART.29 DELLA L.P.15/2015".

Cordiali saluti.

Il Dirigente
ing. Silvio Fedrizzi

Questo documento, se trasmesso in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (artt. 3 bis e 71 D.Lgs. 82/05). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D. Lgs. 39/1993).

Allegati: delibera Consiglio Comunale n. 16/2023
SF/lr
*fascic*olo: 6.1.1/2021/1

COMUNE DI TRENTO

COMUNE DI TRENTO

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 16

del Consiglio comunale

Oggetto: ADOZIONE DEL PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE (P.U.P.) RELATIVA ALL'AMBITO DI CONNESSIONE CORRIDOIO EST. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ART. 29 DELLA L.P. 15/2015.

Il giorno 01.02.2023 ad ore 18.05 nella sala delle adunanze in seguito a convocazione disposta con regolari avvisi recapitati a termini di legge alle Consigliere e ai Consiglieri, si è riunito il Consiglio comunale sotto la presidenza del signor Piccoli Paolo presidente del Consiglio comunale.

Presenti:	presidente	**Piccoli Paolo**		
	sindaco	**Ianeselli Franco**		
	consigliere e consiglieri	**Angeli Eleonora**	**Fernandez Andreas**	**Pedrotti Alberto**
		Baggia Monica	**Filippin Giuseppe**	**Robol Andrea**
		Bosetti Stefano	**Filosi Luca**	**Serra Nicola**
		Bozzarelli Elisabetta	**Fiori Francesca**	**Stanchina Roberto**
		Bridi Vittorio	**Franzoia Mariachiara**	**Tomasi Renato**
		Brugnara Michele	**Gilmozzi Italo**	**Urbani Giuseppe**
		Casonato Giulia	**Giuliani Bruna**	**Zanetti Cristian**
		Chilà Filomena	**Lenzi Walter**	**Zappini Federico**
		Demattè Daniele	**Maule Chiara**	
		El Barji Assou	**Panetta Salvatore**	
Assenti:	consigliere e consiglieri	**Carli Marcello**	**Maestranzi Dario**	**Uez Tiziano**
		Dal Ri Alessandro	**Maschio Andrea**	**Zanetti Silvia**
		Frachetti Piergiorgio	**Merler Andrea**	
		Guastamacchia Fabrizio	**Saltori Alessandro**	

e pertanto complessivamente presenti n. 30, assenti n. 10, componenti del Consiglio.

Presente: assessore esterno **Facchin Ezio**

Assume la presidenza il signor Piccoli Paolo.
Partecipa la Segretaria generale Moresco Lorenza.

Accertata la presenza del numero legale, il Presidente dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

Il Consiglio comunale

vista la proposta riguardante l'oggetto n. 2023/3 corredata dai pareri favorevoli resi in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa e alla regolarità contabile rispettivamente dai soggetti responsabili del Servizio interessato e del Servizio Risorse finanziarie e patrimoniali, ai sensi dell'art. 185 del Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino - Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e s.m. e dell'art. 23 del Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione del Consiglio comunale 23.11.2016 n. 136, allegati alla presente deliberazione ed udita la corrispondente relazione;

premesso che la Giunta provinciale con deliberazione 19 giugno 2020 n. 837 ha inteso avviare una Variante al Piano urbanistico provinciale finalizzata ad affrontare, alla scala della pianificazione territoriale, coerenti analisi in ordine allo scenario complessivo di mobilità tra il Trentino e la Regione Veneto e che, in considerazione della complessità e delicatezza delle scelte pianificatorie relative ai corridoi infrastrutturali di interconnessione, con successiva deliberazione 10 luglio 2020 n. 951 ha approvato il regolamento recante "Disposizioni regolamentari relative alla valutazione ambientale strategica riguardanti i corridoi di accesso al Trentino e modificazione al decreto del Presidente della Provincia 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg", volto a dettare una specifica disciplina per il coordinamento della pianificazione urbanistica con quella della valutazione ambientale strategica relativamente ai corridoi infrastrutturali;

osservato che con deliberazione 25 giugno 2021 n. 1058 la Giunta provinciale ha approvato il Documento preliminare ai fini dell'adozione della Variante al P.U.P. relativa al Corridoio Est, ai sensi dell'articolo 28 della L.p. n. 15/2015, costituito dagli "Obiettivi generali e le linee direttive della Variante al P.U.P. corridoio Est" e dal "Rapporto preliminare", che riporta gli elementi ambientali finalizzati alla redazione del rapporto ambientale secondo quanto disposto dall'art. 6 del D.P.P. 3 settembre 2021 n. 17-51/Leg., le cui finalità sono rispettivamente quella di indicare gli obiettivi generali e le linee direttive che si intendono perseguire con la Variante al P.U.P. e di fornire le prime indicazioni sui possibili impatti ambientali significativi della Variante al P.U.P.;

richiamato che, in relazione al sopra citato Documento preliminare, con deliberazione del Consiglio comunale 29.09.2021 n. 140 il Comune di Trento ha espresso una serie di osservazioni e proposte ai sensi dell'articolo 28 della Legge provinciale per il governo del territorio n. 15/2015, che in sintesi evidenziano:

a) Carenze di metodo:
   - assenza di indicazioni e di analisi di dati di dettaglio su mobilità, ambiente, aspetti socio-economici;
   - decontestualizzazione della proposta rispetto al sistema provinciale complessivo della mobilità;
   - mancata valutazione di possibili alternative;
   - quadro conoscitivo lacunoso rispetto a quanto richiesto dalla normativa in materia di valutazione ambientale strategica;
b) Contraddittorietà dei contenuti:
   - ruolo strategico assegnato al collegamento con il Veneto, che viene declinato in una soluzione incoerente rispetto alle politiche europee ambientali e ai principi di sviluppo sostenibile/durevole, di sussidiarietà, partecipazione e valutazione (ripresi anche nella L.p. n. 15/2015);
   - indeterminatezza della soluzione proposta, e quindi impossibilità di formulare puntuali osservazioni e proposte di merito;
c) Criticità generali:
   - rimangono non precisati l'areale di riferimento per il Corridoio Est e i territori interessati dalla Variante al P.U.P. che, pur dichiarandosi incentrata sul tema dei trasporti, non considera l'intero sistema provinciale in termini di mobilità sostenibile;
   - non sono affrontati i principi di mobilità sostenibile, obiettivi climatici e le politiche in atto a vari livelli: Agenda 2030, linee guida europee su trasporti "green", P.N.R.R., politiche provinciali su mobilità sostenibile (Strategia provinciale per lo sviluppo sostenibile, L.p. n. 6/2017), politiche comunali di promozione della mobilità sostenibile (P.U.M.S., scenari legati a nuova circonvallazione ferroviaria);
   - non viene considerato il ruolo di Trento come snodo tra i corridoi di accesso, che fu assegnato alla città dal P.U.P. 2008 (modalità di interconnessione tra i corridoi, ruolo dell'interporto);

– mancato rifermento ai progetti di trasformazione urbana in atto sulla città di Trento;

evidenziato che, a fronte di tali rilievi, con la medesima deliberazione del Consiglio comunale n. 140/2021, il Comune di Trento ha presentato precise richieste di approfondimento in merito ai seguenti elementi:

– dettaglio del quadro conoscitivo relativo all'ambito geografico ai fini della verifica della sostenibilità ambientale e socio-economica della proposta (grado di idoneità e di vulnerabilità del territorio interessato);
– precisazione dell'ambito territoriale interessato (valutazione di elementi di vulnerabilità e dei possibili impatti ambientali, paesaggistici...) e verifica delle interferenze con interventi programmati o in esecuzione;
– analisi di soluzioni alternative (compresa l'opzione "zero" corrispondente alla non-realizzazione dell'ampliamento Corridoio Est);
– motivazioni a supporto della scelta di indicatori riportati nell'elenco preliminare e del sistema di monitoraggio degli impatti di cui al rapporto preliminare;
– aggiornamento dei dati di traffico su ulteriori tratti viari, integrandoli rispetto ai flussi al confine Veneto/Trentino e rispetto a tipologie veicolari e trasporto merci;

preso atto che la Giunta provinciale, con deliberazione 28 ottobre 2022 n. 1923, ha adottato in prima istanza il progetto di Variante al Piano urbanistico provinciale (P.U.P.) relativa all'ambito di connessione "Corridoio Est", ai sensi dell'articolo 29 della L.p. 4 agosto 2015 n. 15 e s.m., la cui documentazione è depositata per 90 giorni consecutivi a decorrere dalla data dell'11 novembre 2022, e che durante tale periodo di deposito chiunque può prendere visione del progetto e presentare osservazioni nel pubblico interesse, così come disposto dall'articolo 29 della L.p. n. 15/2015;

richiamato l'articolo 29 della L.p. n. 15/2015 avente ad oggetto "Adozione del progetto di P.U.P.", che dispone l'iter per l'adozione del P.U.P. e regolamenta le fasi di espressione parere;

osservato che il Piano urbanistico provinciale, approvato con la Legge provinciale 27 maggio 2008 n. 5, declinava le relazioni tra territorio e corridoi infrastrutturali mediante un modello sistemico articolato su tre livelli di connessioni:

1) corridoi di accesso, individuati nel corridoio nord-sud, inteso come asse del Brennero nell'ambito del corridoio "Scandinavo-Mediterraneo" (Helsinki-La Valletta) e principalmente rivolto all'Europa e all'interconnessione con i corridoi "Reno-Danubio" (Strasburgo-Bucarest/Sulina/Constanta) e "Mare del Nord-Baltico" (Helsinki-Anversa) che insieme ai corridoi "Reno-Alpi" (Anversa/Amsterdam/Rotterdam-Genova) e Baltico-Adriatico (Gdynia/Szczecin-Trieste/Koper) consente al corridoio "Mediterraneo" (Algeciras-confine Ucraina) di interagire con il nord Europa; nel corridoio Ovest rivolto verso la Regione Lombardia attraverso la Provincia di Brescia; nel corridoio Est rivolto verso la Regione del Veneto e all'interconnessione con il corridoio "Mediterraneo";
2) corridoi interni, che devono integrarsi con i principali tracciati esistenti lungo l'asse Nord-Sud e con le relative diramazioni laterali, perseguendo il miglioramento della funzionalità dell'intero sistema infrastrutturale e insieme la dotazione di adeguati nodi di connessione sia intervalliva che di accessibilità alle aree urbane;
3) collegamenti funzionali, finalizzati ad approfondire le relazioni infrastrutturali tra alcune parti del territorio provinciale e le ulteriori reti per la mobilità costituite dal sistema viario, ferroviario e funiviario;

considerato che la documentazione relativa alla Variante al P.U.P. – Corridoio Est adottata in prima istanza con deliberazione della Giunta provinciale 28 ottobre 2022 n. 1923, comprende:

– Allegato A) Relazione illustrativa:
  Appendice 1 - La fase di consultazione sul Documento preliminare e il confronto sulle scelte
  Appendice 2 - Supporto specialistico in tema di Mobilità e Infrastrutture di Trasporto nell'ambito della redazione della VAS della Variante del Piano Urbanistico Territoriale Provinciale
  Appendice 3 - Attuazione delle reti per la mobilità
  Documenti della valutazione - Valutazione ambientale strategica
  Rapporto ambientale
  Sintesi non tecnica
  Relazione di incidenza ambientale – VINCA
– Allegato B) Norme di attuazione;

preso atto che nell'Appendice 1 all'allegato A), relativa alla "fase di consultazione sul

documento preliminare e il confronto sulle scelte", sono riportati i contributi presentati dagli Enti territoriali interessati;

rilevato che il progetto di Variante al P.U.P. Corridoio Est adottato in prima istanza provvede alla sostanziale revisione dei contenuti rispetto a quanto proposto dal Documento preliminare facendo seguito, come riportato nella relazione illustrativa, ad approfondimenti che hanno avuto come esito "l'elaborazione di indicazioni e indirizzi per una pianificazione a una scala adeguata che affianchi la parziale attuazione del sistema pianificatorio definito dal P.U.P.";

osservato che l'obiettivo di integrare le reti per la mobilità, previsto nel vigente P.U.P. 2008, ha comportato l'introduzione, in aggiunta al sistema dei corridoi, del nuovo concetto di "ambiti di connessione", definiti nella documentazione di Variante al P.U.P. – Corridoio Est come "nuovi livelli di connessione che verranno dotati di consistenza cartografica e normativa in una fase successiva", scaturiti da precise interrelazioni tra "ambiti rappresentativi di esigenze di connessione", calibrate su analoghe caratteristiche di accessibilità dei territori;

considerato che nell'allegato B) "Norme di attuazione" alla Variante al P.U.P. – Corridoio Est è riportata la modifica degli articoli 41 e 44 della Legge provinciale 27 maggio 2008 n. 5 "Approvazione del nuovo piano urbanistico provinciale" nei seguenti termini:

1. Dopo il comma 2 dell'articolo 41 dell'"Allegato B - Norme di attuazione" della Legge provinciale 27 maggio 2008 n. 5 "Approvazione del nuovo piano urbanistico provinciale" è inserito il seguente:
   "- 2 bis. La relazione illustrativa descrive gli ambiti di connessione intesi come aree funzionali al governo delle reti per la mobilità individuati al fine di prefigurare l'infrastrutturazione multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività dei territori. Gli ambiti di connessione trovano attuazione, anche per stralcio, con Variante al P.U.P., previa valutazione ambientale strategica, secondo le procedure definite dalla legge provinciale. Con la stessa Variante si definiscono i criteri di selezione delle scelte territoriali in tema di connessioni per l'ambito di riferimento in relazione al grado di soddisfazione del fabbisogno di connettività.
   La definizione delle scelte alla scala adeguata, nel rispetto dei criteri e del metodo stabiliti dalla Variante, è effettuata attraverso il piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale, previa valutazione ambientale strategica, ferme restando l'eventuale intesa tra la Provincia, lo Stato e altri enti territoriali ai sensi delle norme di attuazione dello Statuto speciale e della legislazione in materia e le modalità di aggiornamento delle previsioni del P.U.P.. L'eventuale intesa è ratificata con legge provinciale".
2. Nel comma 1 dell'articolo 44 dell'Allegato B) - "Norme di attuazione" della Legge provinciale 27 maggio 2008 n. 5 "Approvazione del nuovo piano urbanistico provinciale", le parole "dal comma 2 dell'articolo 41" sono così sostituite "dai commi 2 e 2 bis dell'articolo 41";

preso atto che tale modifica normativa, finalizzata all'attivazione dell'ambito di connessione "Corridoio Est", non ha come esito una previsione cartografica, che deriverà successivamente dall'analisi delle peculiarità e delle esigenze di connessione dei territori oltre che dalle relative caratteristiche socio-economiche ed ambientali, bensì indica il metodo con cui potrà essere introdotto un Piano stralcio per la mobilità di livello provinciale o un'ipotesi progettuale di massima, a seconda dei risultati del processo valutativo condotto secondo il metodo multicriteria definito nella relazione illustrativa;

rilevato che la presente Variante introduce un aspetto di incoerenza tra il nuovo ambito di connessione, che annulla sostanzialmente la previsione attuale di Corridoio Est, e il Piano urbanistico provinciale vigente nel suo complesso in quanto a prescindere dall'introduzione del comma 2 bis all'articolo 41 e dalla modifica nei riferimenti di rimando a questo nuovo comma all'articolo 44, rimangono valide le previsioni contenute al comma 1 dell'articolo 41 delle norme del P.U.P., e le descrizioni contenute nei capitoli 8.4 Relazioni territoriali e corridoi infrastrutturali e 9.4.2 Reti per la mobilità della Relazione Illustrativa, che definiscono i "corridoi infrastrutturali";

preso atto che il concetto di "ambiti di connessione", e nello specifico quello attuato con la Variante per il Corridoio Est, appare sostanzialmente contraddittorio rispetto alla previsione di Corridoio corrispondente alla Valsugana, così come definito nel P.U.P. 2008, dal momento che esso si limita a introdurre esclusivamente un metodo operativo, che potrebbe ammettere diverse soluzioni, sia in termini di tipologie infrastrutturali che di tracciati, in uno scenario che non è possibile considerare come "quadro di riferimento" per la pianificazione subordinata, ed escludendo di fatto la possibilità di valutarne la coerenza con le previsioni P.U.P. 2008;

considerato che la documentazione di Variante al P.U.P., con l'introduzione dell'Ambito di connessione Corridoio Est, conferma sostanzialmente gli obiettivi perseguiti dal Documento preliminare e cioè:

O.1 - Assicurare idonei collegamenti infrastrutturali del territorio provinciale in direzione Est con il

Veneto, contribuendo all'interconnessione a livello europeo lungo il Corridoio Mediterraneo;

O.2 - Perseguire mediante nuove infrastrutture la connessione intervalliva sul territorio provinciale nell'ottica di assicurare i collegamenti interni tra insediamenti e territorio e di rafforzare le condizioni fisiche di inclusione sociale;

O.3 - Rafforzare l'attrattività del Trentino nei macrosistemi economici nazionali mediante l'integrazione interna ed esterna nelle grandi reti;

O.4 - Sviluppare il ruolo di centri attrattori di Trento e Rovereto ampliandone il raggio di influenza verso l'Italia e l'Europa orientale;

O.5 - Perseguire effetti non solo trasportistici ma anche socio-economici delle nuove connessioni infrastrutturali per rispondere alle esigenze di collegamento del sistema locale;

O.6 - Adottare modalità di spostamento delle persone e delle merci più efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze della competitività degli operatori. In tal senso va individuato un modello di mobilità che risponda in modo equilibrato all'obiettivo di ridurre l'impatto negativo sulla qualità dell'aria che deriva dall'aumento dei carichi di traffico e, allo stesso tempo, di migliorare l'attrattività e l'integrazione dei territori, nel rispetto di un bilancio ambientale complessivo;

rilevato che la Variante al P.U.P. – Corridoio Est non fornisce contenuti assimilabili a quelli che dovrebbero caratterizzare il P.U.P. secondo quanto previsto all'articolo 21 "Obiettivi, contenuti e struttura del P.U.P." della Legge provinciale per il Governo del territorio n. 15/2015:

1. *Il P.U.P. è lo strumento unitario di governo e di pianificazione del territorio provinciale che definisce le strategie, le direttive e le prescrizioni da seguire per il governo e le trasformazioni territoriali. Il P.U.P. costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione degli altri strumenti di pianificazione del territorio e assicura il raccordo con gli strumenti di programmazione socio-economica.*

(...)

4. *Il P.U.P. contiene, in particolare:*

(...)

e) l'individuazione del sistema insediativo e delle reti infrastrutturali di rilievo provinciale;

(...)

f) i criteri, gli indirizzi e i parametri per l'elaborazione e per la valutazione strategica degli altri strumenti di pianificazione;

posto che non introduce chiari elementi di indirizzo pianificatorio, ma propone ipotesi di scenari alternativi, in termini di scala di intervento e in termini di esito (progettuale o urbanistico-territoriale), e che quindi essa non può essere posta come quadro di riferimento per l'approvazione degli altri strumenti di pianificazione del territorio, come il Piano di Comunità o un P.R.G.;

evidenziato che, secondo l'interpretazione consueta e definita dalla Legge provinciale per il governo del territorio del concetto di "pianificazione subordinata", la prima parte della Relazione Illustrativa della Variante in adozione sembra identificare la "pianificazione subordinata" con i Piani delle Comunità e con i P.R.G., senza definire le modalità con cui Comunità e Comuni potrebbero farsi carico dell'attuazione di un sistema infrastrutturale di portata sovra-comunale, sovra-comunitario, sovra-provinciale e senza precisare quali territori siano coinvolti dal "Corridoio Est", mentre successivamente viene precisato che per "pianificazione subordinata" si intendono il Piano stralcio della mobilità e l'ipotesi progettuale, individuati quali strumenti per la definizione delle scelte territoriali;

preso atto che la Variante adottata comprende un Documento in cui vengono raccolte le osservazioni presentate dai Comuni e dai soggetti territoriali interessati, comprese quelle del Comune di Trento, senza che esse siano accompagnate da controdeduzioni o approfondimenti a sostegno delle modifiche apportate, non configurandosi come atto pianificatorio conseguente al Documento preliminare, ma come una sostanziale sostituzione di esso;

ritenuto che una Variante al P.U.P. incentrata sul tema dei trasporti, diversamente da quanto prospettato dalla Variante in oggetto, debba in modo strategico considerare l'intero sistema provinciale dei trasporti e debba delineare gli scenari infrastrutturali, non solo attraverso la definizione di obiettivi generali, nel rispetto di quanto previsto anche dalla Legge provinciale 30 giugno 2017 n. 6, "Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile" che all'art. 2 prevede che venga predisposto il Piano provinciale della mobilità da approvare in coerenza con gli indirizzi del Piano urbanistico provinciale;

considerato che a seguito dell'entrata in vigore del "P.U.P. 2008" il tema della mobilità sostenibile ha assunto una sempre maggiore rilevanza nelle politiche internazionali, europee, nazionali e locali in materia di trasporti, anche nella prospettiva di contribuire a contrastare il costante aumento delle emissioni di gas ad effetto serra prodotte dal settore, che

minacciano di compromettere gli sforzi volti a conseguire gli obiettivi climatici;

rilevato altresì che le più recenti politiche europee in materia di trasporti mirano alla creazione di un sistema di mobilità sostenibile, intelligente, resiliente e in grado di raggiungere gli obiettivi del Green Deal europeo mediante l'adozione di strategie finalizzate ad accelerare la decarbonizzazione dei trasporti in sinergia con l'impegno di azzerare entro il 2050 le emissioni di gas ad effetto serra, contribuendo in tal modo al raggiungimento degli obiettivi climatici;

richiamati la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile che declina, a livello nazionale, i principi e gli obiettivi dell'Agenda 2030 e il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (P.N.R.R.) che nella missione 3, denominata "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" punta a realizzare un sistema infrastrutturale di mobilità moderno, digitalizzato e sostenibile dal punto di vista ambientale;

considerata in via generale l'attenzione rivolta dall'Amministrazione comunale al tema della mobilità sostenibile così come evidenziato dalla redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) e dal progetto di circonvallazione ferroviaria di Trento, inserito anche nel P.N.R.R. e che consentirà tra l'altro di evitare l'attraversamento della città da parte dei treni merci e di ridisegnare la città;

evidenziato che la presente Variante al P.U.P. – Corridoio Est non dà risposta alle istanze formulate nel Documento preliminare relativamente al ruolo di Trento quale nodo comune dei tre corridoi di accesso al territorio provinciale definiti dal P.U.P. 2008, ma poi non affrontati dal Documento preliminare;

ritenuto che con la Variante al P.U.P. Corridoio Est non siano stati forniti adeguati approfondimenti relativi alla definizione del modello di mobilità da adottare per la risoluzione delle problematiche ambientali e infrastrutturali descritte nel Documento preliminare, in termini di analisi dello stato dell'ambiente e della situazione socio-economica finalizzati alla costruzione di una idonea banca dati di tipo quantitativo e qualitativo;

accertato che neppure in sede di adozione della Variante al P.U.P. – Corridoio Est sono stati affrontati i potenziali impatti generati sulla città di Trento e sul sistema stradale di fondovalle legati a nuovi scenari di trasporto, né il ruolo che assumerebbe la ferrovia della Valsugana e la SS 47 nei confronti del nodo di Trento, anche in termini di opportunità per ridisegnare il sistema di mobilità pubblica locale;

verificato che non sono stati forniti nuovi dati ad integrazione di quelli contenuti nel Documento preliminare e nel rapporto preliminare che si limitavano a richiamare, in riferimento alle problematiche ambientali e funzionali inerenti la SS 47 della Valsugana, i dati 2018 relativi alle sole stazioni di monitoraggio nelle tratte Pergine Valsugana – Levico Terme e Trento – Pergine Valsugana, in particolare rispetto ai flussi di traffico rilevati in corrispondenza delle ulteriori tratte della medesima viabilità e nel tratto in prossimità del confine tra Trentino e Veneto, e in merito alle tipologie veicolari e al traffico merci;

considerato che per valutare la coerenza della proposta di Variante al P.U.P. rispetto alle politiche di mobilità sostenibile sopra richiamate, sia necessario disporre di dati rappresentativi e aggiornati inerenti i flussi di traffico con riferimento a volumi, tipologie veicolari e traffico merci anche al fine di verificare l'effettivo contributo determinato da ciascun tratto stradale rispetto al flusso di traffico complessivo interessante la SS 47 della Valsugana;

rilevato che la proposta di ampliamento del Corridoio Est, così come descritta nel Documento preliminare e nel relativo rapporto preliminare, risultava priva di un quadro conoscitivo che rendesse possibile formulare considerazioni ambientali nello strumento pianificatorio, come richiesto dalla normativa in materia di valutazione ambientale strategica, non sia più presente nella Variante al P.U.P. – Corridoio Est, e che ora tale scenario è stato sostituito dal nuovo concetto di "ambito di connessione", aperto a ipotesi di approfondimento che potranno configurarsi come Piano stralcio della mobilità di livello provinciale o come precisazione progettuale;

posto che il rinvio della definizione cartografica e territoriale dell'ambito di connessione Est a una fase pianificatoria o progettuale successiva, non chiaramente definita nella documentazione della Variante al P.U.P. Corridoio Est, non permette di determinare il grado di idoneità, o di vulnerabilità, del territorio provinciale interessato e di individuare gli ambiti territoriali entro cui sviluppare i tracciati infrastrutturali;

ritenuto che la mancanza di un quadro conoscitivo preliminare relativo all'ambito geografico di riferimento non permette di verificare la sostenibilità ambientale e socio-economica della proposta di Variante al P.U.P., confermando una lacuna riscontrata anche nel Documento preliminare e nel rapporto preliminare, né di valutare con sufficiente dettaglio la coerenza degli obiettivi dichiarati con i quadri programmatico, pianificatorio, ambientale e socio-economico attuale, e che l'indefinitezza della soluzione territoriale corrispondente all'Ambito di connessione

Est impedisce:

- di fornire adeguate indicazioni in relazione ai possibili impatti ambientali significativi, anche di tipo cumulativo, derivanti dall'attuazione della Variante al P.U.P., con particolare riguardo alle principali matrici ambientali (suolo, acqua, aria, rumore), all'impatto sul paesaggio e alla potenziale frammentazione delle connessioni ecologiche e dall'eventuale interferenza con ulteriori interventi programmati o in fase di realizzazione;
- di analizzare in via preventiva le ragionevoli alternative, compresa la non realizzazione dell'ampliamento del Corridoio Est (opzione zero);

rilevato che il metodo introdotto dalla Variante in discussione si impernia attorno al concetto di "analisi multicriteria" che, come dice la relazione, è funzionale alla "(...) costruzione del rapporto tra le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario complesso che l'ambito di connessione sottende" e che, alle quattro tematiche individuate sono stati assegnati i seguenti punteggi:

- esigenze di connessione/connettività 40
- ambiente 25
- fattibilità tecnica 25
- costi 10;

considerato che il proposto metodo di valutazione multicriteria in base a cui valutare i possibili esiti alternativi potrebbe assumere valore in campo pianificatorio se applicato ai contenuti della Variante al P.U.P. e non a una "pianificazione subordinata" non ancora definita;

preso atto che la proposta di pesatura, con l'attribuzione di un punteggio ridotto alle tematiche ambientali, non è in nessun modo motivata seppur decisiva per l'esito dell'analisi stessa, mentre per definizione e buon esito del metodo dovrebbe essere oggetto di condivisione nell'ambito del procedimento che interessa prima la presente Variante e, in seguito, la pianificazione subordinata;

rilevato che la VAS non è finalizzata ad elaborare valutazioni di merito né propone o confronta alternative pianificatorie e progettuali, e che i relativi contenuti sono assunti a prescindere da concrete argomentazioni, senza apportare, perlomeno in maniera sintetica, motivazioni e dati a sostegno delle conclusioni poste (miglioramento dell'accessibilità e della mobilità di persone e merci, "riduzione degli impatti del transito, accompagnata da uno sviluppo economico dei territori attraversati e al rafforzamento delle connessioni con le Regioni vicine e con i grandi corridoi transeuropei", integrazione nella proposta di P.U.P. dell'obiettivo di "riduzione delle emissioni climalteranti e di inquinanti in atmosfera e di contenimento del rischio climatico"), peraltro condotti facendo riferimento a matrici ambientali a scala provinciale, cioè troppo ampi rispetto alle aree territoriali di riferimento della Variante, e basandoli su dichiarazioni di intenti e obiettivi;

rilevata all'interno del rapporto ambientale la medesima criticità relativamente alle modalità di assegnazione dei pesi a ciascun aspetto da analizzare (aria 5%, acustica 10%, paesaggio 20%, reti ecologiche e biodiversità 20%, agricoltura 5%, archeologia 5%, acque superficiali 15%, acque sotterranee 10%, elementi geologici 10%);

accertato che la Commissione consiliare per l'urbanistica ed i lavori pubblici e la Commissione consiliare per l'ambiente, l'agricoltura, la mobilità e la vivibilità urbana hanno esaminato la proposta di deliberazione nella seduta congiunta del 19.01.2023;

richiamata la deliberazione del Consiglio comunale 22.12.2022 n. 168, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2023-2025 e successive variazioni;

richiamata inoltre la deliberazione del Consiglio comunale 22.12.2022 n. 169, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il bilancio di previsione finanziario 2023-2025 e successive variazioni;

visti:

- il Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino – Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e successive variazioni;
- lo Statuto comunale approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 09.03.1994 n. 25 e 09.03.2022 n. 30;
- il Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione consiliare 23.11.2016 n. 136;
- il Piano Regolatore Generale del Comune di Trento;
- la Legge provinciale 27 maggio 2008 n. 5;
- la Legge provinciale 4 agosto 2015 n. 15;
- la Legge provinciale 30 giugno 2017 n. 6;

atteso che l'adozione della presente rientra nella competenza del Consiglio comunale ai sensi dell'art. 49, comma 3, lettera b) della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e

s.m.;

ritenuto di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile a norma dell'art. 183, comma 4 della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m., al fine di consentire la trasmissione della deliberazione in oggetto alla Provincia nel rispetto dei termini fissati dalla Legge provinciale 4 agosto 2015 n. 15 per l'espressione di osservazioni e proposte;

preso atto che, prima della messa ai voti della presente proposta di deliberazione, il Presidente del Consiglio comunale ha avvisato della facoltà di richiedere la separata votazione della clausola di immediata eseguibilità e che, non essendo stata manifestata da alcun Consigliere o alcuna Consigliera una richiesta in tal senso, si procede pertanto ad una unica votazione riguardante sia la proposta di deliberazione che la sua dichiarazione di immediata eseguibilità qualora approvata con la maggioranza prescritta dall'art. 183, comma 4 del Codice degli Enti Locali in L.r. 3 maggio 2018 n. 2 e s.m.;

constatato e proclamato, da parte del Presidente, assistito dagli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

sulla base di tali risultati il Consiglio comunale

d e l i b e r a

1. di esprimere, ai sensi dell'articolo 29 della Legge provinciale 4 agosto 2015 n. 15, le seguenti osservazioni alla documentazione relativa alla Variante al P.U.P. – Ambito di connessione Corridoio Est adottata in prima istanza con deliberazione di Giunta provinciale 28 ottobre 2022 n. 1923:

"si chiede che la Giunta Provinciale revochi la deliberazione del 28 ottobre 2022 n. 1923 vista l'incoerenza con il quadro normativo e con le previsioni del P.U.P. e considerando che i contenuti della stessa sono indeterminati e comunque non condivisibili ne chiede la modifica in accoglimento delle osservazioni di cui in premessa e di seguito riportate:

a) la proposta di modifica alle norme di attuazione del Piano urbanistico provinciale non è definibile come "Variante al P.U.P.", in quanto non presenta i contenuti attribuiti a tale livello di pianificazione dalla Legge per il governo del territorio e appare incoerente con lo stesso P.U.P. vigente; quanto proposto potrebbe essere approvato solo come proposta metodologica per la redazione di una Variante al P.U.P., non come Variante stessa che rimanda la definizione dei contenuti ad altri strumenti di pianificazione subordinata; **B1 C5 C10**

b) la Variante al P.U.P. Corridoio Est indica infatti in modo generale obiettivi e finalità, ma non individua alcuna proposta, definendo una "cornice urbanistica di indirizzo" che rimanda alla pianificazione subordinata la declinazione di strategie ed azioni per il soddisfacimento degli obiettivi proposti, che dovranno essere perseguiti in una fase successiva attraverso gli strumenti attuativi definiti dal nuovo comma 2 bis dell'articolo 41 delle Norme di attuazione di Piano, come ipotesi progettuali di massima o piani stralcio della mobilità sviluppati all'interno di un non chiaro concetto di "ambito di connessione"; **C5**

c) la Variante al P.U.P. Corridoio Est si limita quindi ad introdurre un metodo operativo, che potrebbe ammettere diverse soluzioni, sia in termini di tipologie infrastrutturali che di tracciati, in uno scenario che non è possibile considerare come "quadro di riferimento" per la pianificazione subordinata, ed escludendo di fatto la possibilità di valutare la coerenza con le previsioni P.U.P. 2008; **B1 C5 C10**

d) appare poco chiara la formulazione della proposta anche in riferimento al ruolo della pianificazione subordinata, ostacolando di fatto la possibilità che Comuni e Comunità esprimano le osservazioni di competenza, come previsto dalla Legge vigente, rispetto a scenari che potrebbero concretizzarsi in configurazioni molto diverse, a scala progettuale o a scala urbanistico-territoriale; **A1 A2 C5**

e) non è stato affrontato, nonostante le sollecitazioni contenute nelle osservazioni formulate sul Documento preliminare, il tema della mobilità sostenibile che pur ha assunto una sempre maggiore rilevanza nelle politiche internazionali, europee, nazionali e locali in materia di trasporti e che, all'interno del P.U.P. avrebbe dovuto essere declinato in modo strategico, considerando l'intero sistema provinciale dei trasporti e delineando gli scenari infrastrutturali; **C6 C10**

f) la Variante al P.U.P. non definisce un modello di mobilità, che possa essere declinato sulla base di adeguato approfondimento dei quadri programmatico, pianificatorio, ambientale e socio-economico caratterizzanti l'ambito geografico di intervento, costruiti **A4 C1 C6 C10**

a partire da idonei dati quantitativi e qualitativi, con particolare riguardo ai volumi di traffico, alle tipologie veicolari e al traffico merci interessanti l'intero percorso della SS 47 della Valsugana, che consentano di integrare in maniera efficace le considerazioni ambientali nello strumento pianificatorio, come richiesto dalla normativa in materia di valutazione ambientale strategica, e che permettano di giustificare i potenziali impatti ambientali, le ragionevoli alternative, l'elenco preliminare degli indicatori di contesto e la proposta di sistema di monitoraggio degli impatti ambientali, descritti nel rapporto preliminare;

g) rimangono del tutto insufficienti i dati forniti a sostegno di qualsiasi scenario possibile o di qualsiasi indirizzo pianificatorio; i dati relativi al traffico forniti non risultano rappresentativi e non si rivelano utili alla definizione di un sistema di mobilità e alla conseguente valutazione dei potenziali impatti indotti sulla città di Trento e sul sistema stradale di fondovalle, né per definire il ruolo che assumerebbero le infrastrutture esistenti, quali la ferrovia della Valsugana e la SS 47, rispetto al nodo di Trento, anche in termini di opportunità per ridisegnare il sistema di mobilità pubblica locale; **C10 C11**

h) la Variante al P.U.P. Corridoio Est non si configura come approfondimento della visione di mobilità proposta dal Documento preliminare, che risultava limitata a soluzioni di tipo stradale, e pertanto non si verifica la necessaria consequenzialità tra il Documento preliminare e i contenuti della Variante adottata, posta la sostanziale sostituzione dei contenuti anziché l'approfondimento o la rettifica di quanto disposto dal Documento preliminare, vanificando quanto previsto dalla Legge provinciale vigente ed espropriando le comunità locali di una fondamentale fase conoscitiva e partecipativa; **A1 A2 B2**

i) la Variante adottata, comprendendo un Documento in cui vengono raccolte le osservazioni presentate dai Comuni e dai soggetti territoriali interessati, incluse quelle formulate dal Comune di Trento, senza che le stesse siano accompagnate da controdeduzioni o approfondimenti a sostegno delle modifiche apportate, non si configura come un atto pianificatorio conseguente al Documento preliminare, ma si sostituisce ad esso; **A1 A2**

l) le strategie indicate dalla Legge provinciale 30 giugno 2016 n. 6 "Pianificazione e gestione degli interventi di mobilità sostenibile" risultano del tutto disattese, aspetto particolarmente critico considerato che la proposta di Variante al P.U.P. – Corridoio Est comporta ricadute decisive sul sistema della mobilità, in assenza peraltro di un Piano stesso della mobilità di livello provinciale o di qualsiasi premessa ad esso; **C3 C5**

m) non è stato dato riscontro al tema relativo al ruolo della città di Trento, quale punto nodale strategico di interconnessione dei corridoi di accesso nord-sud, est ed ovest, come richiesto nella fase di osservazione al Documento preliminare dall'Amministrazione comunale; **C10 C12**

n) l'attribuzione dei pesi alle quattro tematiche di riferimento al fine dell'analisi multicriteria, e agli aspetti specifici di cui al rapporto ambientale (aria, acustica, paesaggio, agricoltura, archeologia, suolo, sottosuolo e acque, reti ecologiche e biodiversità), in assenza di qualsiasi giustificazione e in assenza di un necessario percorso partecipato per la definizione degli stessi, non può essere posta in maniera unilaterale come unico metodo di valutazione delle future fasi di pianificazione subordinata o di sviluppo progettuale; **A2 A3**

o) ribadendo la necessità di esplicitare già in questa fase i criteri di scelta, non si condividono i pesi attribuiti alle tematiche, che penalizzano la parte ambientale, nonché i pesi attribuiti alle matrici ambientali che dovranno essere contestualizzati ad una scala territoriale adeguata; **A2 A3**

p) la VAS, priva di qualsiasi dato di conoscenza che possa correlare lo stato di fatto alle previsioni progettuali, non fornisce alcuna valutazione riferita a ipotesi pianificatorie concrete e non prefigura azioni per l'attuazione degli obiettivi, dichiarandosi dunque priva di impatti che saranno individuabili solo nelle fasi successive; **C3 C8**

2. di trasmettere le suddette osservazioni al Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio della Provincia autonoma di Trento;
3. di dichiarare la presente immediatamente eseguibile, ai sensi dell'articolo 183, comma 4 della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m.

LA SEGRETARIA GENERALE
Lorenza Moresco

IL PRESIDENTE
Paolo Piccoli

Alla presente deliberazione è unito:
- esito della votazione palese;
- parere in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa;
- parere in ordine alla regolarità contabile;
- certificazione iter.

COMUNE DI TRENTO

ESITO DELLA VOTAZIONE

Oggetto: ADOZIONE DEL PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE (P.U.P.) RELATIVA ALL'AMBITO DI CONNESSIONE CORRIDOIO EST. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ART. 29 DELLA L.P. 15/2015.

Votazione palese

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 30
Favorevoli: n. 22 (Baggia, Bosetti, Bozzarelli, Brugnara, Casonato, Chilà, El Barji, Fernandez, Filosi, Fiori, Franzoia, Gilmozzi, Ianeselli, Lenzi, Maule, Panetta, Pedrotti, Robol, Serra, Stanchina, Tomasi, Zappini)
Contrari: n. 3 (Bridi, Filippin, Giuliani)
Astenuti: n. 0
Non votanti: n. 5 (Angeli, Demattè, Piccoli, Urbani, Zanetti C.)

Trento, addì 01.02.2023

la Segretaria generale
Dott.ssa Lorenza Moresco

Comune di Rovereto

SINDACO

COMUNE di
ROVERETO
c_h612
A00001
Prot. P
N.0009022 - dd 06/02/23
Fasc. 06 2008/0000002

Egregio Vicepresidente
Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione
Mario Tonina
Via Vannetti, 32
38122 Trento

Rovereto,

OGGETTO: Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est – Trasmissione delle osservazioni ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015 al Progetto di variante adottato con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 di data 28 ottobre 2022.

La Giunta Provinciale, con deliberazione n. 1058 di data 25 giugno 2021 approvava il Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al corridoio di accesso Est.

Nei tempi previsti dal procedimento, la scrivente Amministrazione provvedeva in data 28 settembre 2021 all'invio delle osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto del territorio del Comune di Rovereto ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015. L'assemblea consiliare di Rovereto, nell'ambito dell'espressione delle proprie considerazioni, manifestava la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento stesso e ravvisava la presenza di elementi, presupposti e condizioni per chiedere la revoca della procedura di variante avviata, sempre da intendersi come "proposta" formulata ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015, in quanto le carenze documentali e motivazionali apparivano tali da essere considerate insanabili nelle successive fasi del procedimento.

Successivamente, la Giunta provinciale ha provveduto comunque all'adozione della relativa Variante al PUP con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 di data 28 ottobre 2022.

Il Consiglio Comunale di Rovereto, nell'ambito della seduta di data 1 febbraio 2023, ha formulato le proprie osservazioni ai sensi dell'art. 29 della L.P: 15/2015 e contenute nel documento di data "Gennaio 2023", denominato "Osservazioni alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015".

In tale circostanza, l'assemblea consiliare ha inoltre confermato quanto già espresso con la precedente deliberazione ovvero la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est ed ha nuovamente ravvisato

Comune di Rovereto
piazza Podestà, 11 - 38068 Rovereto TN
centralino 0464 452111 - nr. verde 800 186598
indirizzo web www.comune.rovereto.tn.it
p. iva e c.f. 00128390229

Sindaco
Piazza Podestà,11 -38068 Rovereto (TN)
tel. 0464 452387
fax 0464 452648
sindaco@comune.rovereto.tn.it

la presenza di elementi, presupposti e condizioni per chiedere la revoca e/o l'annullamento della procedura di variante adottata, in ragione delle carenze documentali e motivazionali più volte espresse, illustrate e riprese.

Alla luce di quanto sopra e nei termini previsti dall'art. 29 della L.P. 15/2015 provvedo alla trasmissione di copia della deliberazione n. 5 di data 1 febbraio 2023 e del documento di data "Gennaio 2023", denominato "Osservazioni alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015" con l'auspicio che il materiale trasmesso costituisca occasione di attenta e ponderata valutazione, nonché di positivo riscontro nell'ambito del pubblico interesse superiore.

Il Sindaco
Francesco Valduga -

COPIA

COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA DI TRENTO

Deliberazione del Consiglio Comunale

N. **5** registro delibere

Data **01/02/2023**

OGGETTO: VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSO EST – OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ART. 29 DELLA L.P. 15/2015 AL PROGETTO DI VARIANTE ADOTTATO CON DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE N. 1923 DI DATA 28 OTTOBRE 2022

Il giorno uno del mese di febbraio dell'anno duemilaventitre ad ore 19:14, nella sala consiliare, in seguito a convocazione disposta con avvisi recapitati nella forma di legge ai componenti, si è riunito

I L C O N S I G L I O C O M U N A L E

composto dai Signori:

1. AZZOLINI CRISTINA - Presidente
2. CHEMOTTI ROBERTO - Vicepresidente
3. VALDUGA FRANCESCO - Sindaco
4. ANGELI EGON
5. ANGELI VILIAM
6. BERTOLINI GIUSEPPE
7. BETTINAZZI NICOLA
8. BORTOT MARIO
9. CAZZANELLI PAOLO
10. CHIESA IVO
11. CORRADINI FABRIZIO
12. COSSALI MICOL
13. DIVAN LEONARDO
14. DI SPIRITO GIUSEPPE
15. FAIT CARLO
16. FILIPPI DAVIDE
17. FRANCESCONI MIRIAM
18. GAIFAS BIANCA
19. GALLI GABRIELE
20. KORICHI OMAR
21. LUZZI CRISTINA
22. MINIUCCHI ANDREA
23. MIORANDI ARIANNA
24. MULLICI FATION
25. PLOTEGHER CARLO
26. POMAROLLI RICCARDO
27. POZZER RUGGERO
28. PREVIDI MAURO
29. ROBOL GIULIA
30. VERONESI ROBERTO
31. ZAMBELLI ANDREA
32. ZUCCHELLI RENATO

Sono assenti i signori: Cazzanelli Paolo (giust.), Divan Leonardo (giust.), Korichi Omar Abderrahman (giust.), Plotegher Carlo (giust.).

PRESIEDE: AZZOLINI CRISTINA - PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
ASSISTE: GIABARDO ALBERTO - SEGRETARIO GENERALE PRO TEMPORE

Copia della presente deliberazione
è in pubblicazione all'albo pretorio
per 10 giorni consecutivi
dal **06/02/2023**
al **16/02/2023**

ALBERTO GIABARDO
f.to Segretario generale pro tempore

Relazione.

Con deliberazione n. 837 del 19 giugno 2020 la Giunta provinciale ha inteso avviare una variante al Piano urbanistico provinciale (PUP) per affrontare, alla scala della pianificazione territoriale, analisi in ordine allo scenario globale avente ad oggetto la mobilità tra il Veneto e il Trentino, che consideri le ricadute territoriali complessive su un'area vasta della valle dell'Adige e ricondurre allo strumento pianificatorio la declinazione dello scenario di riferimento, nella logica di assicurare le necessarie forme di valutazione e di partecipazione.

La procedura attraverso la quale vengono approvati il PUP e le relative varianti, come ben noto è definita dagli articoli 28 - 31 della Legge Provinciale n. 15 del 2015.

Con specifico riferimento all'iter di approvazione, si richiama che la sopra citata legge urbanistica provinciale prevede che la Giunta provinciale dapprima approvi il documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire. Detto documento preliminare costituisce l'atto prodromo dell'iter di approvazione della variante; lo stesso è accompagnato dal rapporto preliminare a supporto della consultazione preliminare da avviare con la Struttura ambientale e con i soggetti competenti in materia ambientale, come stabilito dall'articolo 3, comma 1 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg. Successivamente tale documento preliminare, unitamente al rapporto preliminare stesso, è trasmesso alle comunità, ai comuni ed al Consiglio delle autonomie locali, che entro 90 giorni possono inviare alla Giunta provinciale osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto dei loro territori. Entro centoventi giorni dal ricevimento del documento preliminare il Consiglio provinciale può approvare indirizzi ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di PUP. La procedura stessa prevede, successivamente, la predisposizione e l'adozione della variante al PUP da parte della Giunta Provinciale ed il deposito della documentazione a disposizione del pubblico per 90 giorni, con la possibilità di presentare delle osservazioni nel pubblico interesse. Contestualmente la variante al PUP viene inviata ai soggetti di cui all'art. 29, comma 4, della L.P. 15/2015, per l'espressione del parere di merito. Nel caso in cui la Giunta provinciale modifichi la variante sulla base dei pareri o delle osservazioni pervenuti, è disposto un secondo deposito con pubblicazione di 45 giorni. La Giunta provinciale approva quindi il disegno di legge per la variante al PUP e lo trasmette al Consiglio provinciale.

Tutto ciò premesso ed in riferimento alla deliberazione n. 837 del 19 giugno 2020 sopra richiamata, con deliberazione n. 1058 di data 25 giugno 2021 la Giunta provinciale, in conformità a quanto sancito dall'art. 28 della L.P. n. 15/2015, ha approvato il documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi e delle linee direttive che si intendono perseguire ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, e il relativo rapporto preliminare.

Successivamente, con nota di data 2 luglio 2021, l'Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione della Provincia Autonoma di Trento ha trasmesso ai Comuni ed alle Comunità il suddetto documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso Est per la presentazione delle eventuali osservazioni.

L'Amministrazione comunale di Rovereto, nel ruolo assegnatole e con le finalità previste dalle disposizioni provinciali, ha attentamente esaminato la documentazione inviata ed ha condotto gli approfondimenti di dettaglio al materiale allegato, formulando una molteplicità di osservazioni inerenti aspetti di metodo e di merito. Gli esiti si sono

concretizzati nella deliberazione n. 48 di data 21 settembre 2021, attraverso la quale il Consiglio Comunale di Rovereto ha espresso la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est, ed ha precisato che tale posizione verso l'atto pianificatorio provinciale viene assunta a prescindere dalle possibili declinazioni/traduzioni che potrà avere in fase progettuale e rispetto alle altre alternative già contemplate nei Corridoi di accesso previsti dagli strumenti pianificatori. Le motivazioni a supporto della decisione sono da ricondursi tra le numerose criticità e contraddizioni rilevate, l'accertata non coerenza con gli strumenti programmatici sovraordinati, l'evidente carenza sistematica degli obiettivi generali ed operativi prospettati e la tipologia relativa al modello di mobilità proposto. Il Consiglio Comunale, con lo stesso provvedimento, ha approvato un apposito documento in cui sono stati raccolti gli esiti istruttori suddivisi in quattro macro categorie relative agli aspetti procedimentali, ambientali, normativi e infrastrutturali.

Con la medesima deliberazione il Consiglio Comunale, tenendo conto delle macroscopiche insanabilità rilevate, ha ritenuto altresì di contemplare nel dispositivo l'istanza revocatoria della procedura, come di seguito puntualmente espresso:

"di ravvisare, alla luce di quanto sopra, la presenza di elementi, presupposti e condizioni per chiedere la revoca della procedura di variante avviata; tale richiesta deve intendersi quale "proposta" formulata ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015, in quanto le carenze documentali e motivazionali appaiono tali da essere considerate insanabili nelle successive fasi del procedimento;".

La documentazione approvata è stata successivamente inviata in data 28 settembre 2021 al Vicepresidente della Provincia Autonoma di Trento al fine di condividere le perplessità emerse in ambito istruttorio e pienamente accolte dall'assemblea consiliare attraverso il documento di osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto del territorio.

L'iter di variante al PUP avviato ha trovato successiva concreta attuazione nella deliberazione n. 1923 di data 28 ottobre 2022, con la quale la Giunta provinciale, ai sensi di quanto stabilito dall'art. 29 della L.P. n. 15/2015, ha adottato il progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est.

La documentazione di piano è stata, quindi, depositata per 90 giorni consecutivi a decorrere dalla data del 11 novembre 2022, giorno successivo alla pubblicazione degli avvisi (pertanto fino al giorno 9 febbraio 2023). Durante il periodo di deposito chiunque può consultare il progetto di variante al PUP, chiedere eventuali informazioni e presentare osservazioni e proposte scritte nel pubblico interesse. La documentazione di variante adottata, è costituita da:

- Allegato A) - Relazione illustrativa, comprensiva di tre appendici
  - (appendice 1) La fase di consultazione sul documento preliminare e il confronto sulle scelte
  - (appendice 2) Supporto specialistico in tema di Mobilità e Infrastrutture di Trasporto nell'ambito della redazione della VAS della Variante del Piano Urbanistico Territoriale Provinciale
  - (appendice 3) Attuazione delle reti per la mobilità
  - Documenti della valutazione - Valutazione ambientale strategica
    - Rapporto ambientale
    - Sintesi non tecnica
    - Relazione di incidenza ambientale – VINCA) e
- Allegato B) - Norme di attuazione.

L'Amministrazione comunale ha quindi dato lettura della documentazione presentata, conducendo un'istruttoria multidisciplinare ed integrata. La documentazione allegata alla delibera è stata oggetto di ricerche ed approfondimenti anche correlati tra le informazioni fornite. Ampio uso nella fase della disamina è stato fatto degli strumenti informatici nella logica di chiarire e raccogliere ulteriori informazioni rispetto a quelle fornite negli atti tecnici allegati alla delibera della Giunta Provinciale di prima adozione. La disamina condotta porta ad esprimere nuovamente la posizione di dissenso verso l'iter pianificatorio della Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est. L'espressione del parere scaturisce dagli esiti istruttori contenuti nel documento rubricato *"Adozione del Progetto di Variante al Piano Urbanistico Provinciale Connessione Corridoio Est – Osservazioni alla Deliberazione della Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015"*, allegato quale parte integrante e sostanziale al presente provvedimento.

In termini puntuali l'istruttoria ha tracciato evidenti carenze nell'ambito della documentazione adottata dalla Giunta provinciale sia per quanto attiene gli aspetti metodologici, sia per quelli di contenuto.

Le osservazioni sono state raccolte in quattro macro categorie relative agli aspetti procedimentali, ambientali, normativi e infrastrutturali. Di seguito viene riportata una breve sintesi di ciascuna osservazione.

<u>Osservazioni afferenti l'ambito procedimentale:</u>

n. 1: mancata considerazione della contrarietà espressa dagli enti locali, direttamente ed indirettamente interessati, rispetto alla soluzione di corridoio di accesso pianificato. Non trovano infatti conforto e richiamo, neppure in termini del tutto generali, il supporto motivazionale di controdeduzione rispetto alle molteplici posizioni assunte dalle amministrazioni locali che sull'argomento hanno espresso assoluta contrarietà con provvedimenti consiliari. Ciò comporta la genesi di un vizio di procedura nell'iter di adozione; **A1 A2 B1**

n. 2: i contenuti della documentazione adottata dall'Amministrazione provinciale risultano insufficienti per delineare complessivamente i necessari presupposti utili all'attivazione della variante al PUP; non si rinvengono infatti in termini espressi ed oggettivi, profili motivazionali concreti ed attuali che dovrebbero supportare e giustificare la pianificata variante al PUP, che pare invece funzionale a sostenere progettazioni già condotte; **A3 B1 B2 C2**

n. 3: gli obiettivi enunciati nella relazione illustrativa, oltre ad apparire privi di fondamento e contraddittori sembrano incoerenti, inadeguati, carenti e parziali alla luce delle previsioni di metodo ed ai criteri ispiratori contemplati nel PUP vigente. Gli obiettivi stessi appaiono per nulla consoni: al perseguimento dello sviluppo delle vocazioni territoriali e ad una crescita equilibrata della comunità al fine di rafforzare il benessere collettivo. In questa prospettiva gli obiettivi non risultano sostenibili e non mirano ad uno sviluppo centrato sulla qualità e la loro impostazione appare ben lontana da un approccio basato sulla continuità, sul coinvolgimento e sulla condivisione; **A2 C1 C3**

n. 4: la proposta formulata non sintetizza adeguatamente gli obiettivi e le finalità volte a preservare le invarianti ambientali, storiche ed identitarie, nonché gli elementi territoriali testimoniali del paesaggio sanciti dal Piano Urbanistico Provinciale. Tali tematiche non vengono approfondite in termini di compatibilità con la variante, delegando la valutazione ad una fase successiva; **A3 A4 B1**

n. 5: la "relazione illustrativa" gli allegati documenti di valutazione, non riportano né lo stato di progettazione dell'opera, né l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità **B1 B2 C2**

sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.. Tali aspetti denotano una mancanza di trasparenza dell'agire provinciale. Alla luce di ciò i documenti sono pertanto da considerarsi strutturalmente carenti in quanto privi di rilevanti elementi conoscitivi posti alla base del processo di variante al PUP.;

n. 6: inidoneità del documento specialistico in tema di mobilità per consentire la ripercorribilità del percorso svolto e la possibilità di formulare osservazioni; **C4**

n. 7: non condivisione degli obiettivi posti alla base della variante; **A2 C1 C3**

n. 8: impossibilità di esprimersi stante la carenza delle informazioni fornite sul nuovo collegamento; **B2 C3**

n. 9: la documentazione presentata non assume il ruolo di documentazione pianificatoria sufficientemente argomentata e approfondita; **B2 C5**

n. 10: documentazione pianificatoria assolutamente generica ed indefinita; **B2 C3**

n. 11: l'allegato A – Documenti della valutazione/Sintesi non tecnica – si appalesa lesivo del principio di conoscibilità; **C6 C7**

n. 12: non si verifica la necessaria consequenzialità tra il Documento preliminare e i contenuti della Variante adottata; **A1**

<u>Osservazioni afferenti l'ambito normativo:</u>

n. 13: la documentazione presentata si pone in contrasto con le finalità ed i principi generali della Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", sanciti dall'art. 2 con particolare riferimento a quelli volti a: **A1 A2 B1 B2 C6 C8**

"garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti."

"promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente"

"prevedere che la formazione degli strumenti di pianificazione territoriale avvenga nel rispetto dei principi di sussidiarietà, partecipazione e valutazione, assicurando il confronto tra Provincia, comunità e comuni, la coerenza delle scelte e l'integrazione e l'aggiornamento del sistema della pianificazione territoriale".

Le finalità sopra espresse non paiono adeguatamente garantite nelle linee direttive che l'Amministrazione provinciale intende perseguire.

n. 14: la documentazione presentata si pone in contrasto con l'obiettivo della limitazione del consumo di suolo sancito dalla Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", nell'art. 18. La legge per il governo del territorio sancisce infatti che il suolo è un bene comune e costituisce una risorsa non rinnovabile e che, a tal fine, gli strumenti di pianificazione "favoriscono, anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione"; **B2 C9**

n. 15: pur menzionando il protocollo sui trasporti di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991, la proposta di variante al PUP non sembra del tutto rispondente ai contenuti contemplati nel Protocollo medesimo. Le tematiche, alla base delle indicazioni fornite dall'Europa, nell'ambito della convenzione delle Alpi, non vengono del tutto rispettate nella procedura condotta dalla Provincia. A tal fine si menziona "la popolazione locale deve essere posta in condizione di determinare **B1 B2 C2 C10**

essa stessa le prospettive del proprio sviluppo sociale, culturale ed economico, nonché di concorrere alla sua realizzazione nel quadro istituzionale vigente". Ed ancora è fondamentale e preordinato, prima di pianificare nuove infrastrutture "promuovere lo sfruttamento ottimale delle potenzialità delle infrastrutture esistente". In sintesi il protocollo riporta dei principi e degli impegni, assunti dagli stati firmatari, tra cui l'Italia, che devono essere presi in esame per l'argomento in oggetto, e che segnatamente avrebbero dovuto trovare adeguata evidenza nella documentazione preliminare alla variante al PUP.;

n. 16: la procedura amministrativa condotta dalla Provincia non recepisce la partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti. Gli Enti territoriali avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure. Si chiede quindi di prefigurare un processo partecipativo concreto degli enti territoriali sulla questione in oggetto, tenendo anche conto che gli enti locali interessati, a mezzo dei propri consigli comunali, hanno già formalizzato il proprio totale dissenso al collegamento infrastrutturale di cui alla presente osservazione; **A1 A2 B1 C1**

n. 17: l'intenzione di realizzare una nuova infrastruttura viaria di collegamento con la Regione Veneto non trova giustificazione motivazionale rispetto alle indicazioni relative al trasporto su strada contenute nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti. Il protocollo di attuazione della citata convenzione in ambito dei trasporti pone precise condizioni per la realizzabilità di nuove reti viarie per il trasporto "intraalpino". La documentazione provinciale non menziona minimamente tali disposizioni comunitarie connotando l'istruttoria condotta da gravi lacune e mancanze. La procedura deve quindi essere rivista; **B1 B2**

n. 18: la variante al PUP si sostanzia a livello normativo, con l'introduzione all'art. 41 del comma 2 bis. La modifica normativa appare potenzialmente strumentale a riconoscere la presente quale variante stralcio, che in forza dei contenuti della relazione, individua solamente ambiti di connessione, rinviando la definizione delle scelte alla "scala adeguata", attraverso il piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale. Pertanto, alla luce della documentazione di piano, l'articolo deve essere riformulato al fine di evitare l'approvazione di una ipotesi progettuale, scevra da ulteriori disamine e decontestualizzata rispetto al disegno generale del PUP; **A2 C3 C5**

n. 19: con l'introduzione del comma 2 bis all'art. 41 delle Norme di Attuazione del PUP, si vuole svuotare la funzione pianificatoria infrastrutturale del PUP stesso. La possibilità di attuare ambiti di connessione, anche per stralcio, demandando la definizione delle scelte alla "scala adeguata", attraverso il piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale, risulta in contrasto con il principio della pianificazione infrastrutturale, dando corso a modifiche rilevanti in termini puntuali senza una ponderata valutazione degli effetti diretti ed indotti generati dalla modifica in una lettura di insieme ed integrata. L'articolo deve essere riformulato; **C5 C10**

n. 20: con l'introduzione del comma 2 bis all'art. 41 delle Norme di Attuazione del PUP, pare si voglia strumentalmente dare attuazione all'ipotesi progettuale di fattibilità che è stata già sviluppata dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale, ritenendo sufficienti, attraverso la variante in oggetto, le mere descrizioni degli ambiti di connessione e le definizioni **A1 B1 B2**

dei criteri di selezione delle scelte territoriali in tema di connessioni. L'articolo deve essere riformulato;

n. 21: quanto prospettato con l'introduzione all'art. 41 del comma 2 bis delle Norme norme di attuazione del PUP, si pone in disallineamento con i principi e le finalità del successivo comma 3, dando forza alla realizzazione di mere ipotesi progettuali, decontestualizzate rispetto ad un quadro generale di pianificazione oggetto di approfondita disamina; **C3 C5**

n. 22: insufficiente livello di approfondimento dell'Allegato A – Appendice 2; **B1 B2 C4 C10**

n. 23: contraddittorietà manifesta tra i criteri ipotizzati per il collegamento e gli obiettivi prefigurati; **B2 C1**

n. 24: lesione della L.P. 15/15 – art. 21; **A4 C1 C3**

n. 25: le modifiche introdotte con l'allegato B – Norme di attuazione - appaiono distoniche rispetto ai principi ed alla ratio espressa dal Legislatore provinciale in materia di pianificazione urbanistica e territoriale **C5**

<u>Osservazioni afferenti l'ambito infrastrutturale:</u>

n. 26: l'opzione di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di "Rovereto sud", riportata nella documentazione di progetto adottata per la modifica del piano urbanistico provinciale "variante Corridoio di accesso est", non risulta coerente con gli approfondimenti condotti sul versante per la realizzazione del corridoio del Brennero (quadruplicamento della ferrovia del Brennero). Gli studi condotti non menzionano e non considerano le criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvati; **B2**

n. 27: la documentazione di progetto adottata ai fini della variante al PUP, riporta scenari progettuali riconducibili al progetto di fattibilità che è stato già sviluppato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale, senza effettuare alcun approfondimento ancorchè generale, nemmeno in termini di compatibilità ambientale. Tale mancanza è da ricondursi ad una fattispecie grave di assenza di trasparenza dell'agire provinciale e comporta una carenza sostanziale nella definizione della variante. La procedura avviata, stante il fatto che il quadro informativo fornito è decisamente incompleto in quanto privo dei necessari elementi istruttori, dovrà essere revocata; **B1 B2**

n. 28: Il documento "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – Relazione illustrativa", inoltre, riporta che la sottoscrizione dell'atto aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato paritetico del 9 febbraio 2016 per l'opzione con uscita a Rovereto sud è ancora in corso, a differenza di quanto dichiarato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova, la quale, in un proprio elaborato, asserisce come la sottoscrizione sia già avvenuta a maggio 2020. Anche questo profilo determina una carenza insanabile dell'istruttoria condotta; **B1**

n. 29: il documento riporta considerazioni sulle gerarchizzazione dei corridoi di accesso al Trentino che si pongono in contrasto con il progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova. La mancata definizione delle attuazioni per addivenire a tale gerarchizzazione, collegata alla progettazione in essere da parte della società concessionaria autostradale, pone **A2 B2**

evidenti perplessità in merito. Il contrasto rilevato rende ulteriormente impreciso l'iter istruttorio condotto.

n. 30: il documento più volte menzionato enuncia, quale opzione da analizzare, lo scenario con uscita a Rovereto sud in termini piuttosto generici, dimostrando, così, di non tenere in debito conto le precise e specifiche informazioni contenute nel progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Brescia. Il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale, da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Di tale evenienza non ce ne è traccia nei documenti proposti, evidenziando nuovamente un'ambiguità istruttoria. **B2**

n. 31: la riequilibratura del traffico proposta nella variante al PUP si traduce in uno spostamento degli impatti sia diretti che indiretti nell'ambito della Vallagarina e più in generale nel contesto del territorio provinciale e non già nella reale soluzione della problematica.; **A4 C3**

<u>Osservazioni afferenti l'ambito ambientale:</u>

n. 32: assenza di coerenza tra la variante adottata e i contenuti della deliberazione della Giunta provinciale di data 14 dicembre 2020 n. 2062 "Approvazione del documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS".
Nel dettaglio, l'approntamento di una nuova viabilità infrastrutturata non risulta ne prevista ne tanto meno allineata alle strategie provinciali in materia di sviluppo sostenibile recentemente adottate dalla stessa Giunta provinciale. Gli obiettivi e le linee direttive enunciati dalla Provincia, per quanto attiene il nuovo corridoio di accesso est, sembrano pertanto dissonanti, incoerenti e incompatibili rispetto a quelli prefissati in materia di sostenibilità, promozione di modalità di spostamento a minor impatto, miglioramento del trasporto pubblico locale ed intermodale; **A1 B1 B2 C6**

n. 33: Gli obiettivi ambientali specifici non risultano puntualmente riportati e descritti negli elaborati della variante al Piano Urbanistico provinciale. Con la presente osservazione, si rileva la totale assenza di integrazione degli obiettivi ambientali specifici nel rapporto ambientale con i molteplici obiettivi di sostenibilità ambientale interessanti il comparto territoriale dell'asta dell'Adige, con particolare riferimento a quelli di pertinenza del Comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina. L'affiancamento degli obiettivi specifici, garantisce una maggiore oggettività nell'approccio metodologico e nelle analisi valutative sugli impatti scaturibili dal nuovo corridoio di accesso ipotizzato; **C6 C8**

n. 34: mancata valutazione, e conseguente estrinsecazione nei rapporti istruttori, delle criticità geologiche, idrogeologiche e di sicurezza del suolo del territorio del comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina direttamente correlate con la nuova infrastrutturazione. Stante la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto del territorio del comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina, vengono riportate genericamente le condizioni attuali relative alla maggior parte del territorio provinciale. Tali profili, non sono stati però valutati in rapporto alla nuova infrastrutturazione. L'assoluta attenzione rispetto alla disamina dei profili stessi è posta quale imprescindibile indicatore da assorbire nella documentazione di progetto della presente variante; **B2 C5**

n. 35: obiettivo imprescindibile è la salvaguardia della rete idrogeologica roveretana e del contesto limitrofo. L'intero massiccio del Pasubio, dal punto di vista idrogeologico, è da intendersi come un sistema altamente fragile ed interconnesso, e quindi lo stesso non potrà essere intercettato in nessuno modo, nemmeno in maniera tangente da qualsiasi tipo di opera, che comprometterebbe in maniera irreversibile sia **B2 C5**

l'aspetto quantitativo, che qualitativo delle fonti idriche ad esso correlate. La completa assenza di filtri naturali e di difese rende le sorgenti suscettibili nei confronti di ogni tipologia di inquinamento che direttamente o indirettamente potrebbe giungere nel perimetro della montagna. Qualsiasi opera che dovesse essere realizzata anche a valle dei moti di filtrazione, può costituire un drenaggio artificiale e quindi causare un esaurimento, più o meno repentino, dell'acquifero che alimenta le sorgenti basali, tra le quali in primis la sorgente di Spino;

n. 36: il rapporto ambientale individua, al fine del monitoraggio ambientale, quali indicatori del contesto la qualità dell'aria, i cambiamenti climatici, e l'inquinamento acustico e più genericamente, indicatori di contesto sulle componenti pertinenti. E' palese che gli indicatori oggetto di monitoraggio esprimono notevole delicatezza e posto che gli impatti legati alla nuova infrastruttura saranno devastanti, sia nel breve/medio termine, durante la fase di cantiere, sia a lungo termine, in fase di esercizio, gli stessi dovranno essere integrati con nuovi indicatori atti a descrivere tutte le condizioni di criticità (emissione di sostanze inquinanti, uso del suolo, superficie impermeabilizzata, aree sottoposte a vincolo paesaggistico e già tutelate, consumi finali di combustibili fossili, emissioni di gas, ecc…). Per rispondere adeguatamente alle esigenze delle politiche di sviluppo sostenibile, caratterizzate da una equilibrata integrazione di fattori ambientali, sociali ed economici, si ritiene quindi che gli indicatori debbano necessariamente essere inseriti in una logica di sistema. E' fondamentale dunque disporre di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali, processo del quale si evidenzia la carenza; **A2 A3**

n. 37: mancata valutazione di iniziative volte alla mitigazione, compensazione ed integrazione territoriale della variante. Nella documentazione oggetto di istruttoria non vengono tratteggiate neppure in termini di obiettivi generali, le strategie che si intendono percorrere per la prevenzione e la tutela dell'ambiente, con la conseguente mancanza di ogni riferimento all'analisi concreta degli impatti generati dall'ipotizzato nuovo corridoio di accesso. La previsione di infrastrutture di tali portata, infatti, deve essere preceduta da congrue analisi atte a considerare le condizioni e le precondizioni ambientali e paesaggistiche, valorizzando le peculiarità attraverso misure volte alla riqualificazione delle aree in cui le opere si inseriscono; **A3 A4**

n. 38: incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di pianificazione comunale. Dalla lettura della documentazione afferente la Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est emerge la netta incompatibilità con gli obiettivi dell'Amministrazione per la valorizzazione dell'ambito posto a sud di Rovereto. Nel caso l'iter della variante al PUP proceda ulteriormente si chiede vengano inseriti nella valutazione, tra gli obiettivi generali e specifici, la garanzia di tutela dei profili richiamati nel rapporto istruito; **B2**

n. 39: Incompatibilità tra quanto previsto dalla variante al PUP e gli ambiti del paesaggio di Rovereto. Il documento adottato non affronta neppure con menzione alle linee ispiratrici e/o direttive da perseguire, la salvaguardia e la congrua tutela di ambiti di orientamento paesaggistico evidenziati dalla pianificazione urbanistica comunale e sovracomunale. Si registra quindi una sostanziale incompatibilità tra le tutele poste per gli ambiti di paesaggio (Parco dei Lavini, Vigneti di Rovereto, Vigneti di Marco, **A2 B2**

Monte Zugna, frana dei Lavini, Parco del Cengio Alto, Paesaggio verticale della Ruina dantesca, ecc..) e la proposta infrastrutturale. Si evidenzia la necessità di un adeguato approfondimento e un maggior confronto con l'Amministrazione comunale tenuto conto anche dei progetti di trasformazione che interesseranno la città di Rovereto nel prossimo futuro. Si chiede venga inserita nella documentazione di Variante al PUP, tra gli obiettivi specifici, dettagliata valutazione in ordine alla tutela dei profili sopracitati;

n. 40: non pertinenza dello studio multicriteriale in tema di mobilità e infrastrutture per l'impiego di parametri scarsamente correlabili all'asserita pianificazione; **C10**

n. 41: impossibilità di relazionare gli impatti e le incidenze ambientali dell'opera asseritamente pianificata; carenze insanabili della relazione di incidenza ambientale; **B2**

n. 42: carenza nel rapporto ambientale dell'analisi multicriteria presentata: mancanza di elementi essenziali; **A4 C6**

n. 43: evidente non plausibilità dell'analisi della coerenza del rapporto ambientale (capitolo 5); **C8**

n. 44: formulazione non plausibile dell'assegnazione dei punteggi per l'analisi e la valutazione delle proposte; **A2 A3**

n. 45: mancanza assoluta di un quadro conoscitivo preliminare relativo all'ipotesi di variante che di fatto impedisce di verificare la sostenibilità ambientale e socio economica della proposta. **C2 C6 C11**

n. 46: l'attribuzione dei pesi alle quattro tematiche di riferimento al fine dell'analisi multicriteria non pare giustificato secondo una logica ponderata e rispettosa della valenza ambientale dei siti. **A2 A3 A4**

Di seguito, in sintesi, le principali riflessioni emerse dalla lettura, dallo studio e dagli approfondimenti della documentazione inviata:

- mancanza di condivisione, di reale coinvolgimento e collaborazione fra Enti nelle scelte: in tal senso si ravvisa la mancanza di ascolto delle comunità locali, per aver ignorato le perplessità ed i dissensi espressi nel corso degli anni dai vari consigli comunali, senza peraltro tentare di aprire una via improntata al dialogo e ad una visione di concerto fra le varie realtà territoriali coinvolte;
- mancanza di considerazione dei programmi di governo degli enti locali, dello sviluppo delle vocazioni territoriali e degli aspetti ambientali e paesaggistici locali e mancanza di coerenza con i documenti unici di programmazione dei comuni coinvolti; preme in particolare modo evidenziare l'incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di programmazione comunali e gli ambiti del paesaggio individuati dal PRG;
- contrasto con i patti sovraprovinciali tesi a valorizzare e salvaguardare il patrimonio paesaggistico, culturale e ambientale montano; si evidenzia in particolare che la documentazione adottata non contiene le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. Ed ancora il mancato recepimento della partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, che avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure;
- incoerenza con i principi e le finalità della Legge Urbanistica Provinciale laddove prevede di "garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti" e "promuovere la realizzazione di uno sviluppo

sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente"; ed ancora introduce la limitazione al consumo di suolo "anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione";

- disallineamento della documentazione di progetto della variante adottata dalla Giunta Provinciale con gli indirizzi enunciati dall'Esecutivo provinciale stesso nella documentazione della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS;
- assoluta povertà informativa dei documenti di progetto della variante, i quali non menzionano e non riportano il progetto di fattibilità 2018-2019 elaborato dalla società autostradale all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture. D'altra parte il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Ed ancora i documenti stessi non riportano lo stato di progettazione dell'opera e l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.;
- mancata menzione e considerazione delle criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvativi;
- necessità di sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto; nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti; tali profili devono essere valutati con assoluta attenzione e posti quali indicatori non negoziabili, posto il con rischio di estinzione delle sorgenti stesse. Le fonti d'acqua, infatti, non sono sistemi statici, ma evolvono. Ogni ambiente naturale è governato da processi complessi in cui interagiscono moltissimi elementi e pertanto devono essere preventivamente attentamente valutati tutti i cambiamenti. Le fonti d'acqua sono risorse non riproducibili, un fattore di sviluppo e un bene pubblico irrinunciabile;
- carenza degli obiettivi proposti nei documenti predisposti dalla Provincia, i quali paiono del tutto generici e difficilmente argomentabili, seppur nella loro parzialità, stante l'assenza di ogni riferimento specifico e concreto anche in termini di meri obiettivi e linee direttive da perseguire;
- strumentalmente, con l'introduzione del comma 2 bis all'art. 41 delle Norme di Attuazione del PUP, pare si voglia dare attuazione all'ipotesi progettuale di fattibilità che è stata già sviluppata dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale, creando un quadro pianificatorio ad hoc, semplificando le procedure e le valutazioni, nonché riducendo la partecipazione degli enti locali coinvolti;
- apparente impressione che la visione sottesa alla variante al PUP derivi dalla pressione delle nuove viabilità realizzate dalla regione Veneto e quindi la stessa sembra per lo più improntata a subire e rincorrere infrastrutture da altri realizzate piuttosto che governare

lo sviluppo della nostra provincia; ed ancora il documento sembra motivato da pressioni economiche indotte dalla realtà veneta anziché da effettivi studi ed analisi di settore condotte in Trentino per la valorizzazione delle realtà locali;

- declinazione, da parte della variante, limitata ad un "metodo operativo", che potrebbe ammettere diverse soluzioni, sia in termini di tipologie infrastrutturali che di tracciati (ambiti localizzativi diffusi e non delineati), in uno scenario che non è possibile considerare come "quadro di riferimento" per la pianificazione subordinata, escludendo di fatto la possibilità di valutare la coerenza con le previsioni del PUP vigente;
- assoluta genericità ed indefinitezza del quadro documentale proposto, circostanza questa che rende la proposta della nuova infrastrutturazione del tutto inconciliabile con la pianificazione subordinata; ciò costituisce ostacolo fattuale per i Comuni e le Comunità per poter esprimere le osservazioni di competenza, come previsto dalle disposizioni vigenti;
- mancata trattazione, nonostante le sollecitazioni contenute nelle osservazioni formulate sul Documento Preliminare, del tema della mobilità sostenibile che pur ha assunto una sempre maggiore rilevanza nelle politiche internazionali, europee, nazionali e locali in materia di trasporti e che, all'interno del PUP, avrebbe dovuto essere declinato in modo strategico, considerando l'intero sistema provinciale dei trasporti e delineando gli scenari infrastrutturali;
- insufficienza dei dati forniti a sostegno di qualsiasi scenario possibile o di qualsiasi indirizzo pianificatorio; i dati relativi al traffico forniti non risultano rappresentativi e non si rivelano utili alla definizione di un sistema di mobilità e alla conseguente valutazione dei potenziali impatti indotti sulla Vallagarina e sul sistema stradale di fondovalle, né per definire il ruolo che assumerebbero le infrastrutture esistenti;
- definizione dei criteri valutativi, criteri che appaiono del tutto apodittici e per nulla giustificati. Il metodo introdotto dalla Variante in discussione si impernia attorno al concetto di "analisi multicriteria" che, come dice la relazione, è funzionale alla "*(...) costruzione del rapporto tra le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario complesso che l'ambito di connessione sottende"*. Ciò detto, la proposta di pesatura, con l'attribuzione di un punteggio ridotto rispetto alle tematiche ambientali, non è in nessun modo motivata seppur decisiva per l'esito dell'analisi stessa. Inoltre anche all'interno del rapporto ambientale si rileva la medesima criticità, relativamente alle modalità di assegnazione dei pesi a ciascun aspetto da analizzare.;
- carenza della Variante al PUP – Corridoio Est dei contenuti assimilabili a quelli che dovrebbero caratterizzare il PUP secondo quanto previsto all'articolo 21 "Obiettivi, contenuti e struttura del PUP" della Legge provinciale per il Governo del territorio n. 15/2015. In tal senso si rammenta che il PUP è lo strumento unitario di governo e di pianificazione del territorio provinciale che definisce le strategie, le direttive e le prescrizioni da seguire per il governo e le trasformazioni territoriali. Lo stesso costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione degli altri strumenti di pianificazione del territorio, e deve assicurare il raccordo con gli strumenti di programmazione socio economica, contenendo anche l'individuazione del sistema insediativo e delle reti infrastrutturali di rilievo provinciale.

La Commissione consiliare permanente Urbanistica e Territorio e la Commissione consiliare permanente Ambiente e Salute hanno esaminato la documentazione della variante adottata in seduta congiunta in data 23 gennaio 2023, e la bozza del documento di osservazioni.

Il presente provvedimento viene dichiarato immediatamente esecutivo in quanto ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015 le presenti osservazioni e proposte devono essere formulate perentoriamente entro 90 giorni dalla trasmissione dell'articolazione elaborata

da parte della PAT. La complessità e l'articolazione degli approfondimenti condotti ha richiesto un congruo tempo, ragione per la quale diventa fondamentale, per onorare appieno quanto previsto dalla norma urbanistica, trasmettere entro i termini sanciti dalla disciplina vigente le osservazioni formulate.

Alla luce di quanto sopra espresso sussistono pertanto tutti i presupposti di fatto e le ragioni giuridiche per dar corso all'assunzione del presente atto,

IL CONSIGLIO COMUNALE

premesso quanto sopra;

viste la L.R. 3 agosto 2015 n. 22 e la Legge Provinciale 9 dicembre 2015, n. 18;

visto il D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267;

visti il D.Lgs. 23 giugno 2011 n. 118 e il D.Lgs. 10 agosto 2014, n. 126;

visti gli articoli 35 e 36 dello Statuto comunale, approvato con deliberazione del consiglio comunale n. 20 di data 13 maggio 2009 e modificato con deliberazioni del consiglio comunale n. 44 di data 26 novembre 2014 e n. 6 di data 7 marzo 2016;

visto il Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con L.R. 3 maggio 2018, n. 2 e ss.mm.;

considerato che, in esecuzione della Legge provinciale n. 18 del 2015 gli enti devono provvedere alla tenuta della contabilità finanziaria sulla base dei principi generali previsti dal D.Lgs. n. 118 del 2011 e s.m., e in particolare, in aderenza al principio generale n. 16 della competenza finanziaria, in base al quale le obbligazioni attive e passive giuridicamente perfezionate sono registrate nelle scritture contabili con imputazione all'esercizio finanziario nel quale vengono a scadenza;

dato che il punto 2. dell'Allegato 4/2 del D.Lgs. n. 118 del 2011 e s.m. specifica che la scadenza dell'obbligazione è il momento in cui l'obbligazione diviene esigibile;

visto il vigente Regolamento di contabilità, approvato con deliberazione del Consiglio comunale di data 15.11.2011, n. 56;

visto il vigente Piano Regolatore Generale, modificato da ultimo con la variante al P.R.G. "Febbraio 2022: Ripianificazione dell'ambito Merloni nord", approvata dalla Giunta Provinciale con deliberazione n. 1310 del 22 luglio 2022 ed entrata in vigore il 29 luglio 2022;

vista la deliberazione del Consiglio comunale n. 1 del 13 gennaio 2023, dichiarata immediatamente esecutiva, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2023-2025;

vista la deliberazione del Consiglio comunale n. 2 di data 13 gennaio 2023, dichiarata immediatamente esecutiva, con la quale è stato approvato il Bilancio di previsione finanziario 2023-2025;

vista la deliberazione di Giunta comunale n. 5 di data 14 gennaio 2023, dichiarata immediatamente esecutiva, con la quale è stato approvato il Piano Esecutivo di Gestione 2023-2025 – parte finanziaria e schede degli investimenti, con la quale sono affidate le risorse finanziare ai Dirigenti, stabilendo gli atti di loro competenza e quelli riservati alla competenza della Giunta comunale;

vista la L.P. 27 maggio 2008 n. 5 "Approvazione del nuovo piano urbanistico provinciale";

vista la L.P. 4 agosto 2015 n. 15 "Legge provinciale per il governo del territorio";

dato atto che il presente provvedimento non comporta riflessi diretti e/o indiretti di carattere finanziario ed economico tali da pregiudicare gli equilibri di bilancio, oppure tali da alterare sotto il profilo della congruità, coerenza ed attendibilità le previsioni del bilancio in corso;

visto il piano triennale di prevenzione della corruzione e il programma triennale per la trasparenza e l'integrità 2022-2024 approvato con deliberazione della giunta comunale di data 22 aprile 2022, n. 95;

visti gli allegati pareri di regolarità tecnico-amministrativa e di regolarità contabile sulla proposta della presente deliberazione – resi ai sensi dell'art. 185 del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2 e ss.mm.:

- parere favorevole di regolarità tecnico-amministrativa del dirigente del Servizio tecnico e sviluppo strategico Luigi Campostrini;
- parere favorevole di regolarità contabile del dirigente del Servizio patrimonio e finanze Gianni Festi;

con 21 voti favorevoli, 3 contrari (Angeli Viliam, Veronesi, Zucchelli) e 2 astenuti (Zambelli, Mullici), palesemente espressi per alzata di mano da parte dei 28 consiglieri presenti e votanti, dei quali 2 (Di Spirito, Luzzi), non partecipano al voto,

delibera

1. di prendere atto dell'iter avviato ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, attraverso l'approvazione del Documento preliminare e del Rapporto preliminare, di cui alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058 di data 25 giugno 2021;

2. di dare atto che con propria deliberazione n. 48 di data 21 settembre 2021, avverso la sopra menzionata procedura ha espresso la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est, ed ha precisato che tale posizione verso l'atto pianificatorio provinciale viene assunta a prescindere dalle possibili declinazioni/traduzioni che potrà avere in fase progettuale e rispetto alle altre alternative già contemplate nei Corridoi di accesso previsti dagli strumenti pianificatori. Le motivazioni a supporto della decisione sono da ricondursi alle numerose criticità e contraddizioni rilevate, l'accertata non coerenza con gli strumenti programmatici sovraordinati, l'evidente carenza sistematica degli obiettivi

generali ed operativi prospettati e la tipologia relativa al modello di mobilità proposto. Con lo stesso provvedimento, il Consiglio Comunale ha approvato un apposito documento in cui sono stati raccolti gli esiti istruttori.

3. di dare atto altresì, che con la medesima deliberazione, in considerazione delle macroscopiche insanabilità rilevate, si sono ravvisati elementi, presupposti e condizioni per chiedere la revoca della procedura di variante avviata;

4. di prendere atto che con deliberazione n. 1923 di data 28 ottobre 2023 la Giunta Provinciale, ai sensi di quanto stabilito dall'art. 29 della L.P. n. 15/2015, ha adottato il progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est. La documentazione di piano è stata, quindi, depositata per 90 giorni consecutivi a decorrere dalla data del 11 novembre 2022, giorno successivo alla pubblicazione degli avvisi (pertanto fino al giorno 9 febbraio 2023). Durante il periodo di deposito chiunque può consultare il progetto di variante al PUP, chiedere eventuali informazioni e presentare osservazioni e proposte scritte nel pubblico interesse;

5. di dare atto che la documentazione tecnica allegata al provvedimento di adozione della variante al PUP sopra menzionata, è stata oggetto di ulteriore approfondita disamina, condotta tramite un'istruttoria multidisciplinare ed integrata, estesa a ricerche ed approfondimenti anche correlati tra le informazioni fornite, in taluni casi con il supporto degli strumenti informatici, nella logica di chiarire e raccogliere ulteriori informazioni rispetto a quelle fornite;

6. di esprimere conseguentemente, ai sensi e per gli effetti dell'art. 29 della L.P.15/2015 citato, le proprie osservazioni, mediante l'approvazione del documento costituito da 46 osservazioni, di data "Gennaio 2023", denominato "*Osservazioni alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015*", da intendersi quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

7. di confermare, alla luce della disamina della documentazione presentata il cui esito trova definizione nel documento approvato al punto precedente, quanto già espresso con precedente deliberazione n. 48 di data 21 settembre 2021 ovvero la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est;

8. di ravvisare, alla luce di quanto sopra, la presenza di elementi, presupposti e condizioni per chiedere la revoca e/o l'annullamento della procedura di variante adottata, in ragione delle carenze documentali e motivazionali più volte espresse, illustrate e riprese;

9. di dare atto che il presente provvedimento non comporta riflessi indiretti di carattere finanziario ed economico tali da pregiudicare gli equilibri di bilancio, oppure tali da alterare sotto il profilo della congruità, coerenza ed attendibilità le previsioni del bilancio in corso;

10. di precisare che avverso la presente deliberazione sono ammessi i seguenti ricorsi:

a) opposizione alla Giunta comunale entro il periodo di pubblicazione, ai sensi dell'articolo 183, comma 5, del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2 e ss.mm;
b) ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale di Trento entro 60 giorni, ai sensi dell'articolo 29 del D.Lgs del 02/07/2010, n. 104;
c) ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni, ai sensi dell'articolo 8 del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.

****

Il Consiglio comunale, per le motivazioni di cui in premessa, ad unanimità di voti favorevoli palesemente espressi per alzata di mano dai 28 consiglieri presenti in aula, dichiara la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 183, comma 4, del Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige, di cui alla L.R. 3 maggio 2018 n. 2 e ss.mm.

n. 1 Allegato

Letto, approvato e sottoscritto

IL PRESIDENTE	IL SEGRETARIO
F.TO AZZOLINI CRISTINA	F.TO GIABARDO ALBERTO

CERTIFICAZIONE DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione diverrà esecutiva il **17/02/2023**, dopo il decimo giorno dall'inizio della sua pubblicazione ai sensi dell'articolo 183, comma 3°, del Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino - Alto Adige, approvato con L.R. 03.05.2018, n. 2 ss.mm..

IL SEGRETARIO GENERALE

f.to Giabardo Alberto

Copia conforme all'originale

Il Segretario Generale

COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

ADOZIONE DEL PROGETTO DI
VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE
CONNESSIONE CORRIDOIO EST

O S S E R V A Z I O N I

ALLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE N. 1923 DEL 28 OTTOBRE 2022

AI SENSI DELL'ART. 29 DELLA L.P. 15/2015

Gennaio 2023

Premessa

Relazione.

Con deliberazione n. 837 del 19 giugno 2020 la Giunta provinciale ha inteso avviare una variante al Piano urbanistico provinciale (PUP) per affrontare, alla scala della pianificazione territoriale, analisi in ordine allo scenario globale avente ad oggetto la mobilità tra il Veneto e il Trentino, che consideri le ricadute territoriali complessive su un'area vasta della valle dell'Adige e ricondurre allo strumento pianificatorio la declinazione dello scenario di riferimento, nella logica di assicurare le necessarie forme di valutazione e di partecipazione.

La procedura attraverso la quale vengono approvati il PUP e le relative varianti, come ben noto è definita dagli articoli 28- 31 della Legge Provinciale n. 15 del 2015.

Con specifico riferimento all'iter di approvazione, si richiama che la sopra citata legge urbanistica provinciale prevede che la Giunta provinciale dapprima approvi il documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire.

Detto documento preliminare costituisce l'atto prodromo dell'iter di approvazione della variante; lo stesso è accompagnato dal rapporto preliminare a supporto della consultazione preliminare da avviare con la Struttura ambientale e con i soggetti competenti in materia ambientale, come stabilito dall'articolo 3, comma 1 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg.

Successivamente tale documento preliminare, unitamente al rapporto preliminare stesso, è trasmesso alle comunità, ai comuni ed al Consiglio delle autonomie locali, che entro 90 giorni possono inviare alla Giunta provinciale osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto dei loro territori. Entro centoventi giorni dal ricevimento del documento preliminare il Consiglio provinciale può approvare indirizzi ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di PUP.

La procedura stessa prevede, successivamente, la predisposizione e l'adozione della variante al PUP da parte della Giunta Provinciale ed il deposito della documentazione a disposizione del pubblico per 90 giorni, con la possibilità di presentare delle osservazioni nel pubblico interesse. Contestualmente la variante al PUP viene inviata ai soggetti di cui all'art. 29, comma 4, della L.P.

15/2015, per l'espressione del parere di merito. Nel caso in cui la Giunta provinciale modifichi la variante sulla base dei pareri o delle osservazioni pervenuti, è disposto un secondo deposito con pubblicazione di 45 giorni. La Giunta provinciale approva quindi il disegno di legge per la variante al PUP e lo trasmette al Consiglio provinciale.

Tutto ciò detto si richiama che:

1. con deliberazione n. 1058 di data 25 giugno 2021, la Giunta provinciale, in conformità a quanto sancito dall'art. 28 della L.P. n. 15/2015, ha approvato il documento preliminare, contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi e delle linee direttive che si intendono perseguire ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, e il relativo rapporto preliminare;
2. con nota di data 2 luglio 2021, l'Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione della Provincia Autonoma di Trento ha trasmesso ai Comuni ed alle Comunità il suddetto documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso Est per la presentazione delle eventuali osservazioni;
3. L'Amministrazione comunale di Rovereto ha attentamente esaminato la documentazione inviata ed ha condotto gli approfondimenti di dettaglio al materiale allegato, formulando una molteplicità di osservazioni inerenti sia aspetti di metodo sia di merito. Gli esiti si concretizzati nella deliberazione del Consiglio Comunale di Rovereto n. 48 di data 21 settembre 2021, esprimendo la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est, a prescindere dalle possibili declinazioni/traduzioni che potrà assumere in fase progettuale e rispetto alle altre alternative già contemplate nei Corridoi di accesso previsti dagli strumenti pianificatori, sulla scorta: di numerose criticità e contraddizioni rilevate, l'accertata non coerenza con gli strumenti programmatici sovraordinati, l'evidente carenza sistematica degli obiettivi generali ed operativi prospettati e la tipologia relativa al modello di mobilità proposto. Detta istruttoria ha trovato declinazione in idoneo rapporto, approvato dal Consiglio Comunale stesso. Preme quindi richiamare di seguito, in sintesi, i principali rilievi effettuati, che inerivano a 4 macro argomenti: procedimentale, ambientale, normativo e infrastrutturale:
    - preliminarmente ad ogni considerazione, si è rilevato che l'analisi del documento preliminare e del rapporto preliminare, ne hanno evidenziato carenze di metodo e

contraddittorietà di contenuto. Il metodo adottato e l'istruttoria tecnica svolta, infatti, sono risultati inadeguati rispetto alla rilevanza e complessità dei temi da trattare.

- sono risultati assenti le indicazioni e analisi dei dati di dettaglio sulla mobilità, di carattere ambientale, socio-economico a supporto degli enunciati motivazionali.
- la proposta è apparsa decontestualizzata dall'intero sistema provinciale della mobilità e difetta ogni valutazione di possibili alternative.
- il tema del collegamento con il Veneto è stato proposto quale intervento di carattere strategico, ma la soluzione proposta è parsa incoerente con le politiche europee in ambito di mobilità e con i principi di sviluppo sostenibile e durevole, sussidiarietà, partecipazione e valutazione enunciati in primis dalla legge urbanistica provinciale per il governo del territorio.
- il documento preliminare presentava delle importanti carenze in termini di coerenza interna ed esterna, rispetto agli altri strumenti di pianificazione e programmazione come la Legge urbanistica provinciale già richiamata, il documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS, la Convenzione delle Alpi, le più recenti politiche europee in materia di trasporti che mirano alla creazione di un sistema di mobilità sostenibile, intelligente, resiliente, etc., oltre a porsi in contrasto con i principi e le finalità del Piano Urbanistico Provinciale già approvato;
- carenza rispetto a studi che approfondiscono la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto, con particolare riferimento a criticità relative alle sorgenti, con rischio di estinzione delle stesse;
- mancanza di condivisione, di effettivo coinvolgimento e collaborazione fra Enti nelle scelte, ravvisando l'assenza di ascolto delle comunità locali e di considerazione dei programmi di governo degli enti locali, dello sviluppo delle vocazioni territoriali e degli aspetti ambientali e paesaggistici locali;

4. con deliberazione n. 1923 di data 28 ottobre 2022, la Giunta provinciale, ai sensi di quanto stabilito dall'art. 29 della L.P. n. 15/2015, ha adottato il progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est. La documentazione di piano è stata depositata per 90 giorni consecutivi a decorrere dalla data del 11 novembre 2022, giorno successivo alla pubblicazione degli avvisi (pertanto fino al giorno 9 febbraio 2023). Durante il periodo di deposito chiunque può consultare il progetto

di variante al PUP chiedere eventuali informazioni e presentare osservazioni e proposte scritte. La documentazione di variante adottata, è costituita dall'allegato Allegato A) - Relazione illustrativa, suddivisa in tre appendici (la fase di consultazione sul documento preliminare e il confronto sulle scelte, Supporto specialistico in tema di Mobilità e Infrastrutture di Trasporto nell'ambito della redazione della VAS della Variante del Piano Urbanistico Territoriale Provinciale, Attuazione delle reti per la mobilità) e nei Documenti della valutazione - Valutazione ambientale strategica (Rapporto ambientale, Sintesi non tecnica, Relazione di incidenza ambientale – VINCA) e nell'allegato B) - Norme di attuazione.

L'Amministrazione comunale di Rovereto ha attentamente esaminato la documentazione inviata ed ha condotto gli approfondimenti di dettaglio al materiale allegato, formulando una molteplicità di osservazioni inerenti sia aspetti di metodo sia di merito.

Preliminarmente ad ogni altra considerazione si ritiene necessario rilevare che l'analisi della documentazione relativa alla variante adottata, ne ha evidenziato carenze di metodo e contraddittorietà di contenuto. Inoltre la proposta appare decontestualizzata dall'intero sistema provinciale della mobilità e difetta ogni valutazione di possibili alternative.

Il tema del collegamento con il Veneto viene proposto quale intervento di carattere strategico, ma la soluzione proposta pare incoerente con le politiche europee in ambito di mobilità e con i principi di sviluppo sostenibile e durevole, sussidiarietà, partecipazione e valutazione enunciati in primis dalla legge urbanistica provinciale per il governo del territorio.

Ed ancora, nel complesso merita evidenziare che il documento preliminare presenta delle importanti carenze in termini di coerenza interna ed esterna, rispetto agli altri strumenti di pianificazione e programmazione come la Legge urbanistica provinciale già richiamata, il documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS, la Convenzione delle Alpi, le più recenti politiche europpe in materia di trasporti che mirano alla creazione di un sistema di mobilità sostenibile, intelligente, resiliente, etc., oltre a porsi in contrasto con i principi e le finalità del Piano Urbanistico Provinciale già approvato.

E' stato quindi elaborato, in termini integrati, il presente documento contenente le osservazioni al progetto di variante al PUP, con il quale si intendono evidenziare le criticità dei contenuti degli elaborati trasmessi dalla PAT.

Le osservazioni elaborate, attengono a 4 macro argomenti (procedimentale, normativo, infrastrutturale e ambientale).

Di seguito si ripropone l'elencazione sintetica delle osservazioni che trovano completa estensione e definizione nel seguito del presente documento, elaborato in ossequio alle previsioni di cui all'art. 29 della L.P. 15/2015.

Osservazioni afferenti l'ambito procedimentale:

n. 1: mancata considerazione della contrarietà espressa dagli enti locali, direttamente ed indirettamente interessati, rispetto alla soluzione di corridoio di accesso pianificato. Non trovano infatti conforto e richiamo, neppure in termini del tutto generali, il supporto motivazionale di controdeduzione rispetto alle molteplici posizioni assunte dalle amministrazioni locali che sull'argomento hanno espresso assoluta contrarietà con provvedimenti consiliari. Ciò comporta la genesi di un vizio di procedura nell'iter di adozione;

n. 2: i contenuti della documentazione adottata dall'Amministrazione provinciale risultano insufficienti per delineare complessivamente i necessari presupposti utili all'attivazione della variante al PUP; non si rinvengono infatti in termini espressi ed oggettivi, profili motivazionali concreti ed attuali che dovrebbero supportare e giustificare la pianificata variante al PUP, che pare invece funzionale a sostenere progettazioni già condotte;

n. 3: gli obiettivi enunciati nella relazione illustrativa, oltre ad apparire privi di fondamento e contraddittori sembrano incoerenti, inadeguati, carenti e parziali alla luce delle previsioni di metodo ed ai criteri ispiratori contemplati nel PUP vigente. Gli obiettivi stessi appaiono per nulla consoni: al perseguimento dello sviluppo delle vocazioni territoriali e ad una crescita equilibrata della comunità al fine di rafforzare il benessere collettivo. In questa prospettiva gli obiettivi non risultano sostenibili e non mirano ad uno sviluppo centrato sulla qualità e la loro impostazione appare ben lontana da un approccio basato sulla continuità, sul coinvolgimento e sulla condivisione;

n. 4: la proposta formulata non sintetizza adeguatamente gli obiettivi e le finalità volte a preservare le invarianti ambientali, storiche ed identitarie, nonché gli elementi territoriali testimoniali del paesaggio sanciti dal Piano Urbanistico Provinciale. Tali tematiche non

vengono approfondite in termini di compatibilità con la variante, delegando la valutazione ad una fase successiva;

n. 5: la "relazione illustrativa" gli allegati documenti di valutazione, non riportano né lo stato di progettazione dell'opera, né l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.. Tali aspetti denotano una mancanza di trasparenza dell'agire provinciale. Alla luce di ciò i documenti sono pertanto da considerarsi strutturalmente carenti in quanto privi di rilevanti elementi conoscitivi posti alla base del processo di variante al PUP.;

n. 6: inidoneità del documento specialistico in tema di mobilità per consentire la ripercorribilità del percorso svolto e la possibilità di formulare osservazioni;

n. 7: non condivisione degli obiettivi posti alla base della variante;

n. 8: impossibilità di esprimersi stante la carenza delle informazioni fornite sul nuovo collegamento;

n. 9: la documentazione presentata non assume il ruolo di documentazione pianificatoria sufficientemente argomentata e approfondita;

n. 10: documentazione pianificatoria assolutamente generica ed indefinita;

n. 11: l'allegato A – Documenti della valutazione/Sintesi non tecnica – si appalesa lesivo del principio di conoscibilità;

n. 12: non si verifica la necessaria consequenzialità tra il Documento preliminare e i contenuti della Variante adottata;

<u>Osservazioni afferenti l'ambito normativo:</u>

n. 13: la documentazione presentata si pone in contrasto con le finalità ed i principi generali della Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", sanciti dall'art. 2 con particolare riferimento a quelli volti a:

> *"garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti."*

"promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente"

"prevedere che la formazione degli strumenti di pianificazione territoriale avvenga nel rispetto dei principi di sussidiarietà, partecipazione e valutazione, assicurando il confronto tra Provincia, comunità e comuni, la coerenza delle scelte e l'integrazione e l'aggiornamento del sistema della pianificazione territoriale".

Le finalità sopra espresse non paiono adeguatamente garantite nelle linee direttive che l'Amministrazione provinciale intende perseguire.

n. 14: la documentazione presentata si pone in contrasto con l'obiettivo della limitazione del consumo di suolo sancito dalla Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", nell'art. 18. La legge per il governo del territorio sancisce infatti che il suolo è un bene comune e costituisce una risorsa non rinnovabile e che, a tal fine, gli strumenti di pianificazione "favoriscono, anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione";

n. 15: pur menzionando il protocollo sui trasporti di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991, la proposta di variante al PUP non sembra del tutto rispondente ai contenuti contemplati nel Protocollo medesimo. Le tematiche, alla base delle indicazioni fornite dall'Europa, nell'ambito della convenzione delle Alpi, non vengono del tutto rispettate nella procedura condotta dalla Provincia. A tal fine si menziona "la popolazione locale deve essere posta in condizione di determinare essa stessa le prospettive del proprio sviluppo sociale, culturale ed economico, nonché di concorrere alla sua realizzazione nel quadro istituzionale vigente". Ed ancora è fondamentale e preordinato, prima di pianificare nuove infrastrutture "promuovere lo sfruttamento ottimale delle potenzialità delle infrastrutture esistente". In sintesi il protocollo riporta dei principi e degli impegni, assunti dagli stati firmatari, tra cui l'Italia, che devono essere presi in esame per l'argomento in oggetto, e che segnatamente avrebbero dovuto trovare adeguata evidenza nella documentazione preliminare alla variante al PUP.;

n. 16: la procedura amministrativa condotta dalla Provincia non recepisce la partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi

del 1991 nell'ambito dei trasporti. Gli Enti territoriali avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure. Si chiede quindi di prefigurare un processo partecipativo concreto degli enti territoriali sulla questione in oggetto, tenendo anche conto che gli enti locali interessati, a mezzo dei propri consigli comunali, hanno già formalizzato il proprio totale dissenso al collegamento infrastrutturale di cui alla presente osservazione;

n. 17: l'intenzione di realizzare una nuova infrastruttura viaria di collegamento con la Regione Veneto non trova giustificazione motivazionale rispetto alle indicazioni relative al trasporto su strada contenute nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti. Il protocollo di attuazione della citata convenzione in ambito dei trasporti pone precise condizioni per la realizzabilità di nuove reti viarie per il trasporto "intraalpino". La documentazione provinciale non menziona minimamente tali disposizioni comunitarie connotando l'istruttoria condotta da gravi lacune e mancanze. La procedura deve quindi essere rivista;

n. 18: la variante al PUP si sostanzia a livello normativo, con l'introduzione all'art. 41 del comma 2 bis. La modifica normativa appare potenzialmente strumentale a riconoscere la presente quale variante stralcio, che in forza dei contenuti della relazione, individua solamente ambiti di connessione, rinviando la definizione delle scelte alla "scala adeguata", attraverso il piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale. Pertanto, alla luce della documentazione di piano, l'articolo deve essere riformulato al fine di evitare l'approvazione di una ipotesi progettuale, scevra da ulteriori disamine e decontestualizzata rispetto al disegno generale del PUP;

n. 19: con l'introduzione del comma 2 bis all'art. 41 delle Norme di Attuazione del PUP, si vuole svuotare la funzione pianificatoria infrastrutturale del PUP stesso. La possibilità di attuare ambiti di connessione, anche per stralcio, demandando la definizione delle scelte alla "scala adeguata", attraverso il piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale, risulta in contrasto con il principio della pianificazione infrastrutturale, dando corso a modifiche rilevanti in termini puntuali senza una ponderata valutazione degli effetti diretti ed indotti generati dalla modifica in una lettura di insieme ed integrata. L'articolo deve essere riformulato;

n. 20: con l'introduzione del comma 2 bis all'art. 41 delle Norme di Attuazione del PUP, pare si voglia strumentalmente dare attuazione all'ipotesi progettuale di fattibilità che è stata già

sviluppata dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale, ritenendo sufficienti, attraverso la variante in oggetto, le mere descrizioni degli ambiti di connessione e le definizioni dei criteri di selezione delle scelte territoriali in tema di connessioni. L'articolo deve essere riformulato;

n. 21: quanto prospettato con l'introduzione all'art. 41 del comma 2 bis delle Norme norme di attuazione del PUP, si pone in disallineamento con i principi e le finalità del successivo comma 3, dando forza alla realizzazione di mere ipotesi progettuali, decontestualizzate rispetto ad un quadro generale di pianificazione oggetto di approfondita disamina;

n. 22: insufficiente livello di approfondimento dell'Allegato A – Appendice 2;

n. 23: contraddittorietà manifesta tra i criteri ipotizzati per il collegamento e gli obiettivi prefigurati;

n. 24: lesione della L.P. 15/15 – art. 21;

n. 25: le modifiche introdotte con l'allegato B – Norme di attuazione - appaiono distoniche rispetto ai principi ed alla ratio espressa dal Legislatore provinciale in materia di pianificazione urbanistica e territoriale

<u>Osservazioni afferenti l'ambito infrastrutturale:</u>

n. 26: l'opzione di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di "Rovereto sud", riportata nella documentazione di progetto adottata per la modifica del piano urbanistico provinciale "variante Corridoio di accesso est", non risulta coerente con gli approfondimenti condotti sul versante per la realizzazione del corridoio del Brennero (quadruplicamento della ferrovia del Brennero). Gli studi condotti non menzionano e non considerano le criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvati;

n. 27: la documentazione di progetto adottata ai fini della variante al PUP, riporta scenari progettuali riconducibili al progetto di fattibilità che è stato già sviluppato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo

tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale, senza effettuare alcun approfondimento ancorchè generale, nemmeno in termini di compatibilità ambientale. Tale mancanza è da ricondursi ad una fattispecie grave di assenza di trasparenza dell'agire provinciale e comporta una carenza sostanziale nella definizione della variante. La procedura avviata, stante il fatto che il quadro informativo fornito è decisamente incompleto in quanto privo dei necessari elementi istruttori, dovrà essere revocata;

n. 28: Il documento "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – Relazione illustrativa", inoltre, riporta che la sottoscrizione dell'atto aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato paritetico del 9 febbraio 2016 per l'opzione con uscita a Rovereto sud è ancora in corso, a differenza di quanto dichiarato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova, la quale, in un proprio elaborato, asserisce come la sottoscrizione sia già avvenuta a maggio 2020. Anche questo profilo determina una carenza insanabile dell'istruttoria condotta;

n. 29: il documento riporta considerazioni sulle gerarchizzazione dei corridoi di accesso al Trentino che si pongono in contrasto con il progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova. La mancata definizione delle attuazioni per addivenire a tale gerarchizzazione, collegata alla progettazione in essere da parte della società concessionaria autostradale, pone evidenti perplessità in merito. Il contrasto rilevato rende ulteriormente impreciso l'iter istruttorio condotto.

n. 30: il documento più volte menzionato enuncia, quale opzione da analizzare, lo scenario con uscita a Rovereto sud in termini piuttosto generici, dimostrando, così, di non tenere in debito conto le precise e specifiche informazioni contenute nel progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Brescia. Il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale, da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Di tale evenienza non ce ne è traccia nei documenti proposti, evidenziando nuovamente un'ambiguità istruttoria.

n. 31: la riequilibratura del traffico proposta nella variante al PUP si traduce in uno spostamento degli impatti sia diretti che indiretti nell'ambito della Vallagarina e più in generale nel contesto del territorio provinciale e non già nella reale soluzione della problematica.;

Osservazioni afferenti l'ambito ambientale:

n. 32: assenza di coerenza tra la variante adottata e i contenuti della deliberazione della Giunta provinciale di data 14 dicembre 2020 n. 2062 "Approvazione del documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS".

Nel dettaglio, l'approntamento di una nuova viabilità infrastrutturata non risulta ne prevista ne tanto meno allineata alle strategie provinciali in materia di sviluppo sostenibile recentemente adottate dalla stessa Giunta provinciale. Gli obiettivi e le linee direttive enunciati dalla Provincia, per quanto attiene il nuovo corridoio di accesso est, sembrano pertanto dissonanti, incoerenti e incompatibili rispetto a quelli prefissati in materia di sostenibilità, promozione di modalità di spostamento a minor impatto, miglioramento del trasporto pubblico locale ed intermodale;

n. 33: Gli obiettivi ambientali specifici non risultano puntualmente riportati e descritti negli elaborati della variante al Piano Urbanistico provinciale. Con la presente osservazione, si rileva la totale assenza di integrazione degli obiettivi ambientali specifici nel rapporto ambientale con i molteplici obiettivi di sostenibilità ambientale interessanti il comparto territoriale dell'asta dell'Adige, con particolare riferimento a quelli di pertinenza del Comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina. L'affiancamento degli obiettivi specifici, garantisce una maggiore oggettività nell'approccio metodologico e nelle analisi valutative sugli impatti scaturibili dal nuovo corridoio di accesso ipotizzato;

n. 34: mancata valutazione, e conseguente estrinsecazione nei rapporti istruttori, delle criticità geologiche, idrogeologiche e di sicurezza del suolo del territorio del comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina direttamente correlate con la nuova infrastrutturazione. Stante la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto del territorio del comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina, vengono riportate genericamente le condizioni attuali relative alla maggior parte del territorio provinciale. Tali profili, non sono stati però valutati in rapporto alla nuova infrastrutturazione. L'assoluta attenzione rispetto alla disamina dei profili stessi è posta quale imprescindibile indicatore da assorbire nella documentazione di progetto della presente variante;

n. 35: obiettivo imprescindibile è la salvaguardia della rete idrogeologica roveretana e del contesto limitrofo. L'intero massiccio del Pasubio, dal punto di vista idrogeologico, è da intendersi come un sistema altamente fragile ed interconnesso, e quindi lo stesso non potrà essere

intercettato in nessuno modo, nemmeno in maniera tangente da qualsiasi tipo di opera, che comprometterebbe in maniera irreversibile sia l'aspetto quantitativo, che qualitativo delle fonti idriche ad esso correlate. La completa assenza di filtri naturali e di difese rende le sorgenti suscettibili nei confronti di ogni tipologia di inquinamento che direttamente o indirettamente potrebbe giungere nel perimetro della montagna. Qualsiasi opera che dovesse essere realizzata anche a valle dei moti di filtrazione, può costituire un drenaggio artificiale e quindi causare un esaurimento, più o meno repentino, dell'acquifero che alimenta le sorgenti basali, tra le quali in primis la sorgente di Spino;

n. 36: il rapporto ambientale individua, al fine del monitoraggio ambientale, quali indicatori del contesto la qualità dell'aria, i cambiamenti climatici, e l'inquinamento acustico e più genericamente, indicatori di contesto sulle componenti pertinenti. E' palese che gli indicatori oggetto di monitoraggio esprimono notevole delicatezza e posto che gli impatti legati alla nuova infrastruttura saranno devastanti, sia nel breve/medio termine, durante la fase di cantiere, sia a lungo termine, in fase di esercizio, gli stessi dovranno essere integrati con nuovi indicatori atti a descrivere tutte le condizioni di criticità (emissione di sostanze inquinanti, uso del suolo, superficie impermeabilizzata, aree sottoposte a vincolo paesaggistico e già tutelate, consumi finali di combustibili fossili, emissioni di gas, ecc…). Per rispondere adeguatamente alle esigenze delle politiche di sviluppo sostenibile, caratterizzate da una equilibrata integrazione di fattori ambientali, sociali ed economici, si ritiene quindi che gli indicatori debbano necessariamente essere inseriti in una logica di sistema. E' fondamentale dunque disporre di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali, processo del quale si evidenzia la carenza;

n. 37: mancata valutazione di iniziative volte alla mitigazione, compensazione ed integrazione territoriale della variante. Nella documentazione oggetto di istruttoria non vengono tratteggiate neppure in termini di obiettivi generali, le strategie che si intendono percorrere per la prevenzione e la tutela dell'ambiente, con la conseguente mancanza di ogni riferimento all'analisi concreta degli impatti generati dall'ipotizzato nuovo corridoio di accesso. La previsione di infrastrutture di tali portata, infatti, deve essere preceduta da congrue analisi atte a considerare le condizioni e le precondizioni ambientali e paesaggistiche, valorizzando le peculiarità attraverso misure volte alla riqualificazione delle aree in cui le opere si inseriscono;

n. 38: incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di pianificazione comunale. Dalla lettura della documentazione afferente la Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est emerge la netta incompatibilità con gli obiettivi dell'Amministrazione per la valorizzazione dell'ambito posto a sud di Rovereto. Nel caso l'iter della variante al PUP proceda ulteriormente si chiede vengano inseriti nella valutazione, tra gli obiettivi generali e specifici, la garanzia di tutela dei profili richiamati nel rapporto istruito;

n. 39: Incompatibilità tra quanto previsto dalla variante al PUP e gli ambiti del paesaggio di Rovereto. Il documento adottato non affronta neppure con menzione alle linee ispiratrici e/o direttive da perseguire, la salvaguardia e la congrua tutela di ambiti di orientamento paesaggistico evidenziati dalla pianificazione urbanistica comunale e sovracomunale. Si registra quindi una sostanziale incompatibilità tra le tutele poste per gli ambiti di paesaggio (Parco dei Lavini, Vigneti di Rovereto, Vigneti di Marco, Monte Zugna, frana dei Lavini, Parco del Cengio Alto, Paesaggio verticale della Ruina dantesca, ecc..) e la proposta infrastrutturale. Si evidenzia la necessità di un adeguato approfondimento e un maggior confronto con l'Amministrazione comunale tenuto conto anche dei progetti di trasformazione che interesseranno la città di Rovereto nel prossimo futuro. Si chiede venga inserita nella documentazione di Variante al PUP, tra gli obiettivi specifici, dettagliata valutazione in ordine alla tutela dei profili sopracitati;

n. 40: non pertinenza dello studio multicriteriale in tema di mobilità e infrastrutture per l'impiego di parametri scarsamente correlabili all'asserita pianificazione;

n. 41: impossibilità di relazionare gli impatti e le incidenze ambientali dell'opera asseritamente pianificata; carenze insanabili della relazione di incidenza ambientale;

n. 42: carenza nel rapporto ambientale dell'analisi multicriteria presentata: mancanza di elementi essenziali;

n. 43: evidente non plausibilità dell'analisi della coerenza del rapporto ambientale (capitolo 5);

n. 44: formulazione non plausibile dell'assegnazione dei punteggi per l'analisi e la valutazione delle proposte;

n. 45: mancanza assoluta di un quadro conoscitivo preliminare relativo all'ipotesi di variante che di fatto impedisce di verificare la sostenibilità ambientale e socio economica della proposta.

n. 46: l'attribuzione dei pesi alle quattro tematiche di riferimento al fine dell'analisi multicriteria non pare giustificato secondo una logica ponderata e rispettosa della valenza ambientale dei siti.

Si sottolinea nuovamente, che in termini puntuali l'istruttoria ha tracciato evidenti carenze nell'ambito della documentazione adottata dalla Giunta provinciale sia per quanto attiene gli aspetti metodologici, sia per quelli di contenuto. Di seguito, in sintesi, le principali riflessioni:

- mancanza di condivisione, di reale coinvolgimento e collaborazione fra Enti nelle scelte: in tal senso si ravvisa la mancanza di ascolto delle comunità locali, per aver ignorato le perplessità ed i dissensi espressi nel corso degli anni dai vari consigli comunali, senza peraltro tentare di aprire una via improntata al dialogo e ad una visione di concerto fra le varie realtà territoriali coinvolte;
- mancanza di considerazione dei programmi di governo degli enti locali, dello sviluppo delle vocazioni territoriali e degli aspetti ambientali e paesaggistici locali e mancanza di coerenza con i documenti unici di programmazione dei comuni coinvolti; preme in particolare modo evidenziare l'incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di programmazione comunali e gli ambiti del paesaggio individuati dal PRG;
- contrasto con i patti sovraprovinciali tesi a valorizzare e salvaguardare il patrimonio paesaggistico, culturale e ambientale montano; si evidenzia in particolare che la documentazione adottata non contiene le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. Ed ancora il mancato recepimento della partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, che avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure;
- incoerenza con i principi e le finalità della Legge Urbanistica Provinciale laddove prevede di "garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti" e "promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole

mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente"; ed ancora introduce la limitazione al consumo di suolo "anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione";

- disallineamento della documentazione di progetto della variante adottata dalla Giunta Provinciale con gli indirizzi enunciati dall'Esecutivo provinciale stesso nella documentazione della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS;
- assoluta povertà informativa dei documenti di progetto della variante, i quali non menzionano e non riportano il progetto di fattibilità 2018-2019 elaborato dalla società autostradale all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture. D'altra parte il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Ed ancora i documenti stessi non riportano lo stato di progettazione dell'opera e l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.;
- mancata menzione e considerazione delle criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvativi;
- necessità di sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto; nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti; tali profili devono essere valutati con assoluta attenzione e posti quali indicatori non negoziabili, posto il con rischio di estinzione delle sorgenti stesse. Le fonti d'acqua, infatti, non sono sistemi statici, ma evolvono. Ogni ambiente naturale è governato da processi complessi in cui interagiscono moltissimi elementi e pertanto devono essere preventivamente attentamente valutati tutti i cambiamenti. Le fonti d'acqua sono risorse non riproducibili, un fattore di sviluppo e un bene pubblico irrinunciabile;

- carenza degli obiettivi proposti nei documenti predisposti dalla Provincia, i quali paiono del tutto generici e difficilmente argomentabili, seppur nella loro parzialità, stante l'assenza di ogni riferimento specifico e concreto anche in termini di meri obiettivi e linee direttive da perseguire;
- strumentalmente, con l'introduzione del comma 2 bis all'art. 41 delle Norme di Attuazione del PUP, pare si voglia dare attuazione all'ipotesi progettuale di fattibilità che è stata già sviluppata dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale, creando un quadro pianificatorio ad hoc, semplificando le procedure e le valutazioni, nonché riducendo la partecipazione degli enti locali coinvolti;
- apparente impressione che la visione sottesa alla variante al PUP derivi dalla pressione delle nuove viabilità realizzate dalla regione Veneto e quindi la stessa sembra per lo più improntata a subire e rincorrere infrastrutture da altri realizzate piuttosto che governare lo sviluppo della nostra provincia; ed ancora il documento sembra motivato da pressioni economiche indotte dalla realtà veneta anziché da effettivi studi ed analisi di settore condotte in Trentino per la valorizzazione delle realtà locali;
- declinazione, da parte della variante, limitata ad un "metodo operativo", che potrebbe ammettere diverse soluzioni, sia in termini di tipologie infrastrutturali che di tracciati (ambiti localizzativi diffusi e non delineati), in uno scenario che non è possibile considerare come "quadro di riferimento" per la pianificazione subordinata, escludendo di fatto la possibilità di valutare la coerenza con le previsioni del PUP vigente;
- assoluta genericità ed indefinitezza del quadro documentale proposto, circostanza questa che rende la proposta della nuova infrastrutturazione del tutto inconciliabile con la pianificazione subordinata; ciò costituisce ostacolo fattuale per i Comuni e le Comunità per poter esprimere le osservazioni di competenza, come previsto dalle disposizioni vigenti;
- mancata trattazione, nonostante le sollecitazioni contenute nelle osservazioni formulate sul Documento Preliminare, del tema della mobilità sostenibile che pur ha assunto una sempre maggiore rilevanza nelle politiche internazionali, europee, nazionali e locali in materia di trasporti e che, all'interno del PUP, avrebbe dovuto essere declinato in modo strategico,

considerando l'intero sistema provinciale dei trasporti e delineando gli scenari infrastrutturali;

- insufficienza dei dati forniti a sostegno di qualsiasi scenario possibile o di qualsiasi indirizzo pianificatorio; i dati relativi al traffico forniti non risultano rappresentativi e non si rivelano utili alla definizione di un sistema di mobilità e alla conseguente valutazione dei potenziali impatti indotti sulla Vallagarina e sul sistema stradale di fondovalle, né per definire il ruolo che assumerebbero le infrastrutture esistenti;
- definizione dei criteri valutativi, criteri che appaiono del tutto apodittici e per nulla giustificati. Il metodo introdotto dalla Variante in discussione si impernia attorno al concetto di "analisi multicriteria" che, come dice la relazione, è funzionale alla "(…) costruzione del rapporto tra le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario complesso che l'ambito di connessione sottende". Ciò detto, la proposta di pesatura, con l'attribuzione di un punteggio ridotto rispetto alle tematiche ambientali, non è in nessun modo motivata seppur decisiva per l'esito dell'analisi stessa. Inoltre anche all'interno del rapporto ambientale si rileva la medesima criticità, relativamente alle modalità di assegnazione dei pesi a ciascun aspetto da analizzare;
- carenza della Variante al PUP – Corridoio Est dei contenuti assimilabili a quelli che dovrebbero caratterizzare il PUP secondo quanto previsto all'articolo 21 "Obiettivi, contenuti e struttura del PUP" della Legge provinciale per il Governo del territorio n. 15/2015. In tal senso si rammenta che il PUP è lo strumento unitario di governo e di pianificazione del territorio provinciale che definisce le strategie, le direttive e le prescrizioni da seguire per il governo e le trasformazioni territoriali. Lo stesso costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione degli altri strumenti di pianificazione del territorio, e deve assicurare il raccordo con gli strumenti di programmazione socio economica, contenendo anche l'individuazione del sistema insediativo e delle reti infrastrutturali di rilievo provinciale.

Osservazioni afferenti l'ambito **procedimentale**:

OSSERVAZIONE N. 1

A1 A2 B1

Mancata considerazione della contrarietà espressa dagli enti locali, direttamente ed indirettamente interessati, rispetto alla soluzione di corridoio di accesso pianificato. Non trovano infatti conforto e richiamo, neppure in termini del tutto generali, il supporto motivazionale di controdeduzione rispetto alle molteplici posizioni assunte dalle amministrazioni locali che sull'argomento hanno espresso assoluta contrarietà con provvedimenti consiliari. Ciò comporta la genesi di un vizio di procedura nell'iter di adozione.

Con la delibera n. 1058/2021, la Giunta provinciale ha approvato il documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, nonché il relativo rapporto preliminare ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015.

La deliberazione approvata con i relativi allegati è stata trasmessa ai Comuni e alle Comunità da ultimo in data 23 settembre 2021, richiamando il termine di 90 giorni per la trasmissione alla Giunta provinciale di osservazioni e proposte.

In data 2 luglio 2021 (prot. 476890 e 476950) la documentazione stessa è stata trasmessa al Consiglio delle Autonomie Locali e al Consiglio provinciale per la rispettiva formulazione di osservazioni e indirizzi ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di PUP.

Le conseguenti osservazioni pervenute da comuni e comunità, sono state riportate come riferimenti e allegate per esteso nell'ambito dell'appendice 1 della Relazione illustrativa (allegato A). La relazione stessa pur evidenziando l'entità dei contributi forniti da comuni e comunità, si limita a riportare una breve sintesi delle principali osservazioni. Medesima sintesi è stata richiamata rispetto alle osservazioni e proposte del Consiglio delle autonomie locali.

Quello che emerge dalla valutazione del documento della variante (Allegato A – appendice 1) però, non da riscontro puntuale a quanto osservato dalle amministrazioni coinvolte, liquidando quindi le controdeduzioni rispetto alle problematiche sollevate da comuni e comunità in poche righe, sostenendo che la proposta di variante attraverso una corposa revisione ed integrazione dei contenuti assorbe i profili oggetto di censura.

Vengono quindi solo meramente richiamate e relegate a mero contributo o stimolo le espressioni delle amministrazioni, senza assegnare il giusto valore ai rilievi posti, vanificando, sviando e svilendo le finalità che la legge urbanistica ha tratteggiato prevedendo un preliminare confronto con le amministrazioni locali.

La generale affermazione di aver assorbito nell'elaborazione della variante la puntuale disamina ai profili sollevati, e qui si fa riferimento all'elaborato all'uopo approvato dal Consiglio Comunale di Rovereto e articolato in ben 29 osservazioni, senza aver dato quindi voce e controdedotto alle singole problematiche, è palesemente emblematico dell'atteggiamento tenuto dalla amministrazione provinciale volto a salvare la mera forma procedurale ma privo di alcun contenuto sostanziale.

Basti osservare come, ad esempio, nessuna sintesi viene data dei pareri espressi dalle amministrazioni locali; dei 31 comuni che si sono espressi rispetto alla soluzione progettuale, ben una 15a hanno assunto una posizione nettamente contraria, mentre altri 5 hanno sollevato preoccupazioni e perplessità.

La questione attinente alla opportunità di realizzare il corridoio Est, al fine di agevolare la mobilità tra il Veneto ed il Trentino, si trascina da tempo ed ha sempre trovato quindi una espressa volontà contraria da parte di molteplici amministrazioni degli enti locali della Provincia Autonoma, i cui territori non possono che essere travolti da un siffatto provvedimento.

Ciò che preme sottolineare, è quindi la mancata attuazione, ad opera della Provincia, dei principi generali che governano il procedimento di formazione degli strumenti di pianificazione territoriale e, più, in generale, che formano la legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "legge provinciale per il governo del territorio".

L'art. 2 della surrichiamata legge, dispone espressamente che la formazione degli strumenti di pianificazione postula la necessità di un previo confronto tra la Provincia, le Comunità ed i Comuni in ossequio ai principi di sussidiarietà, partecipazione e valutazione di rango costituzionale. Con specifico riferimento al principio di partecipazione, infatti, occorre sottolineare che, sebbene il co. 2 dell'art. 28 della L. P. 15/2015 consenta agli Enti coinvolti di presentare memorie ed osservazioni, nessuna puntuale controdeduzione e valutazione è stata formalizzata in seno al procedimento di adozione dello strumento di pianificazione.

Per converso, si sarebbe auspicato da parte dell'organo esecutivo provinciale una maggiore sensibilità volta a tenere acceso un confronto costante con gli enti coinvolti data la rilevanza e la portata della variante in questione, la quale, richiedendo un'interpretazione dei processi

economico-sociali in corso ed una indirizzazione dello sviluppo degli stessi all'interno di un determinato contesto territoriale, non può che configurare la partecipazione dei portatori dei diversi interessi coinvolti come il momento nevralgico ed ineliminabile di acquisizione delle conoscenze necessarie, onde conseguire, in termini di efficienza, il miglior assetto possibile del territorio attraverso decisioni aventi una più piena legittimazione democratica.

In altri termini, la partecipazione al procedimento di formazione degli atti di pianificazione territoriale è quel principio che si fa strumento e portatore del livello di democraticità, seppur indiretta, che concorre alla definizione del modello di sviluppo di una comunità.

Evidenziate le criticità in ordine all'esercizio della partecipazione degli Enti in materia urbanistica, preme rilevare come sia stato altresì non osservato il principio di leale collaborazione, anch'esso di rango costituzionale. Tale principio, nato proprio dall'esigenza di sopperire alla mancanza, o comunque alla scarsa attuazione, di meccanismi cooperativi, è posto a fondamento dei rapporti fra le varie istituzioni, poiché sancisce il riconoscimento delle autonomie locali e promuove il più ampio decentramento amministrativo, consentendo, così, di contemperare le esigenze di raccordo e coordinamento fra i vari enti territoriali con quelle della separazione delle competenze. Nel caso di specie, la Giunta provinciale, mediante l'adozione della delibera n. 1923 del 28 ottobre 2022, ha del tutto ignorato le perplessità ed i dissensi espressi nel solo nel corso degli anni dai vari consigli comunali della provincia autonoma, senza tentare di aprire una via improntata al dialogo ed ad una visione di concerto fra le varie realtà territoriali coinvolte, ma ha anche sottaciuto, in sede di adozione della variante al PUP, di controdedurre in termini espressi e puntuali alle osservazioni ed alle perplessità sollevate nell'ambito della procedura di approvazione del documento preliminare.

Di seguito trovano elencazione, le posizioni assunte dai consigli comunali degli enti istituzionali coinvolti rispetto ai contenuti del documento preliminare e del rapporto preliminare inerenti alla Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est.

Il Comune di **Aldeno** con deliberazione del Consiglio comunale di **n. 2 di data 26 gennaio 2022** ha deliberato di esprimere la propria contrarietà per le motivi ivi meglio dettagliate al documento preliminare finalizzato all'adozione della Variante al piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso est (strada Valdastico) e relativo rapporto preliminare,

Il Consiglio Comunale del Comune di **Tenna** con deliberazione **n. 1 di data 17 gennaio 2022** e quello del Comune di **Calceranica al Lago** con deliberazione **n. 34 del 19 dicembre 2021**, hanno manifestato preoccupazione rispetto a qualunque forma di infrastrutturazione del territorio che porta ad un potenziale incremento dei flussi di traffico nella zona dell'Alta Valsugana, evidenziando le peculiarità e fragilità ambientali, quali valori da conservare

Il Comune di **Terragnolo** con deliberazione del Consiglio comunale di **n. 15 di data 10 dicembre 2021** ha approvato il rapporto costituito da 29 osservazioni ed ha espresso la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento in oggetto, chiedendo la revoca della procedura avviata.

Il Consiglio comunale del Comune di **Besenello**, con propria deliberazione **n. 27 di data 28 settembre 2021** come integrata con deliberazione **n. 36 di data 21 dicembre 2021**, ha formulato la proposta di revoca della procedura di variante urbanistica, confermando la propria opposizione e piena contrarietà rispetto alla pianificazione in disamina, approvando specifico elaborato integrante 27 osservazioni.

Il Consiglio Comunale di **Mori**, con deliberazione **n. 63 di data 22 dicembre 2021**, ha espresso la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est.

Anche il Consiglio Comunale di **Pomarolo**, con deliberazione **n. 25 di data 29 novembre 2021** confermare la propria opposizione a qualunque strategia pianificatoria che preveda la progettazione e realizzazione di nuove strade ad alto scorrimento su gomma, elaborando specifiche osservazioni.

Il Comune di **Pergine Valsugana**, con nota di data 26 novembre 2021, a mezzo del Sindaco evidenzia parimenti la carenza di analisi, simulazioni e valutazioni comparative che consentano di fondare su evidenze e su dati di fatto, secondo serie storiche e ipotesi prospettiche, le ragioni della scelta di variare il PUP, circostanza che rende la proposta indecidibile. In tema di metodo, al di là delle procedure seguite, formalmente corrette, ritiene che dinamiche di siffatta portata, e comunque dagli esiti non reversibili, che si sanno destinate a produrre valorizzazioni divergenti (ed anzi apertamente discordanti), dovrebbero essere precedute da momenti non rituali di presentazione, di discussione pubblica e per quanto possibile di condivisione. Per le ragioni tutte ivi esposte, non ritiene che la proposta formulata abbia in sé i presupposti minimi imprescindibili perché sia possibile esprimere un parere motivato.

Il Consiglio Comunale di **Isera**, con deliberazione **n. 14 di data 14 ottobre 2021**, ha espresso la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est, approvando ben n. 28 osservazioni.

Con documento di data **29 settembre 2021**, l'Amministrazione comunale di **Arco** evidenzia come il completamento del corridoio di accesso est, si presenti come un progetto privo di una visione di insieme, rilevando le carenze istruttorie con particolare riferimento agli impatti ambientali e l'inadeguatezza delle valutazioni in materia di mobilità, dando evidenza come lo scenario proposto sia un pericolo per l'equilibrio di importanti settori del tessuto economico e ambientale. Ed ancora, si evidenzia la carenza nel processo partecipativo rispetto ai molteplici portatori di interesse.

La Comunità **Alta Valsugana e Bersntol** con deliberazione assembleare **n. 5 del 28 settembre 2021** ha sollevato molteplici profili di criticità.

L'amministrazione del Comune **Altopiano della Vigolana**, con deliberazione di Consiglio Comunale **n. 55 di data 29 settembre 2021**, ha rinnovato l'opposizione espressa dai singoli Comuni di ***Bosentino, Centa S. Nicolò, Vattaro e Vigolo Vattaro*** a qualunque ipotesi di realizzazione della Valdastico che possa compromettere dal punto di vista idrogeologico il massiccio della Vigolana e di difendere la salute dei cittadini e dell'ambiente, manifestando la ferma contrarietà ad un'opera autostradale e stradale che può rivelarsi potenzialmente pericolosa per la salute pubblica e devastante sotto il profilo ambientale e paesaggistico per il territorio coinvolto.

Il Comune di **Trento** con deliberazione **n. 140 di data 29 settembre 2021** a formulato le proprie osservazioni evidenziando molteplici criticità; in particolare la soluzione viabile proposta si pone in contrasto con le politiche europee per la mobilità sostenibile e non affronta i potenziali impatti negativi, risultando comunque priva di un adeguato approfondimento dei quadri programmatici, pianificatori, ambientali, e socio economici, nonché di specifico studio in materia di volume del traffico, tipologie veicolari e di traffico merci.

Il Comune di **Nomi in data 29 settembre 2021**, a mezzo del Sindaco e su mandato del Consiglio Comunale, ha confermato la propria opposizione a qualunque strategia pianificatoria che preveda la progettazione e realizzazione di nuove strade al alto scorrimento su gomma, ed ha chiesto la revoca della procedura di variante avviata rilevando carenze documentali e motivazioni insanabili.

Anche il Comune di **Calliano in data 29 settembre 2021**, a mezzo del Sindaco, ha confermato la propria netta contrarietà alla realizzazione dell'opera connessa con il Corridoio Est, chiedendo parimenti la revoca della procedura.

L'amministrazione del Comune di **Vallarsa**, come da deliberazione consiliare **n. 22 del 30 giugno 2021**, ha esposto la propria contrarietà.

Il Comune di **Caldonazzo**, si è espresso rispetto al documento preliminare con deliberazione consiliare **n. 39 di data 22 settembre 2021**, esprimendo le preoccupazioni rispetto qualunque forma di infrastrutturazione del territorio, sia per le potenziali ricadute di incremento dei flussi di traffico, sia perché in contrasto con le vocazioni e le fragilità del territorio portando con se rilevanti impatti ambientali e paesaggistici, con danni permanenti.

Con deliberazione giuntale **n. 253 di data 23 settembre 2021,** il Comune di **Lavis** ha evidenziato molteplici profili di criticità in ordine al documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al PUP in oggetto, con particolare riferimento all'approccio non coerente con le politiche di mobilità sostenibile, privo della disamina dei potenziali impatti negativi indotti sul sistema stradale; la documentazione è apparsa pertanto del tutto generica e insufficiente per ulteriori disamine di dettaglio.

Inoltre si richiama, che con Decreto del Commissario **n. 117 di data 29 settembre 2021**, la **Comunità della Vallagarina** ha espresso la propria piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP., chiedendo la revoca della più volte citata procedura.

Da ultimo, si richiama la nota di data 7 marzo 2022 resa dal Consiglio delle Autonomie Locali che declina osservazioni rispetto a profili di impatto ambientale, di impatti socio-economici,

Per tale scopo, lo stesso ha attivato una specifica ulteriore consultazione degli enti locali al fine di dare ascolto alle Amministrazioni, raccogliendo ulteriori osservazioni e integrando il quadro di contrarietà anche con riferimento al Comune di **Brentonico**, espressosi con deliberazione del Consiglio Comunale **n. 3 del 31 gennaio 2022**, al Comune di **Folgaria** di cui alla deliberazione consiliare **n. 39 del 16 dicembre 2019**, al Comune di **Ronzo Chienis** in relazione alla nota del Sindaco del **12 gennaio 2022**, al Comune di **Trambileno** espressosi con deliberazione del Consiglio Comunale **n. 27 del 29 settembre 2021.**

Si aggiunge inoltre alle amministrazioni che sollevano profili di criticità rispetto alla proposta in disamina, il Comune di **Ala** con riferimento alla deliberazione consiliare **n. 3 del 17 gennaio 2022.**

Il quadro fattuale sopra illustrato conferma come siano state ignorate le criticità ed i dissensi espressi da molteplici amministrazioni comunali della provincia autonoma, senza definire alcun percorso improntato al dialogo ed ad una visione di concerto fra le varie realtà territoriali, e senza

motivare in termini chiari, espliciti e puntuali come siano state affrontate, esaminate e definite le osservazioni e le perplessità sollevate nell'ambito della procedura di approvazione del documento preliminare.

Quanto sopra ha come effetto la genesi di **vizio procedurale**; l'adozione del progetto di variante al PUP non ha declinato in concreto la fase preliminare dell'iter, relegandola ad una mera raccolta di osservazioni e perplessità che **non sono state** sviluppate e controdedotte, degradando ed inibendo conseguentemente le finalità che il disposto normativo si era posto, omettendo di attuare in concreto le disposizioni in materia di modifica dello strumento pianificatorio del PUP.

OSSERVAZIONE N. 2

A3 B1 B2 C2

I contenuti della documentazione adottata dall'Amministrazione provinciale risultano insufficienti per delineare complessivamente i necessari presupposti utili all'attivazione della variante al PUP; non si rinvengono infatti in termini espressi ed oggettivi, profili motivazionali concreti ed attuali che dovrebbero supportare e giustificare la pianificata variante al PUP, che pare invece funzionale a sostenere progettazioni già condotte.

Dalla documentazione adottata, emerge in tutta evidenza una carenza rispetto alle motivazioni che indicono a rendere necessaria la variante al PUP in disamina, nonché a fissare gli obiettivi prefigurati dalla variante stessa.

Inoltre, risulta assente la disamina di scenari alternativi a quelli prospettati, con dettagliato confronto delle valutazioni che hanno indotto ad accedere all'ipotesi per la quale è stata prefigurata l'attivazione dell'adozione della variante al PUP.

Detto confronto, peraltro, avrebbe dovuto ponderare attentamente, assegnandone il giusto preso, non solo profili socio-economici, ma anche e necessariamente profili ambientali e di fattibilità tecnica.

La documentazione allegata alla delibera della Giunta provinciale n. 1923/2022 connota la costituzione di un nuovo corridoio di accesso est per il Trentino senza fornire alcun dato significativo di dettaglio a supporto degli enunciati motivazionali. In concreto, non sono in tutta evidenza rappresentate le esigenze concrete ad attuali che determinano la definizione degli obiettivi sintetizzati nella relazione tecnica.

Tale carenza, pertanto, si riflette sugli obiettivi stessi che la variante al PUP prefigura di raggiungere, rendendoli in concreto fumosi e non adeguatamente fondati.

Significativa appare la circostanza che il sito internet, liberamente consultabile, "www.a31valdastico.it" gestito dalla società concessionara autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a., è possibile esaminare l'elaborato "corridoio viabilistico d'interconnessione del Trentino con il Veneto – progetto di fattibilità 2018 (Trento) e 2019 (Rovereto) – descrizione sintetica di progetto".

La semplice navigazione attraverso il sito internet sopra menzionato rende l'idea di come la società autostradale abbia già sviluppato degli scenari di collegamento tra l'attuale autostrada A31 e l'asta dell'Adige. Il documento redatto dalla concessionaria riporta i seguenti scenari progettuali:

- collegamento valle dell'Astico - valle dell'Adige a sud di Trento, approfondendo tre alternative di tracciato:
- con uscita all'Acquaviva (prefigurando due soluzioni, una con il semplice raccordo alla strada statale n. 12, l'altra con il raccordo anche con l'autostrada A22);
- con uscita a Trento sud (prefigurando tre soluzioni afferenti la connessione con la strada statale n. 12, in modo diretto, indiretto o semi diretto);
- con uscita a Mattarello (prefigurando anche in questo caso due soluzioni, una con il semplice raccordo alla strada statale n. 12, l'altra con il raccordo anche con l'autostrada A22);
- collegamento valle dell'Astico - valle dell'Adige a sud di Rovereto.

Le elaborazioni progettuali, a livello di progetto di fattibilità, sono quindi già state redatte e sono in possesso del Ministero delle infrastrutture, della Regione Veneto e della Provincia autonoma di Trento dal 21 ottobre 2019 (come riportato nel documento "processo autorizzativo dell'A31 nord").

Alla luce di tali considerazioni, pare che la Variante al PUP sia preordinata a recepire una progettazione da intrapresa, e non a sviluppare in termini autonomi e adeguatamente ponderati la soluzione migliore rispetto a esigenze concrete ed attuali, basandosi su principi di sostenibilità e sussidiarietà responsabile. In tal senso, quindi, la variante appare fondare i propri presupposti più sull'urgenza di rispondere alle pressioni indotte dalla politica espansiva in campo viabilistico già attuata dalla Regione Veneto, e i contenuti della variante si palesano quali atti a giustificare in termini strumentali l'ipotesi infrastrutturale idealmente pianificata.

La documentazione di variante, infatti, rispecchia gli stessi scenari tratteggiati dalla società autostradale, senza valutarne alternative e senza dettagliare le disamine che hanno indotto a prefigurare l'attivazione dell'adozione della variante al PUP. e ad accedere alle ipotesi ivi indicate.

Alla luce di ciò, parrebbe che il nostro territorio sia destinato a pianificare una nuova connessione viabilistica non già per ragioni di sviluppo urbanistico condiviso e strategico ma piuttosto per assecondare la pressione del modello viabilistico del Veneto.

Con esclusivo riferimento alle ipotesi di cui sopra, ciò pare altresì confermato dalla circostanza che vi è una ponderanza di obiettivi evidentemente sbilanciata in relazione ai profili socio-economici, che relega palesemente a un livello secondario profili ambientali e di fattibilità tecnica.

Nessun espresso richiamo è stato condotto rispetto agli scenari viabilistici che la società autostradale ha già elaborato e che peraltro riportano: una descrizione del tracciato, l'estensione chilometrica, la definizione delle categorie stradali, la definizione della sezione stradale, la previsione di eventuali raccordi intermedi, la ripartizione quantitativa chilometrica tra opere in sotterraneo, opere a raso/rilevato e opere a cielo aperto. Infine, sono indicate le lunghezze e la nomenclatura delle singole nuove opere d'arte necessarie (gallerie, ponti, viadotti).

OSSERVAZIONE N. 3

A2 C1 C3

Gli obiettivi enunciati nella relazione illustrativa, oltre ad apparire privi di fondamento e contraddittori sembrano incoerenti, inadeguati, carenti e parziali alla luce delle previsioni di metodo ed ai criteri ispiratori contemplati nel PUP vigente. Gli obiettivi stessi appaiono per nulla consoni: al perseguimento dello sviluppo delle vocazioni territoriali e ad una crescita equilibrata della comunità al fine di rafforzare il benessere collettivo. In questa prospettiva gli obiettivi non risultano sostenibili e non mirano ad uno sviluppo centrato sulla qualità e la loro impostazione appare ben lontana da un approccio basato sulla continuità, sul coinvolgimento e sulla condivisione.

Il quinto capitolo della relazione illustrativa definisce sei obiettivi generali della variante.

Come avremo modo di dimostrare, gli obiettivi proposti risultano, in primo luogo, distonici ed incoerenti rispetto al PUP vigente e, più specificatamente, confliggono con l'indirizzo strategico e con le linee di azione dichiarate nella relazione illustrativa del PUP dell'anno 2008.

Passiamo quindi in rapida rassegna gli obiettivi enunciati nel rapporto preliminare:

1. Assicurare idonei collegamenti infrastrutturali del territorio provinciale in direzione est con il Veneto;
2. Perseguire mediante nuove infrastrutture la connessione intervalliva sul territorio provinciale;
3. Rafforzare l'attrattività del Trentino nei macrosistemi economici nazionali mediante l'integrazione nelle grandi reti;
4. Sviluppare il ruolo di centri attrattori di Trento e Rovereto ampliandone il raggio di influenza verso l'Italia e l'Europa orientale;
5. Perseguire effetti non solo trasportisti ma anche socio economici delle nuove connessioni infrastrutturali per rispondere all'esigenza di collegamento del sistema locale.
6. Adottare modalità di spostamento delle persone e delle merci più efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze della competitività degli operatori.

Gli obiettivi proposti, innanzitutto, appaiono monotematici e unidirezionali, in quanto sembrano formulati per giustificare ad ogni costo la scelta che è stata pianificata con la variante al PUP.

Se il **primo obiettivo** declina in termini di assoluta generalità il PUP vigente, in quanto pone l'attenzione su "idonei" collegamenti infrastrutturali, il secondo risulta confliggere inequivocabilmente con il primo.

Infatti, il **secondo obiettivo** si pone apoditticamente l'intento (non dimostrato) di perseguire il collegamento infrastrutturale mediante "nuovi" percorsi e/o connessioni Intervallive.

Il secondo obiettivo, di fatto, esclude la possibilità di ricercare liberamente "idonei" collegamenti in quanto le "nuove" infrastrutture costituiscono un vero e proprio sottoinsieme di collegamenti potenzialmente idonei. In questo modo il secondo obiettivo esclude parte del primo!

Non si riesce in tal senso a comprendere come si possa definire un obiettivo che, in termini di priorità, persegua l'introduzione di nuove infrastrutture ad elevato impatto, escludendo quindi in modo aprioristico ogni altra soluzione alternativa (potenziamento di percorsi esistenti, riqualificazione di tratte viarie esistenti, potenziamento di soluzioni elettrificate, ridefinizione del modello integrato della mobilità in termini di sostenibilità e rispetto ambientale).

Del resto, lo studio condotto dalla Provincia Autonoma di Trento, e precisamente a pagina 48 della relazione illustrativa, viene citato testualmente che alle criticità viabilistiche: "*va inoltre aggiunta la pressione delle nuove viabilità realizzate come la pedemontana veneta e la A31 sud verso Rovigo*".

Alla luce di ciò, trova chiaramente espressione la ragione per cui la Provincia enuncia il collegamento intervallivo quale "nuovo collegamento" e non già "idoneo collegamento".

In effetti, la risposta che la Giunta Provinciale sembra dare alla necessità delle interconnessioni infrastrutturali per il Trentino risulta fondare i propri presupposti più sull'urgenza di rispondere alle pressioni indotte dalla politica espansiva in campo viabilistico già attuata dalla Regione Veneto piuttosto che su principi di sostenibilità e sussidiarietà responsabile.

Alla luce di ciò, parrebbe che il nostro territorio sia destinato a pianificare una nuova connessione viabilistica non già per ragioni di sviluppo urbanistico condiviso e strategico ma piuttosto per assecondare la pressione del modello viabilistico del Veneto.

Il **terzo obiettivo** proposto è quello di rafforzare l'attrattività del Trentino mediante l'integrazione interna ed esterna nelle grandi reti infrastrutturali.

Anche tale enunciazione pare preordinata al fine di dimostrare la necessità di una nuova connessione viabilistica, senza peraltro darne gli elementi di contorno e le necessarie integrazioni socio-economiche. Anche questo richiamo costituisce un obiettivo poco affine e sicuramente del

tutto distonico rispetto alle linee di azione che erano state poste dal PUP nel 2008 al fine di garantire uno sviluppo condiviso dell'intero territorio provinciale.

in tal senso si deve infatti ricordare che il PUP nel 2008 aveva posto particolare rilievo ad uno *"sviluppo centrato sulla qualità e non sulla quantità. Va sostenuto e guidato il formarsi di condizioni ambientali che favoriscano una crescita economica basata sull'utilizzo efficiente dei fattori dello sviluppo e non sul loro impiego estensivo. In questa prospettiva si intende favorire la realizzazione di attività caratterizzate da alta produttività ambientale, intesa come capacità di generare un valore aggiunto rispetto alle risorse naturali e ambientali impiegate"* (pag 8 della relazione illustrativa allegato A - PUP 2008).

Il PUP, quale strumento di indirizzo strategico, pone "*il territorio come luogo di integrazione di attori, vocazioni, attività. ... omissis... il piano urbanistico provinciale sostiene il recupero e la valorizzazione dell'identità storico, ambientale, culturale e sociale del Trentino ..* " (pag 9 della relazione illustrativa allegato A - PUP 2008).

Ed ancora, altra finalità strategica del PUP del 2008 è quella di garantire uno "*sviluppo delle vocazioni territoriale vincenti e attenzione ai nuovi segnali. In questo contesto il piano urbanistico provinciale intende porre in evidenza e valorizzare gli aspetti ambientali e paesaggistici che hanno rilievo nel caratterizzare l'identità del Trentino e dei suoi territori, rappresentando le basi materiali della sua visione, nonché dei ruoli che esso può svolgere nell'evoluzione sociale ed economica della macroregione di cui è parte. Questo orientamento presuppone la ricerca di uno sviluppo economico, basato sulla valorizzazione delle risorse locali e sul rafforzamento delle competenze progettuali e gestionali degli attori del territorio, che ne verificano e articolano le specificazioni nei singoli contesti*" (pag. 9 della relazione illustrativa allegato A - PUP 2008).

Per quanto attiene l'integrazione interna ed esterna, il PUP precisa che "*il sistema territoriale del Trentino deve rafforzare la sua posizione socio culturale ed economica produttiva nei macro sistemi internazionali*." Tuttavia, tale rafforzamento deve garantire, in primis, un'integrazione della provincia con le altre regioni d'Europa valorizzando in primo luogo le specificità locali. A tale scopo, il PUP è chiamato a promuovere "*l'adozione di modalità di spostamento delle persone e delle merci più efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze della competitività degli operatori. In tal senso va individuato un modello di mobilità in cui il rapporto fra strade e ferrovie risponde in modo equilibrato all'obiettivo di ridurre l'impatto negativo sulla qualità dell'aria che deriva dall'aumento dei carichi di traffico e, allo stesso tempo, di migliorare l'attrattività e*

l'integrazione dei territori, nel rispetto di un bilancio ambientale complessivo" (pag. 10 della relazione illustrativa allegato A - PUP 2008).

Ed infine, non certamente per ordine di importanza, il PUP del 2008 pone quale obiettivo una "*crescita equilibrata del territorio. Il Trentino deve evolvere nel senso di rafforzare il suo essere comunità del benessere equilibrato e diffuso, generato dall'integrazione tra politica pubblica, produzione privata, associazionismo, volontariato e responsabilizzazione diffusa dei cittadini. In linea con gli orientamenti dello schema di sviluppo dello spazio europeo, la politica del territorio, inteso come risorsa, deve stimolare il riequilibrio dello sviluppo territoriale favorendo l'evoluzione verso un assetto insediativo attento a ricercare il corretto rapporto tra i rischi della congestioni e quelli della dispersione.*" (pag 10 della relazione illustrativa allegato A - PUP 2008).

Il **quarto obiettivo** che viene indicato parte dal presupposto di sviluppare il ruolo dei centri cittadini di Trento e Rovereto ampliandone il raggio di influenza verso l'Italia e l'Europa Orientale attraverso la proposizione degli interventi infrastrutturali proposti. Tale obiettivo, del tutto fumoso e generico, non pare cogliere l'essenza dello sviluppo delle singole comunità che peraltro non sono state minimamente coinvolte nel processo di valutazione e di ascolto.

Appare chiaro che le comunità citate, ed in primis quella di Rovereto, potranno diventare poli attrattivi nel momento in cui troveranno concreto sviluppo gli obiettivi strategici che sono stati proposti dalle comunità stesse nell'ambito dei rispettivi programmi di governo contemplati nei documenti unici di programmazione comunali e, più in generale, nelle politiche attive oggi in corso.

Con questo non si vuole escludere la necessità di ricercare una sinergia ed una generale condivisione tra lo sviluppo del sistema di programmazione dell'ente locale e di quello sovraordinato, anzi, in questa sede se ne vuole potenziare ed amplificare l'importanza strategica. Tuttavia, ciò può avvenire solo se si lavora in un quadro integrato ed olistico condiviso e contraddistinto da obiettivi comuni. Qualora gli obiettivi siano divergenti, infatti, si assisterà ad un inutile spreco di energie, a fronte delle quali lo sviluppo auspicato, nella migliore delle ipotesi, rischierà di regredire o, peggio ancora, di implodere.

Porre l'obiettivo così come individuato dalla Giunta Provinciale se, da un lato, significa non valorizzare la forza conoscitiva e programmatica delle comunità locali, dall'altro, rappresenta un approccio superato.

Il vero obiettivo risulta quello di promuovere il miglioramento della qualità complessiva del territorio attraverso un approccio basato su continuità, coinvolgimento e condivisione delle azioni. Infatti, il territorio deve vivere una soluzione di continuità delle azioni sulle varie componenti affinché possa

evolvere in maniera graduale e progressiva, senza fratture drammatiche e contrasti insanabili tra la pianificazione locale e quella proposta dagli enti sovraordinati.

Com'è noto, per l'attuazione dei grandi progetti di sviluppo sostenibili, il coinvolgimento delle migliori energie pubbliche e private disponibili costituisce il paradigma fondante e, oggi, non più negoziabile.

Accanto a ciò, la condivisione delle scelte strategiche, del metodo di lavoro e delle conseguenti azioni operative tra tutti gli attori locali, a partire da coloro che ne risultano più direttamente coinvolti, appartiene ad una sana visione evolutiva volte a garantire adeguate condizioni per la crescita umana, intellettuale e sociale, nell'ambito di un contesto ambientale tendente verso un'eccellenza diffusa, la quale risulta fondata sul mantenimento della identità, sull'elevata competitività, nonché sull'apertura internazionale e sul giusto equilibrio tra valorizzazione delle tradizioni e sviluppo dei fattori di innovatività: sono questi gli aspetti essenziali che non hanno trovato riferimento alcuno, né di merito né tantomeno di metodo, nella formulazione degli obiettivi generali posti a base della variante al piano urbanistico provinciale.

Tale fatto risulta estremamente grave, non solo per le incongruenze registrate tra la filosofia ispiratrice della odierna ipotesi di variante al PUP e le linee guida contenute nel PUP approvato nel 2008, ma anche e soprattutto per la mancanza di dialogo con le comunità locali e, più in generale, con tutti gli attori direttamente ed indirettamente interessati. Tale mancanza, se non integrata e corretta, rischierà di generare una totale incongruenza tra le iniziative di tipo programmatico e quelle di carattere strategico che verranno poste in essere dagli enti territoriali coinvolti.

Il quinto obiettivo, si pone di perseguire effetti non solo trasportistici ma anche socio-economici delle nuove connessioni infrastrutturali per rispondere alle esigenze di collegamento del sistema locale.

Anche la disamina di questo obiettivo solleva molteplici perplessità in ordine alle priorità che hanno portato all'adozione della variante in disamina. In questo caso sembra che la provincia debba dare risposta ad esigenze di collegamento locale, anche se i riscontri condotti inducono a ritenere che il nostro territorio sia destinato a pianificare una nuova connessione viabilistica per assecondare la pressione del modello viabilistico del Veneto. Pare in ogni caso contradditorio ritenere che la soluzione all'esigenza "locale" debba essere ricercata nella creazione di una nuova connessione infrastrutturale rivolta all'esterno. Ed ancora, con la formulazione del citato obiettivo pare quindi che il fine della Variante sia quello di inseguire dei risultati socio-economici, tesi quindi a

giustificare la realizzazione del nuovo collegamento, mentre il percorso pianificatorio dovrebbe essere inverso.

Ciò a conferma che il nostro territorio pare sia destinato a pianificare una nuova connessione viabilistica che non deriva da ragioni di sviluppo anche socio-economiche, ma piuttosto per assecondare la pressione del modello viabilistico del Veneto, tentando di giustificare l'ipotesi infrastrutturale idealmente pianificata.

Infine, **il sesto obiettivo**, si prefigge di adottare modalità di spostamento delle persone e delle merci più efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze della competitività degli operatori. In tal senso propone di individuare un modello di mobilità che risponda in modo equilibrato all'obiettivo di ridurre l'impatto negativo sulla qualità dell'aria che deriva dall'aumento dei carichi di traffico e, allo stesso tempo, di migliorare l'attrattività e l'integrazione dei territori, nel rispetto di un bilancio ambientale complessivo.

Anche in questo caso si registra incoerenza e contraddittorietà. In tal senso si evidenzia come l'obiettivo, in concreto, propone meramente uno spostamento del traffico, dalle reti di accesso principali del Trentino, e al fine di raggiungere lo scopo, l'apertura di nuovi corridoi.

Pare quindi palesemente pretestuoso quanto enunciato; parrebbe infatti che l'impatto generato da un lato dalla realizzazione della nuova infrastruttura e dall'altro dalla ridistribuzione del traffico, considerando però che vi è un aumento dei carichi del traffico stesso (come apertamente espresso nello stessa frase), sia maggiormente compatibile con l'ambiente.

Diversamente, non si rileva una chiara definizione della "tipologia" del corridoio, o meglio quale siano le caratteristiche della nuova infrastruttura tali da ridurre l'impatto negativo sulla qualità dell'aria che deriva, per l'appunto, dall'aumento dei carichi di traffico. L'affermazione, quindi, pare priva di fondamento ed apodittica.

Per quanto sopra espresso, si ritiene che gli obiettivi richiamati nella relazione tecnica siano nel complesso del tutto parziali, fumosi, contradditori, generici e frutto di considerazioni atte a giustificare in termini strumentali l'ipotesi infrastrutturale idealmente pianificata.

Per favorire la lettura in sintesi ed in termini schematici, si riportano le principali ragioni per cui gli obiettivi proposti non sono assolutamente condivisibili:

- gli obiettivi proposti confliggono con la legge approvativa del piano urbanistico provinciale e segnatamente con la visione che il PUP del 2008 si poneva quale base di sviluppo per la comunità trentina;
- viene negata ogni tipo di sussidiarietà responsabile e confronto tra la Provincia e gli enti locali;
- gli obiettivi non risultano sostenibili e non mirano ad uno sviluppo centrato sulla qualità, ma sulla quantità provocando sicuri rischi di depauperamento delle risorse territoriali;
- gli obiettivi non mirano all'adozione di modalità di spostamento delle persone e delle merci efficienti dal punto di vista ambientale e rispondenti alle esigenze della competitività e sostenibile del territorio ma, piuttosto, cercano di dare una risposta prevalentemente economica per rafforzare l'attrattività del Trentino;
- gli obiettivi non tengono conto dei programmi di governo degli enti locali e non sono coerenti con i documenti unici di programmazione dei comuni coinvolti;
- gli obiettivi non valorizzano lo sviluppo delle vocazioni territoriali e gli aspetti ambientali e paesaggistici locali. Gli stessi sono infatti unidirezionali e volti a porre al primo posto la necessità di una nuova infrastruttura di connessione intervalliva escludendo aprioristicamente ogni altra soluzione;
- la visione sottesa sembra cedere il passo alla pressione della nuova viabilità realizzata dalla regione Veneto e quindi la stessa sembra per lo più improntata a subire e rincorrere infrastrutture da altri realizzate piuttosto che governare lo sviluppo della nostra provincia;
- quanto proposto non ha cura di individuare la miglior soluzione possibile mediante lo studio di alternative mediante un approccio indipendente ed integrato al fine di garantire l'apertura internazionale del Trentino;
- le ipotesi fatte sono ben lontane da un approccio basato sulla continuità, sul coinvolgimento e sulla condivisione. Ciò rende il tutto autoreferenziale e privo di una valenza integrata;
- si registra un contrasto, come già peraltro evidenziato, tra gli obiettivi prospettati (da un lato si parla di idonei collegamenti dall'altro si parla di nuove infrastrutture per la connessione intervalliva);
- non esiste alcun tipo di rapporto di coerenza tra gli obiettivi proposti e la visione degli strumenti di programmazione delle comunità locali. Ciò rende difficile coniugare in termini di continuità quanto prospettato dagli obiettivi con i programmi di governo del territorio;

- mancano in termini assoluti riferimenti ad obiettivi di sviluppo sostenibile, riproduttività ambientale, valorizzazione dell'identità storico culturale e sociale dei territori potenzialmente interessati dall'infrastruttura di connessione.

OSSERVAZIONE N. 4

A3 A4 B1

La proposta formulata non sintetizza adeguatamente gli obiettivi e le finalità volte a preservare le invarianti ambientali, storiche ed identitarie, nonché gli elementi territoriali testimoniali del paesaggio sanciti dal Piano Urbanistico Provinciale. Tali tematiche non vengono approfondite in termini di compatibilità con la variante, delegando la valutazione ad una fase successiva.

Il PUP del 2008 introduce, quale elemento innovativo e peculiare, il tema delle invarianti intese come componenti del territorio a carattere permanente. In particolare, le invarianti assumono un ruolo centrale quale riferimento per la pianificazione. La relazione illustrativa al PUP, al paragrafo 5.1 "Identità e sviluppo locale", riporta quanto segue:

"Il nuovo piano urbanistico provinciale affronta la questione stabilendo nei valori del paesaggio e del territorio, in primo luogo attraverso le invarianti e le aree agricole di pregio, quelli cui ispirarsi per contribuire a creare identità. Più precisamente il nuovo piano attribuisce a questi valori, presenti sull'intero territorio, il significato di fonti irrinunciabili di identità, di criteri ispiratori per la pianificazione a tutte le scale, di essenziale risorsa culturale ed economica."

Ed ancora al paragrafo 5.2 "Inquadramento strutturale e "invarianti" viene specificato che le "invarianti" rappresentano *"**quegli elementi aventi carattere di permanenza e di insostituibilità, in quanto strettamente e durevolmente relazionati con l'ambiente e il territorio, nonché con la comunità che in essi si riconosce e si identifica ".***

*Il riconoscimento di tali elementi, che non solo strutturano in modo permanente ma altresì identificano il territorio provinciale, richiede cautele e usi tali da garantirne l'approfondimento e la valorizzazione, conferendogli duratura riconoscibilità, unicità e non sostituibilità. Le **invarianti** sono dunque intese "come gli elementi, i connotati, gli aspetti del territorio dei quali **tutelare, mantenere e arricchire le caratteristiche distintive di stabile configurazione o di lenta modificazione"**, vale a dire l'insieme degli elementi (areali, lineari, puntuali) diffusi, strettamente relazionati con l'ambiente e con il territorio che li esprime e assimilabili alle categorie di "beni" in cui le comunità si riconoscono e si identificano.*

Ed ancora al paragrafo 9.2 "Inquadramento strutturale" si riporta che "Le condizioni di equilibrio sono quelle che consentono di mantenere al meglio la funzione principale riconosciuta come propria delle relazioni strutturali:

- *le invarianti ambientali devono mantenere la funzionalità ecosistemica,*
- *le invarianti storiche e identitarie devono mantenere la capacità di testimonianza e il significato di memoria per chi le percepisce,*
- *gli elementi territoriali devono mantenere efficacia funzionale rispetto al sistema provinciale.*

L'Allegato D al Piano urbanistico provinciale, denominato *"Elenchi invarianti"* riporta tutte invarianti del PUP; tra queste rientrano ad esempio le aree ad elevata naturalità ed i Siti Natura 2000. ai soli fini esemplificativi se ne citano alcuni ricompresi nel territorio di Rovereto e delle valli di Terragnolo e Vallarsa:

IT3120083 - MUGA BIANCA - 111,5 - TRAMBILENO

Il carattere peculiare del sito è dato dalla presenza relitta del pino cembro, l'unica nota nelle Prealpi sudorientali. Area di interesse internazionale per il transito di molte specie migratrici a medio e lungo raggio nel periodo tardo estivo e autunnale (migrazione post-riproduttiva).

IT3120100 - PASUBIO - 1835,86 - TERRAGNOLO TRAMBILENO

Area ad elevata variabilità ambientale, poco antropizzata e a naturalità elevata. Apprezzabile contingente di specie endemiche e di rarità floristiche. Il sito è di rilevante interesse nazionale e/o provinciale per la presenza e la riproduzione di specie animali in via di estinzione, importanti relitti glaciali, esclusive e/o tipiche delle Alpi.

IT3120114 - MONTE ZUGNA - 1696,19 - ALA ROVERETO TRAMBILENO

Il paesaggio suggestivo e selvaggio, unito alla presenza di alcune specie rare (legate soprattutto ai prati aridi), rappresentano gli elementi di maggior pregio del sito. Il sito è di rilevante interesse nazionale e/o provinciale per la presenza e la riproduzione di specie animali in via di estinzione, importanti relitti glaciali, esclusive e/o tipiche delle Alpi. Presenza storica di invertebrati legati a condizioni di grande naturalità delle faggete.

IT3120080 - LAGHETTI DI MARCO - 35,58 - ROVERETO

Di particolare pregio è la flora dei due laghetti: in tempi successivi vi è stato rinvenuto un gran numero di entità decisamente rare a livello regionale e nazionale. Si tratta di un biotopo di vitale importanza per la riproduzione di molte specie di anfibi e rettili.

IT3120149 - MONTE GHELLO - 147,33 - ROVERETO

Rappresenta alcuni dei prati ad orchidee meglio conservati dal Trentino, significativi sotto l'aspetto vegetazionale. Anche i boschetti termofili ospitano specie di rilievo. Rilevante interesse quale zona di transito degli uccelli durante le migrazioni

e nota in passato per l'attività di aucupio, condotta mediante la posa di prodine e tratte. Sito rappresentativo di habitat ad ospitare specie termofile.

Morfologie carsiche

Aree carsiche

44 - Trambileno - Area carsica del Pasubio

Il massiccio del Pasubio rappresenta un vasto altipiano che si estende a SE di Rovereto a quote comprese prevalentemente tra i 1000 - 1500 m di quota e che culmina con i 2232 m di Cima Palon. Il settore sommitale si caratterizza per una morfologia sub-pianeggiante da cui si originano una serie di vallecole che ne incidono profondamente i versanti. Le litologie dominanti sono rappresentate dalle unità carbonatiche norico-giurassiche, disposte a formare una struttura omoclinale attraversata da due sistemi di lineamenti tettonici orientati NNE - SO e NO - SE. L'assetto strutturale e la natura carbonatica della porzione superiore della successione stratigrafica hanno favorito lo sviluppo di morfologie carsiche superficiali che drenano in profondità le acque meteoriche e di fusione nivale, alimentando alcune importanti sorgenti poste alle quote inferiori (sorgente di Spino - l'acquedotto di Rovereto).

Aree di interesse geologico

Aree di interesse paleontologico

256 – Malga Costa – Trambileno

257 – Monte Buso – Trambileno

264 – Torrente Leno – Vallarsa

Aree di interesse mineralogico

298 – Terragnolo – Borcola – Cava Val Giordano: cava abbandonata di marmo "grigio perla" situata a monte della strada provinciale che porta al Passo della Borcola (q. 1200 m circa). Contesto geologico: filoni subverticali e filoni strato di vulcaniti eoceniche entro Dolomia Principale. Vi si trovano sia minerali delle facies metamorfiche di contatto (marmo brucitico) sia minerali delle vulcaniti. Minerali: oltre alle zeoliti diffuse nei filoni basaltici (natrolite, cabasite, analcime, thomsonite, philipsite, scolecite, ecc.), calcite, dolomite, aragonite, serpentino (lizardite) e brucite. È conosciuta soprattutto per l'aragonite in estetici ciuffi di aghiformi incolori o bianchi.

Sulla scorta di quanto sopra, pare rilevante richiamare i contenuti della Relazione di incidenza ambientale, riportando per estratto alcuni stralci ritenuti emblematici.

"*[pag 8] Nel presente caso, oggetto del presente Studio di Incidenza è la Variante al PUP vigente, **che individua un "Ambito di connessione Est", senza che siano, in questa fase, individuate azioni/interventi;** l'analisi svolta è dunque finalizzata ad **individuare le aree tutelate e le loro caratteristiche principali e sensibilità**, al fine di indirizzare le scelte della progettazione sia in termini localizzativi che in termini tipologici, per assicurare la massima protezione degli habitat e delle specie presenti e ridurre al minimo gli effetti prevedibili della Variante sulla Rete Natura 2000.*

La sezione relativa alla individuazione degli effetti della Variante non potrà che essere quindi dedicata a considerazioni generali, riferite a tipologie o insiemi di Siti, aggregati in base a caratteristiche comuni, e a tipologie di azioni.

Nel seguito della Relazione si esporrà la verifica svolta in merito alle sensibilità presenti ed possibili interferenze della proposta, nonché gli indirizzi utili agli obiettivi di protezione specifici per la Rete Natura 2000.".

Appare quindi palese come nel caso in oggetto si debbano registrare le carenze della **pianificazione**: viene "individuato" l'Ambito di connessione Est, senza però che siano individuate azioni/interventi. Ciò è confermato anche nel novero della documentazione di Variante, che non comprende alcuna modifica degli elaborati grafici inerenti la rete infrastrutturale, tesa a tratteggiare la nuova connessione.

"*[pag. 20] Non è quindi possibile descrivere in questa fase l'insieme delle strategie/azioni/interventi al fine di individuare **eventuali** possibili interferenze; nel presente paragrafo si riportano alcuni passaggi delle conclusioni delle analisi su mobilità e infrastrutture per il riconoscimento del fabbisogno di connettività dei territori di interesse, di supporto alla redazione della variante, che hanno fatto emergere una serie di elementi da inserire nel PUP come indirizzi e raccomandazioni alla progettazione dei potenziamenti infrastrutturali nell'Ambito.*

La conformazione del Corridoio Est e le sue variegate caratteristiche geomorfologiche ed insediative, impongono un approccio in base al quale esso debba essere interpretato come un sistema multimodale, gerarchicamente interconnesso, di infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci, piuttosto che come un semplice collegamento punto-punto tra i suoi estremi.".

Ed ancora, la complessità del sistema ambientale oggetto della Variante e la indeterminatezza del nuovo corridoio, che rende di fatto nebulosa la pianificazione, trova riscontro anche nel Rapporto ambientale.

"*[pag. 211] A fronte di ciò, **il territorio interessato** infatti **si caratterizza**, come descritto, **per la presenza di un articolato e complesso sistema di aree "sensibili"** (Natura 2000 e sistema delle Aree Protette) e di "corridoi" e ambiti di connessione, **che devono essere adeguatamente protetti** per consentire la conservazione della biodiversità e il buon funzionamento delle reti ecologiche.*

*In generale, al livello della Pianificazione, **per l'analisi dei possibili disturbi portati da ipotetici interventi pianificati ma non localizzati se non indicativamente**, ci si limita a verificare quali si possono attuare sui/nei Siti Natura 2000 o nelle loro immediate vicinanze; la valutazione del livello di pericolosità, cioè della probabilità che l'intervento porti un disturbo, e quella inerente la sensibilità (vulnerabilità) delle specie e delle comunità (habitat), richiedono conoscenze di maggior dettaglio che vengono acquisite, con crescente precisione, passando alla fase di individuazione degli interventi ed alla loro progettazione.*

Nel caso specifico, si rimarca la valenza strategica della Variante, in termini di luoghi e modalità in cui le strategie e gli obiettivi potranno essere tradotte in realtà, che condiziona la qualificazione delle possibili interferenze ecologiche.

***La Variante non prefigura le azioni necessarie alla attuazione della esigenza di connessione individuata nell'Ambito; risulta dunque in sé priva di impatti, che saranno individuabili in relazione alle fasi successive di pianificazione e progettazione degli interventi;** inoltre, all'interno della Variante si è costruito un sistema di pre-valutazione delle future scelte, attraverso l'individuazione di adeguati indicatori ambientali per l'analisi multicriteriale, che permetterà di considerare e comparare gli effetti su tutte le componenti ambientali, e di orientare le scelte minimizzando gli impatti negativi. ...omissis ...*

*Nello specifico, la viabilità deve essere intesa come **generatore di possibili disturbi sotto molteplici aspetti: in fase di costruzione, durante l'esercizio, per la manutenzione e il periodico adeguamento**. **La pericolosità di queste diverse attività** e degli interventi che le completano si realizza sia nello spazio occupato dall'infrastruttura, sia a distanza da essa, attraverso il rumore, l'inquinamento, la possibilità di sosta e dunque attraverso l'attitudine di portare presenze umane all'interno dei siti. Vanno dunque considerate entrambe le tipologie di "interferenza".".*

Anche per il pianificatore, è quindi evidente che l'area interessata dalla variante è ricca di elementi peculiari dai quali non è possibile prescindere. Spiccano tra esse le aree della Rete Natura 2000 e l'area carsica del Pasubio, che alimenta le importanti sorgenti poste a valle dalle quali trae approvvigionamento l'acquedotto di Rovereto. La documentazione di piano però, in concreto non affronta tali tematiche, delegando l'intera valutazione ad una fase successiva della variante; l'indeterminatezza della variante, acclarata dal pianificatore stesso, determina l'impossibilità di valutare la compatibilità di una nuova infrastruttura con la presenza di un articolato e complesso sistema di aree "sensibili".

OSSERVAZIONE N. 5

B1 B2 C2

La "relazione illustrativa" gli allegati documenti di valutazione, non riportano né lo stato di progettazione dell'opera, né l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.. Tali aspetti denotano una mancanza di trasparenza dell'agire provinciale. Alla luce di ciò i documenti sono pertanto da considerarsi strutturalmente carenti in quanto privi di rilevanti elementi conoscitivi posti alla base del processo di variante al PUP.

Nel documento "Relazione illustrativa", al capitolo 4.2 – Il corridoio Est e le connessioni tra Trentino e Veneto – [pag. 49] viene riportato che:

"*Rispetto a questo quadro è stato costituito un Comitato Paritetico (Stato, Regione del Veneto, Provincia autonoma di Trento), che nel 2016 ha definito un "Documento conclusivo", individuando lo scenario di comune interesse "nel corridoio d'interconnessione infrastrutturale tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige, che in territorio trentino si contestualizza anche come un collegamento tra viabilità ordinarie e, segnatamente, tra la SS47 'della Valsugana' e la SS 12 'dell'Abetone e del Brennero' il quale presenta le ricadute positive nel contesto dei territori interregionali". Anche sulla base di quanto contenuto nel Programma di sviluppo provinciale per la XVI Legislatura la Provincia autonoma di Trento nel 2019 ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un Memorandum integrativo che evidenzia la necessità di "un'analisi e un approfondimento più marcati in ordine allo scenario complessivo di mobilità tra il Veneto e il Trentino, nella cornice degli atti programmatici e delle proposte avanzate dai rispettivi Enti territoriali nonché dal citato Comitato Paritetico.""*.

Nella documentazione di progetto per la variante al PUP, non viene riportata né nessuna concreta indicazione progettuale discendente dal lavoro di tale comitato, né gli sviluppi afferenti l'istituzione di gruppi di coordinamento o lavoro su tale opera.

Dal sito internet "www.a31valdastico.it", liberamente consultabile e gestito dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a., è possibile esaminare un interessante elaborato denominato "processo autorizzativo dell'A31 nord".

Tale documento riporta:

"*Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) nel 2013 approva il* ***progetto preliminare*** *del 1° lotto dell'A31 nord (Piovene Rocchette – Pedemonte), che insiste interamente sul territorio veneto.*

Per il Lotto 2, il mancato accordo per il tratto trentino dell'infrastruttura porta il CIPE ad istituire, nell'agosto 2015, un ***Comitato paritetico****, formato dal Ministero delle Infrastrutture, dalla Regione del Veneto e dalla Provincia autonoma di Trento, con l'obiettivo di giungere a definire un'intesa tra le parti per il 2° lotto. L'obiettivo è raggiunto nel febbraio 2016, quando il Comitato formalizza un'intesa che prevede l'individuazione del nuovo tracciato all'interno di un corridoio viabilistico tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige (...) che in territorio trentino si contestualizzi anche come un collegamento tra viabilità ordinarie (...), tra la SS 47 "della Valsugana" e la SS 12 "dell'Abetone e del Brennero".*

Per dare forma alle indicazioni del Comitato paritetico il Ministero istituisce, poi, un ***Gruppo di coordinamento,*** *a cui partecipano gli stessi soggetti, il quale fornisce alla Concessionaria le indicazioni utili ad individuare i possibili tracciati per il completamento dell'infrastruttura in territorio trentino. Il progetto di fattibilità che ne scaturisce, che individua tre tracciati alternativi con sbocco in Val d'Adige a sud di Trento, viene consegnato al Ministero nel luglio 2018, e viene valutato positivamente dalle tre amministrazioni nell'ottobre 2018. Il Ministero, anche a seguito dei nuovi indirizzi espressi dalla Provincia autonoma di Trento, nel maggio 2019, condivide la predisposizione di un nuovo progetto di fattibilità a cura della Concessionaria per un collegamento Val d'Astico – Valle dell'Adige tra Pedemonte e Rovereto sud.*

La Concessionaria adempie il mandato assegnatole e consegna il ***nuovo progetto di fattibilità il 21 ottobre 2019****.*"

Del gruppo di coordinamento e di dette circostanze non si fa menzione nella documentazione di progetto adottata, con la diretta conseguenza che nell'istruttoria non è possibile riscontrare lo stato di avanzamento della fase progettuale, che è già a livello di progetto di fattibilità. Si denotano, quindi, aspetti afferenti la mancata trasparenza dell'agire della Provincia che, partecipando al comitato paritetico ed al gruppo di coordinamento, non poteva non essere a conoscenza dell'attuale fase progettuale, già assegnata tra l'altro in capo alla società concessionaria dell'autostrada A4.

Alla luce di quanto sopra espresso, si richiama come la documentazione adottata non prefiguri le azioni necessarie all'attuazione della esigenza di connessione individuata nell'Ambito, circostanza più volte affermata dal pianificatore stesso.

Ne consegue, che la documentazione messa in disponibilità della Provincia autonoma di Trento appare volutamente carente e priva pertanto di quel necessario approfondimento istruttorio che avrebbe dovuto accompagnare la fase di adozione.

In particolare, in virtù di quanto disposto dall'art. 2, comma 1, lett. f) della Legge provinciale n. 15/2015, la formazione degli strumenti di "pianificazione territoriale" deve avvenire nel rispetto dei "*principi di sussidiarietà, partecipazione e valutazione, assicurando il confronto tra Provincia, comunità e comuni, la coerenza delle scelte e l'integrazione e l'aggiornamento del sistema della pianificazione territoriale*".

Appare evidente che la mancanza di riferimenti ormai consolidati e acquisti in base allo studio di fattibilità dell'arteria in seno alla documentazione in capo alla Provincia, rende gravemente lacunoso il provvedimento minandone la validità non solo procedurale, ma anche sotto il profilo della giusta e corretta partecipazione.

In tal senso si ricorda che l'art. 19 c. 1 della L.P. 15/2015 recita:

"*1. Nella formazione degli strumenti di pianificazione territoriale la Provincia, le comunità e i comuni conformano la propria attività al metodo della partecipazione per la definizione delle scelte, secondo quanto previsto da questa legge. Questo metodo si realizza mediante:*

a) il coinvolgimento degli altri enti pubblici, delle associazioni che rappresentano rilevanti interessi di categoria e interessi diffusi e dei gestori di servizi pubblici e d'interesse pubblico nella definizione degli obiettivi e delle strategie di pianificazione dei territori;

b) il coinvolgimento dei cittadini;

c) l'intervento degli enti territoriali confinanti e dei soggetti interessati, secondo quanto previsto dalle procedure di formazione degli strumenti di pianificazione;".

Da questa novella normativa, il fatto di non aver citato e argomentato l'indicazione progettuale discendente dal lavoro del Comitato Paritetico in relazione al corridoio d'interconnessione infrastrutturale tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige, né gli sviluppi afferenti l'istituzione di gruppi di coordinamento o lavoro sull'opera nella procedura di variante al PUP, costituisce una grave lacuna. Per tale ragione, non pare ossequioso del principio di leale

collaborazione fra enti sottacere profili di indubbia carenza motivazionale in ordine alle valutazioni condotte nella documentazione parte integrante e sostanziale per l'adozione della variante.

Nella documentazione presentata, infatti, non trova riferimento alcuno l'istruttoria condotta fino ad ora e quindi la stessa costituisce una astratta enunciazione di quello che la Provincia intende fare, senza peraltro contestualizzare in concreto, come la legge lo richiederebbe, le linee e gli obiettivi che si intendono perseguire. Infatti, in tale ottica, la Provincia propone un livello di approfondimento astratto e generale che non rende possibile prefigurare delle osservazioni precise e calibrate per mancanza dell'oggetto, seppur proposto in termini metaprogettuali, dell'idea progettuale.

In estrema sintesi, si ritiene che gli obiettivi proposti nella documentazione predisposta dalla Provincia siano del tutto generici e difficilmente argomentabili, seppur nella loro parzialità, stante l'assenza di ogni riferimento metaprogettuale specifico e concreto.

OSSERVAZIONE N. 6

C4

Inidoneità del documento specialistico in tema di mobilità per consentire la ripercorribilità del percorso svolto e la possibilità di formulare osservazioni.

La documentazione a supporto dell'intervenuta adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale risulta altresì contraddistinta da un rapporto specialistico in tema di mobilità e infrastrutture di trasporto (allegato A – appendice 2).

Tale studio risulta nella disponibilità dei lettori mediante la relazione di sintesi.

La relazione di sintesi non risulta in grado di offrire al lettore anche esperto una concreta disamina delle analisi svolte ragione per la quale si ritiene che la mancanza dello studio integrale non consenta l'espressione delle osservazioni codificate e previste dall'art. 27 e seguenti della L.P. 15/15.

Per questa ragione la sintesi appare documento del tutto inidoneo per poter formulare le osservazioni con cognizioni di causa e nel rispetto dei profili partecipativi sanciti dalla normativa provinciale in materia di governo e gestione della pianificazione territoriale.

Si chiede pertanto, per i profili espressi nella presente osservazione, la revoca e/o l'annullamento della delibera della giunta provinciale con la quale si è dato corso all'adozione della variante del Piano Urbanistico Provinciale (corridoio est).

OSSERVAZIONE N. 7

A2 C1 C3

Non condivisione degli obiettivi posti alla base della variante.

Dalla lettura della documentazione agli atti si apprende che gli obiettivi della variante al Piano Urbanistico Provinciale risultano sostanzialmente quelli dichiarati nello studio preliminare.

Gli stessi partono dall'assunto di assicurare nuove infrastrutture di connessione rapportando in termini consequenziali lo sviluppo e l'attrattività di Trento e Rovereto.

Gli obiettivi vengono poi integrati da un richiamo volto a garantire, nella definizione di nuove infrastrutture, l'adozione di modalità di spostamento delle persone e delle merci più efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze della competitività degli operatori.

Quest'ultimo richiamo rafforza un modello di mobilità in cui il rapporto tra strade e ferrovie risponda in modo equilibrato alle esigenze finalizzate a migliorare l'attrattività e l'integrazione dei territori nel rispetto di un bilancio ambientale complessivo.

Il quadro degli obiettivi proposti in sede di prima adozione non ha quindi subito modifiche sostanziali rispetto a quanto espresso nel documento preliminare.

Viene quindi confermata la necessità, peraltro apodittica, di garantire nuove infrastrutture di connessione intervalliva sul territorio provinciale.

Quanto proposto appare del tutto cristallizzato ad una posizione di parte, rigida e per nulla rispettosa dei principi e dei criteri di sviluppo equo sostenibile sanciti dalle normative sovraordinate.

Gli obiettivi vengono quindi del tutto contestati in quanto gli stessi non sono stati filtrati attraverso idonee controdeduzioni alle osservazioni già formulate nel precedente processo partecipativo.

Si chiede pertanto, per i profili espressi nella presente osservazione, la revoca e/o l'annullamento della delibera della giunta provinciale con la quale si è dato corso all'adozione della variante del Piano Urbanistico Provinciale (corridoio est).

OSSERVAZIONE N. 8

B2 C3

Impossibilità di esprimersi stante la carenza delle informazioni fornite sul nuovo collegamento.

Per quanto attiene la valutazione degli effetti della variante sul contesto territoriale in esame di cui al punto 6 della relazione di incidenza ambientale, merita osservare quanto segue.

Il documento dichiara espressamente: "La presente sezione relativa alla individuazione degli effetti della variante non potrà che essere dedicata a considerazioni generali, riferite a tipologie o insiemi di siti, aggregati in base a caratteristiche comuni, e a tipologie di azioni".

Posto che dichiaratamente l'intervento pianificato non risulta spazialmente localizzato la documentazione di incidenza ambientale riporta, a più riprese, una pluralità di siti che interessano sostanzialmente l'intero territorio provinciale. Solo in termini esemplificativi si citano i Monti Lessini, i laghetti di Marco, il monte Rovere, Carbonare, Brentonico, il canneto di Levico, Tajo di Nomi, etc.

Sono questi siti sensibili che interessano zone assolutamente diverse e localizzate in posizioni diametralmente opposte al territorio provinciale circostanza quest'ultima che denota l'assoluta vacuità delle previsioni pianificatorie.

Le valutazioni condotte alla luce degli approfondimenti si ritengono pertanto del tutto insufficienti e perciò inaccettabili rispetto al grado di approfondimento che lo strumento pianificatorio provinciale dovrebbe garantire.

La domanda che sorge spontanea è la seguente: come poter argomentare in termini precisi e meditati delle osservazioni rispetto a dei possibili impatti sul territorio comunale di Rovereto quando l'oggetto della pianificazione non è stato individuato nelle sue dimensioni quanto meno localizzative preliminari?

La scrivente amministrazione si trova quindi nella condizione di non potersi esprimere.

Si chiede pertanto, per i profili espressi nella presente osservazione, la revoca e/o l'annullamento della delibera della giunta provinciale con la quale si è dato corso all'adozione della variante del Piano Urbanistico Provinciale (corridoio est).

OSSERVAZIONE N. 9

B2 C5

La documentazione presentata non assume il ruolo di documentazione pianificatoria sufficientemente argomentata e approfondita

Con la presente osservazione si vuole porre l'attenzione sull'assoluta incoerenza specificativa della variante adottata con il livello medio di approfondimento proprio del Piano Urbanistico Provinciale.

Come ben noto il PUP è uno strumento strategico che assume valenza pianificatoria di dettaglio rispetto a molte grandezze / tematismi urbanistici.

Pensiamo ad esempio con quale precisione vengono declinati i confini delle aree agricole e più in generale le caratteristiche dei beni tutelati.

Posto che la Giunta provinciale con tale variante al PUP ha in animo di prevedere la collocazione della più importante infrastruttura di collegamento in materia di mobilità mai realizzata negli ultimi 50 anni nella provincia si ritiene che tale scelta dovrebbe essere chiarita e dettagliata, seppur a livello pianificatorio, con maggior attenzione e precisione.

Per questa ragione si ha la salda convinzione che gli elaborati fino ad ora presentati non assumano il ruolo di documenti pianificatori sufficientemente precisati e dettagliati secondo le indicazioni convenzionali ed ordinarie stabilite per il necessario livello di governo del territorio.

Si chiede pertanto, per i profili espressi nella presente osservazione, la revoca e/o l'annullamento della delibera della giunta provinciale con la quale si è dato corso all'adozione della variante del Piano Urbanistico Provinciale (corridoio est).

OSSERVAZIONE N. 10

B2 C3

Documentazione pianificatoria assolutamente generica ed indefinita

Dalla documentazione agli atti non viene minimamente descritta la soluzione della variante infrastrutturale ipotizzata. In tal senso la documentazione pianificatoria appare assolutamente generica e indefinita.

In termini chiari quanto pianificato è privo dell'oggetto stesso della pianificazione; manca in sostanza la proposta di pianificazione in quanto la stessa non viene neppure enunciata in termini generici di localizzazione e tipologica.

Dalla lettura degli atti si apprende che è stata condotta una scelta specifica di non localizzare gli interventi di connessione infrastrutturale e addirittura non vengono neppure delineate le ipotesi della tipologia di connessione (ferroviaria, stradale, etc.).

A fronte di ciò ad avviso della scrivente non sussistono le condizioni per poter formulare delle osservazioni consone e di dettaglio. Pare quindi che la pianificazione ad oggi predisposta sia priva dei necessari elementi per ritenerla tale e adeguata alla strategicità che la legge urbanistica provinciale assegna al Piano Urbanistico Provinciale.

Volendo rappresentare con un'immagine quanto sopra descritto ci si trova nella condizione di "celebrare un processo senza il presunto colpevole o, peggio ancora, senza l'individuazione della vittima per la quale il processo è stato avviato".

Come quindi poter osservare, chiedere chiarimenti, interloquire partecipando nell'iter procedimentale in presenza di una documentazione pianificatoria del tutto generica, astratta che propone un nuovo collegamento senza peraltro definirne alcun elemento minimo di identificazione?

Anche per questa motivazione si ritiene che l'iter avviato dalla Giunta provinciale sia del tutto improcedibile e quindi viziato per totale assenza di contenuti tangibili ed oggettivi; per questa ragione se ne chiede la revoca o l'annullamento.

OSSERVAZIONE N. 11

C6 C7

L'allegato A – Documenti della valutazione/Sintesi non tecnica – si appalesa lesivo del principio di conoscibilità

Con deliberazione di data 28 ottobre 2022 n. 1923, la Giunta Provinciale, conformemente a quanto statuito dall'art. 29 della L.P. n. 15/2015, ha adottato il progetto del piano urbanistico provinciale (da ora chiamato con l'acronimo PUP) ed i relativi allegati, al fine di dar corso all'approvazione della variante ambito di connessione Corridoio Est.

Con specifico riguardo all'allegato A, avente ad oggetto la sintesi non tecnica, la relazione deliberata dalla Giunta provinciale pone non poche difficoltà già a livello comprensione del testo, risultando contraddittoria in alcuni punti, oltre che presentare forti carenze sotto il profilo motivazionale/argomentativo.

Riguardo ai profili di contraddittorietà, viene in rilievo quanto si legge, ad esempio, sia a pag. 5 (e testualmente ribadito anche a pag. 14) della relazione, nella parte in cui viene ripetutamente riportato che:« *il miglioramento dell'accessibilità e, più in generale, lo sviluppo della connettività siano linee di azione che non vanno declinate sotto il profilo socio-culturale, economico-produttivo e demografico per i territori coinvolti, sia in rapporto ai macrosistemi internazionali, che nelle dinamiche di livello sociale»* rispetto a quanto scritto a pag. 7, in cui viene si legge che: *«lo sviluppo della connettività in generale sia una linea di azione che va intesa sotto il profilo socio-culturale, economico-produttivo e demografico per i territori coinvolti. In rapporto con le influenze internazionali e le dinamiche a livello locale*».

Per quanto concerne la carenza argomentativa, invece, quest'ultima pare essere confermata dalle molteplici ripetizioni di interi periodi, evidentemente "copiati ed incollati", sparsi in diversi punti dell'elaborato in questione: oltre alla ripetizione già evidenziata sopra (ossia quella riportata sia a pag. 5 che a pag. 14), si riportano, ad esempio, anche quelle presenti a pag. 4 ed a pag. 15, nella parte in cui si legge: «*La chiave di lettura della variante PUP Corridoio Est è quella di affermare che il mero miglioramento della funzione trasportistica non soddisfa e non rappresenta, se non parzialmente, le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario, ivi compreso il fabbisogno di connettività del territorio*» o, ancora, si assiste alla reiterazione, sia a pag. 4 che a pag. 16, del seguente periodo: « *La variante al PUP Corridoio Est propone un'evoluzione di tale*

paradigma, interpretando la valenza strategica della pianificazione provinciale nella definizione del metodo che permette di perseguire e verificare gli indirizzi che il piano si è posto. L'ambito di connessione pone pertanto gli obiettivi e i condizionamenti alle future proposte, che saranno anch'esse sottoposte a VAS. In tale ambito la variante introduce lo strumento dell'analisi multicriteria al fine di governare le scelte territoriali sottese all'ambito di connessione, garantendo la sostenibilità ambientale e la rispondenza agli obiettivi nelle fasi successive di attuazione. La proposta è, quindi, di una analisi multicriteria multiscore finalizzata alla selezione dell'alternativa migliore, sia rispetto agli obiettivi posti dalla variante, sia rispetto alla sostenibilità ambientale. Il metodo è definito nella costruzione del rapporto tra le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario […]. Infine, tutto il processo di piano della variante al PUP sarà oggetto di monitoraggio, che, da un lato, ne verificherà l'attuazione e, dall'altro, come gli interventi realizzati abbiano dato risposta alle esigenze di connessione, alle problematiche socio-economiche e agli obiettivi di sostenibilità ambientale». Orbene, come poc'anzi già evidenziato, questa copiosa reiterazione degli stessi concetti, sia nella parte premessuale che motivazionale dell'allegato in commento, pare sospetta di una vacuità argomentativa o, comunque, di un modus di redazione sbrigativo ed approssimativo, che risulta poco tollerabile se paragonato all'importanza che, l'eventuale approvazione di una siffatta variante, potrebbe rappresentare per l'intero territorio trentino.

Sotto il profilo motivazionale, giacché, come affermava il noto giurista Michele Taruffo, "*nessuna decisione può apparir giusta se non se ne può verificare il fondamento*", risultano non precisati i riferimenti deliberativi e normativi posti a fondamento della decisione: il riferimento è, ad esempio, agli indirizzi strategici del PUP 2008, nonché agli obiettivi ONU che la programmazione nazionale, e conseguentemente provinciale, starebbe mettendo in pratica mediante la c.d. Agenda 2030. Da questo punto di vista, infatti, non può non rilevarsi la sommarietà nel porre in essere tali indicazioni, le quali, per consentire agli interlocutori destinatari di instaurare un effettivo e serio contraddittorio dialettico, dovrebbero essere specificate nel loro contenuto, e non limitarsi a richiamare il il nome del mero documento nel quale sono poste.

Infine, un maggior approfondimento e chiarezza sintattica sarebbe auspicabile nell'esplicazione del concetto della bipolarità tra Trento e Rovereto e, nello specifico, nella parte in cui viene riportato a pag. 7 che: « *la prospettiva di avvalorare il sistema del bipolarismo tra Trento e Rovereto, senza dimenticare come tale approccio abbia la necessità di essere distribuito rispetto al sistema delle polarità urbane alle varie scale gerarchiche e territoriali* ». Il riferimento poco chiaro è, appunto, alle scale gerarchiche.

Pertanto, posto che il documento in commento assolve alla precipua funzione di risultare chiaro e comprensibile anche ai non "addetti ai lavori", e ciò al fine di consentire anche questi ultimi di avere piena contezza dell'opera che si intende realizzare, non può non evidenziarsi come la mancanza di chiarezza espositiva determini un vera e propria frattura ai principi di partecipazione e di conoscibilità che informano il sistema di pianificazione del territorio provinciale come sancito dall'art. 17, co. 3, della L.P. n. 15/2015. Tali principi, infatti, non devono essere assicurati in un'ottica meramente formale, ma garantiti nella sostanza, in quanto finalizzati alla promozione di quel confronto dialettico che costituisce la base fondante del processo di integrazione con le varie realtà istituzionali.

Alla luce delle criticità rilevate, dunque, si invita l'Amministrazione Provinciale ad annullare l'allegato in commento, poiché lesivo, di fatto, del principio di conoscibilità e, in quanto tale, ostruente ad una consapevole partecipazione al procedimento di formazione della variante al PUP in questione.

OSSERVAZIONE N. 12

A1

Non si verifica la necessaria consequenzialità tra il Documento preliminare e i contenuti della Variante adottata

La Variante al PUP Corridoio Est non si configura come approfondimento della visione di mobilità proposta dal Documento preliminare, che risultava limitata a soluzioni di tipo stradale, e pertanto non si verifica la necessaria consequenzialità tra il Documento preliminare e i contenuti della Variante adottata, posta la sostanziale sostituzione dei contenuti anziché l'approfondimento o la rettifica di quanto disposto dal Documento preliminare, vanificando quanto previsto dalla legge provinciale vigente ed espropriando le comunità locali di una fondamentale fase conoscitiva e partecipativa.

Osservazioni afferenti l'ambito **normativo**:

OSSERVAZIONE N. 13

A1 A2 B1 B2 C6 C8

La documentazione presentata si pone in contrasto con le finalità ed i principi generali della Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", sanciti dall'art. 2 con particolare riferimento a quelli volti a:

> ***"garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti."***
>
> ***"promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente"***
>
> ***"prevedere che la formazione degli strumenti di pianificazione territoriale avvenga nel rispetto dei principi di sussidiarietà, partecipazione e valutazione, assicurando il confronto tra Provincia, comunità e comuni, la coerenza delle scelte e l'integrazione e l'aggiornamento del sistema della pianificazione territoriale".***

Le finalità sopra espresse non paiono adeguatamente garantite nelle linee direttive che l'Amministrazione provinciale intende perseguire.

L'art. 4, comma 1, della Legge provinciale per il governo del territorio, n. 15/2015, sancisce le attribuzioni spettanti alla Provincia, tra le quali vi rientrano anche la competenza relativa alla pianificazione provinciale, finanche con valenza paesaggistica, dell'intero territorio provinciale, la quale deve avvenire nel rispetto delle finalità e dei principi generali contenuti nell'art. 2 della suddetta legge.

In particolare, il comma 1, lett. a) dell'art. 2 cita, tra le finalità ed i principi ispiratori della legge stessa, quella di: "g*arantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti".*

Nel corso dell'anno 2021 è stata avviata la procedura per inserire all'interno del PUP una nuova opera stradale inerente il Corridoio di accesso est; la stessa si pone quale infrastruttura statica, il cui obiettivo è dare una risposta alle presunte esigenze di potenziamento ed implementazione

della rete viabilistica. Tuttavia, la rigidità dell'opera non consente di dare adeguata risposta a tali esigenze, le quali non si possono prefigurare univocamente visti i rapidi cambiamenti ambientali, economici e sociali che contraddistinguono quest'epoca.

Nella prima fase non è stato rinvenuta dalla scrivente Amministrazione all'interno del documento preliminare e del rapporto preliminare una motivazione strutturata, oggettiva e dettagliata, o quantomeno adeguata, dalla quale si possa rilevare il rispetto della finalità di cui all'art. 2, comma 1, lett. a).

La documentazione prodotta, infatti, risultava carente sotto una molteplicità di aspetti, tra i quali quello afferente ad una quantificazione, seppur sommaria, della lunghezza dell'opera, della tipologia dei suoli interessati, delle caratteristiche geologiche, idrogeologiche del territorio, dell'uso del suolo, dell'eventuale presenza di invarianti, di elementi paesaggistici e ambientali di rilievo presenti nelle aree intercettate dall'opera, ovvero di quegli elementi dai quali si possa desumere la coerenza con i principi ispiratori della L.P. 15/2015.

Dalla lettura della documentazione allegata al provvedimento di adozione della suddetta variante al PUP oggetto di disamina, si rileva che la variante al PUP intende ampliare l'ambito di studio del corridoio est che nel PUP in vigore è stato individuato nell'asse della Valsugana, introducendo il concetto di bipolarità tra Trento e Rovereto ed investigando anche una soluzione di connessione fra territori trentini e veneti di tipo a rete, ove vi possano essere anche più soluzioni.

Dalla documentazione ad oggi presentata, che di fatto ritorna su decisioni precedentemente prese ed amplia l'ambito coinvolto dalla previsione pianificatoria, non emergono elementi atti a verificare in maniera univoca il rispetto del principio enunciato con il comma 1, lett. a) dell'art. 2 della L.P. 15/2015.

Sotto un altro versante poi, occorre altresì precisare come il surrichiamato art. 2 al comma 1, lett. b), indichi, quale altro principio informatore della legge in esame, quello di:

"promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente"

In particolare, la Giunta Provinciale con deliberazione n. 2062 di data 14 dicembre 2020 ha approvato il Documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS quale atto di indirizzo per l'avvio di un percorso strutturale in grado di riconsegnare una

visione unitaria ed integrata della sostenibilità. Tale documento individua 20 obiettivi di sostenibilità, raggruppati in 5 macro-aree, ossia: 1) un Trentino più intelligente; 2) un Trentino più verde; 3) un Trentino più connesso; 4) un Trentino più sociale; 5) un Trentino più vicino ai cittadini.

Pur prendendo in considerazione il documento preliminare della SproSS ed effettuando l'analisi di coerenza della variante con gli obiettivi in esso dichiarati, circostanza che non era stata rilevata in sede di adozione del documento preliminare e del rapporto preliminare, , permane la condizione per la quale non è stata utilizzata la stessa metodologia di formazione, in quanto il documento in questione risulta incentrato solo sulla situazione attuale, senza contenere alcuna valutazione strutturata circa i futuri cambiamenti. Permane, quindi, il rischio intrinseco a questa metodologia, di prevedere la progettazione di un'opera di cui non è dato sapere le future conseguenze in termini - ma non solo - di impatto ambientale.

Tale opera infrastrutturale, inoltre, va ad inserirsi in un territorio contraddistinto da una elevata naturalità, che costituisce un serbatoio di risorse naturali a beneficio non solo locale ma su larga scala, preservando un equilibrio fra aree urbanizzate/ antropizzate ed aree naturali.

La documentazione allegata al provvedimento di adozione non contiene un idoneo ed adeguato apparato motivazionale teso a trovare le doverose compatibilità fra la nuova infrastruttura viaria e gli obiettivi di sviluppo sostenibile prefigurati dallo stesso organo esecutivo, rinviando le stesse analisi allo studio di fattibilità. Si procede, quindi, con l'adozione di uno strumento pianificatorio per il quale viene posticipato lo studio degli effetti. A rendere evidente ciò è la parte dell'analisi di coerenza esterna ed interna che non rileva nemmeno un punto di mancata o supposta coerenza tra gli obiettivi generali della variante e gli obiettivi degli altri strumenti di pianificazione o programmazione.

Altro principio ispiratore della legge provinciale è riportato alla lettera f) del comma 1 dell'art. 2, che consiste nel: *"prevedere che la formazione degli strumenti di pianificazione territoriale avvenga nel rispetto dei principi di sussidiarietà, partecipazione e valutazione, assicurando il confronto tra Provincia, comunità e comuni, la coerenza delle scelte e l'integrazione e l'aggiornamento del sistema della pianificazione territoriale".*

La scrivente Amministrazione è tuttora dell'avviso che tale obiettivo venga perseguito solo formalmente, stante l'assenza di un adeguato ed approfondito confronto con i territori locali, peraltro supportato da un bagaglio dettagliato di conoscenze ed informazioni. Seppure la circostanza sia stata rilevata già in fase di documentazione preliminare, nulla è cambiato nella reale partecipazione degli Enti locali nelle scelte. Si rileva altresì, come emerge dal provvedimento

deliberativo, che viene palesato l'avvio di una *"copianificazione verticale dove il PUP definisce il perimetro entro cui i territori assumono le scelte territoriali in via condivisa"*.

Tale carenza, che viene risolta attraverso la documentazione proposta solo a livello formale, viene inoltre a collidere anche con l'art. 19 della L.P. 15/2015, rubricato "Partecipazione alle scelte pianificatorie", che basa la formazione degli strumenti di pianificazione sul metodo partecipativo per la definizione delle scelte.

OSSERVAZIONE N. 14

B2 C9

La documentazione presentata si pone in contrasto con l'obiettivo della limitazione del consumo di suolo sancito dalla Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", nell'art. 18. La legge per il governo del territorio sancisce infatti che il suolo è un bene comune e costituisce una risorsa non rinnovabile e che, a tal fine, gli strumenti di pianificazione "favoriscono, anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione".

La legge provinciale per il governo del territorio, la n. 15/2015, ha introdotto, quale principio innovatore, che tutti gli strumenti urbanistici devono rispettare, la limitazione del consumo di suolo. In particolare, l' art. 18, comma 1, sancisce che il suolo è un bene comune e costituisce una risorsa non rinnovabile e che, a tal fine, gli strumenti di pianificazione *"favoriscono, anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione".*

Si ravvisa, pertanto, una carenza fra il Documento Preliminare ed il Rapporto Preliminare, afferenti il "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est", e la tematica sollevata dall'art. 18 in merito al consumo di suolo.

Nel dettaglio, non vengono analizzate, seppur a livello metodologico, soluzioni o ipotesi alternative rispetto allo scenario di prefigurare un "nuovo" corridoio di accesso.

La scrivente Amministrazione comunale non può che sollevare delle perplessità in ordine alla circostanza che per tale opera infrastrutturale, venga considerato un contesto fra i più naturali della Provincia, scarsamente urbanizzato e con una vocazione turistica che risulta alimentata proprio da determinate caratteristiche quali, ad esempio: una mobilità lenta, la riscoperta di antiche coltivazioni di nicchia, la sopravvivenza di una forte identità locale ed il ripristino del paesaggio terrazzato.

Un ulteriore consumo di suolo, inoltre, potrà essere determinato dalle nuove esigenze urbanizzative che si verranno a creare a partire dalla realizzazione del collegamento viabilistico. L'adeguamento della rete viabilistica locale rischierà di essere insufficiente per la gestione del

nuovo traffico generato. Creare una nuova infrastruttura, infatti, pone le basi per una futura antropizzazione delle aree, per una riorganizzazione del territorio e la conseguente perdita della naturalità e dei caratteri identitari e di memoria dello stesso.

La perplessità sollevata dalla scrivente Amministrazione, dunque, è legata alla possibilità che si verifichino tali scenari. In tal senso la documentazione afferente il provvedimento di adozione , così come il documento preliminare, non prefigura un'analisi dei possibili scenari indotti dalla realizzazione dell'arteria autostradale e conseguentemente non pone attenzione ad un'adeguata conoscenza del quadro preliminare.. Peraltro, la stessa attribuisce alla variante pianificatoria, contradditoriamente, dei connotati di valorizzazione dei territori coinvolti.

OSSERVAZIONE N. 15

B1 B2 C2 C10

Pur menzionando il protocollo sui trasporti di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991, la proposta di variante al PUP non sembra del tutto rispondente ai contenuti contemplati nel Protocollo medesimo. Le tematiche, alla base delle indicazioni fornite dall'Europa, nell'ambito della convenzione delle Alpi, non vengono del tutto rispettate nella procedura condotta dalla Provincia. A tal fine si menziona "la popolazione locale deve essere posta in condizione di determinare essa stessa le prospettive del proprio sviluppo sociale, culturale ed economico, nonché di concorrere alla sua realizzazione nel quadro istituzionale vigente". Ed ancora è fondamentale e preordinato, prima di pianificare nuove infrastrutture "promuovere lo sfruttamento ottimale delle potenzialità delle infrastrutture esistente". In sintesi il protocollo riporta dei principi e degli impegni, assunti dagli stati firmatari, tra cui l'Italia, che devono essere presi in esame per l'argomento in oggetto, e che segnatamente avrebbero dovuto trovare adeguata evidenza nella documentazione preliminare alla variante al PUP.

Sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea di data 8 dicembre 2007 è stato pubblicato il "protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti". Tale protocollo è stato ratificato dallo Stato italiano con Legge 9 novembre 2012 n.196.

Nonostante lo stesso protocollo europeo rechi indicazioni e prescrizioni sull'agire delle Amministrazioni per i collegamenti trasportistici interessanti l'arco alpino, materia nella quale rientra il "corridoio est" oggetto della futura variante al PUP, nel "documento preliminare" e nel "rapporto preliminare", approvati con deliberazione della Giunta provinciale di data 25 giugno 2021 n. 1058, non viene citato.

Tale manchevolezza viene recuperata solamente in termini formali nella presente fase di adozione successivamente promossa. . La documentazione presentata risulta tuttora disallineata con le motivazioni e le preoccupazioni in seno alla Comunità europea sull'argomento. Nello specifico, i temi posti a prologo del protocollo di attuazione della convenzione sulle Alpi dovrebbero costituire il fondamento di ogni decisione secondo quanto auspicato dall'Unione Europea e sono i seguenti:

- il territorio alpino comprende un'area caratterizzata da ecosistemi e paesaggi particolarmente sensibili o da condizioni geografiche e topografiche tali da accentuare

l'inquinamento e l'impatto acustico oppure un'area caratterizzata dalla presenza di risorse naturali o culturali uniche;

- in assenza di adeguati provvedimenti, a causa della progressiva integrazione dei mercati, dello sviluppo sociale ed economico e delle esigenze legate alle attività del tempo libero, il traffico e l'impatto ambientale che ne consegue sono destinati ad aumentare;
- la popolazione locale deve essere posta in condizione di determinare essa stessa le prospettive del proprio sviluppo sociale, culturale ed economico, nonché di concorrere alla sua realizzazione nel quadro istituzionale vigente;
- i trasporti non sono privi di ripercussioni sull'ambiente e l'impatto ambientale, dovuto ai trasporti, provoca un crescente carico e rischi ecologici, per la salute e per la sicurezza;
- il trasporto di merci pericolose richiede interventi più incisivi al fine di garantire la sicurezza;
- sia l'esigenza di rendere trasparenti le connessioni tra trasporti, ambiente, salute e sviluppo economico, sia quella di rendere palese la necessità di ridurre l'impatto ambientale richiedono attività organiche di monitoraggio, ricerca, informazione ed orientamento;
- una politica dei trasporti orientata ai principi di sostenibilità non è di interesse della sola popolazione alpina ma anche di quella extra alpina e che è inoltre indispensabile per la conservazione delle Alpi come spazio vitale, naturale ed economico;
- da un lato le infrastrutture di trasporto non sono in parte sufficientemente sfruttate e che dall'altro non vengono adeguatamente promossi i sistemi di trasporto più ecologici, quali rotaia, navigazione e sistemi combinati, e neppure la compatibilità e l'operatività transnazionali dei vari mezzi di trasporto, e che è pertanto necessario ottimizzarli, rafforzando le reti di trasporto all'interno e all'esterno delle Alpi;
- le scelte pianificatorie e di politica economica operate all'interno ed all'esterno delle Alpi sono della massima importanza per lo sviluppo dei trasporti nel territorio alpino;
- adoperandosi per dare un contributo decisivo allo sviluppo sostenibile e al miglioramento della qualità della vita attraverso un contenimento del volume di traffico, attraverso una gestione ecocompatibile dei trasporti e attraverso l'incremento dell'efficacia e dell'efficienza dei sistemi di trasporto esistenti.

Le tematiche, alla base delle indicazione fornite dall'Europa nel protocollo sopra menzionato, non vengono riportate nella procedura condotta dalla Provincia.

La base sulla quale si instaura l'idea della creazione di una nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto risulta quindi priva di quella particolare attenzione e del necessario approfondimento istruttorio atto a preservare il contesto alpino nel quale si interviene. Preme sottolineare come l'area individuata in modo estremamente generico e superficiale dalle poche indicazioni cartografiche riportate nei documenti provinciali, non è attualmente interessata da arterie principali che possono accogliere importanti flussi veicoli, anche pesanti. L'infrastruttura prevista, di collegamento tra due regioni contermini, sarà invece nettamente di rango superiore con innegabili ripercussioni ambientali, viabilistiche, sociali, geologiche, economiche non indifferenti, che comprometteranno il contesto alpino interessato.

Con il medesimo protocollo, l'UE, al fine di sviluppare i trasporti in condizioni di sostenibilità, impegna gli stati firmatari, tra i quali l'Italia, "*a:*

a) tener conto delle esigenze dell'ambiente in modo tale da:

aa) ridurre il consumo delle risorse ad un punto tale da non superare, per quanto possibile, la capacità naturale di rigenerazione;

bb) ridurre l'emissione di sostanze nocive ad un punto tale da non superare la capacità di carico delle risorse ambientali interessate;

cc) limitare le immissioni nell'ambiente ad un punto tale da evitare ripercussioni sulle strutture ecologiche e sui cicli naturali;

[…]

c) tener conto delle esigenze dell'economia in modo tale da: [...]

bb) ***promuovere lo sfruttamento ottimale delle potenzialità dell'infrastruttura esistente****;*"

LLa documentazione adottata dalla Provinciasembra carente nelle motivazioni relative alla mancata valutazione delle alternative intermodali atte a sopperire la presunta inadeguatezza della strada statale n. 47 "Valsugana". Sarebbe stata necessaria invece una motivazione forte e puntualmente analizzata, al fine di ottemperare soprattutto quanto richiesto al punto c) lettera bb) sopra riportato.

Il Rapporto Ambientale [a pag. 22] si concentra, invece, sulle situazioni particolari in cui i progetti stradali di grande comunicazione possono essere realizzati, ovvero:

"*- che gli obiettivi stabiliti all'articolo 2, comma 2, lettera j (primo obiettivo richiamato al paragrafo precedente) della Convenzione delle Alpi possano essere raggiunti tramite appropriati interventi*

diprecauzione o di compensazione realizzati in base ai risultati di una valutazione dell'impatto ambientale;

- le esigenze di capacità di trasporto non possano essere soddisfatte né tramite un migliore sfruttamento delle capacità stradali e ferroviarie esistenti, né potenziando o costruendo infrastrutture ferroviarie e di navigazione, né migliorando il trasporto combinato o adottando altri interventi di organizzazione dei trasporti;

- dalla verifica di opportunità risulti che il progetto è economico, che i rischi sono controllabili e che l'esito della valutazione dell'impatto ambientale è positivo;

- si tenga conto dei piani/programmi di assetto territoriale e dello sviluppo sostenibile."

Questo ricorso all'eccezione senza una dettagliata analisi della sussistenza delle condizioni necessarie conduce quindi ad una sistematica carenza istruttoria del procedimento in corso che non tiene conto neanche di aspetti dibattuti ed assunti in ambito comunitario per la salvaguardia di un bene prezioso e fragile come la catena montuosa delle Alpi.

OSSERVAZIONE N. 16

A1 A2 B1 C1

La procedura amministrativa condotta dalla Provincia non recepisce la partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti. Gli Enti territoriali avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure. Si chiede quindi di prefigurare un processo partecipativo concreto degli enti territoriali sulla questione in oggetto, tenendo anche conto che gli enti locali interessati, a mezzo dei propri consigli comunali, hanno già formalizzato il proprio totale dissenso al collegamento infrastrutturale di cui alla presente osservazione.

Sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea di data 8 dicembre 2007 è stato pubblicato il "protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti". Tale protocollo è stato ratificato dallo Stato italiano con Legge 9 novembre 2012 n.196.

All'art. 5 "partecipazione degli enti territoriali" del protocollo, è riportato:

"*2. Ciascuna parte contraente determina nel quadro istituzionale vigente il livello più idoneo al* ***coordinamento e alla collaborazione tra le istituzioni e gli enti territoriali*** *direttamente interessati al fine di promuovere una responsabilità solidale e, in particolare, di valorizzare e di sviluppare le sinergie potenziali nell'attuazione della politica dei trasporti, nonché delle misure conseguenti.*

3. Nel rispetto delle loro competenze nel quadro istituzionale vigente, ***gli enti territoriali direttamente interessati partecipano ai diversi stadi di preparazione e attuazione*** *delle relative politiche e misure.*"

Nel "documento preliminare" e nel "rapporto preliminare", approvati con deliberazione della Giunta provinciale di data 25 giugno 2021 n. 1058, non viene riportata alcuna particolare procedura partecipativa per gli enti territoriali locali interessati dal passaggio della nuova infrastruttura. L'iter partecipativo, data la complessità dell'opera, avrebbe dovuto essere sicuramente più articolato rispetto a quello normale previsto dalle leggi provinciali per una variante al PUP. Infatti, il protocollo europeo impone la partecipazione degli enti territoriali sin dal momento di preparazione delle linee

strategiche afferenti le politiche in materia di trasporti, postulando dunque il relativo coinvolgimento già dalle prime fasi embrionali del processo amministrativo.

Le considerazioni riportate nei documenti provinciali, assolutamente vaghe e non argomentate, non sono state condivise in precedenza con gli enti territoriali, nonostante l'importanza che riveste l'opera, quale principale accesso da est al territorio trentino.

Questo è manifestamente acclarato dall'assoluta mancanza di controdeduzioni alle delibere assunte dai civici consessi delle comunità della valle dell'Adige rispetto all'iniziativa proposta dalla Giunta provinciale.

Da quanto viene riportato nella documentazione presentata finora, la procedura seguita dalla Provincia ricalca semplicemente quanto proposto dalla norma provinciale per le variante al PUP, senza entrare nello specifico dell'opera prospettata, che invece necessiterebbe di un giusto approfondimento partecipativo degli enti locali e dei cittadini in senso lato, anche riuniti in associazioni, al fine di considerare tutti gli aspetti coinvolti.

In particolare sorprende che dalla lettura della relazione alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 837 del 19 giugno 2020 rubricata "Decisioni della Giunta provinciale in merito al Corridoio d'interconnessione infrastrutturale Valli dell'Astico e dell'Adige." emerga che l'iter di attivazione della variante al PUP scaturisce prevalentemente da accordi tra il Ministero per le Infrastrutture, la Regione veneto e la Provincia autonoma di Trento ed adduca tra le ragioni a sostegno dell'ipotesi di un collegamento viabilistico lungo la valle dell'Astico con uscita a Rovereto non solo quelle legate ad aspetti *"della mobilità e trasportistici, ma anche alla riconosciuta esigenza di una riqualificazione dell'assetto produttivo ed economico della Vallagarina."* senza il benché minimo coinvolgimento delle comunità interessate dagli effetti diretti, indiretti o indotti dall'opera.

OSSERVAZIONE N. 17

B1 B2

L'intenzione di realizzare una nuova infrastruttura viaria di collegamento con la Regione Veneto non trova giustificazione motivazionale rispetto alle indicazioni relative al trasporto su strada contenute nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti. Il protocollo di attuazione della citata convenzione in ambito dei trasporti pone precise condizioni per la realizzabilità di nuove reti viarie per il trasporto "intraalpino". La documentazione provinciale non menziona minimamente tali disposizioni comunitarie connotando l'istruttoria condotta da gravi lacune e mancanze. La procedura deve quindi essere rivista.

Sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea di data 8 dicembre 2007 è stato pubblicato il "protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti". Tale protocollo è stato ratificato dallo Stato italiano con Legge 9 novembre 2012 n.196.

All'art. 11 "trasporto su strada" del protocollo, è riportato:

"*2. Dei progetti stradali di grande comunicazione per il trasporto intralpino possono essere realizzati solo a condizione che:*

a) gli obiettivi stabiliti all'articolo 2, paragrafo 2, lettera j), della convenzione delle alpi possano essere raggiunti tramite ***appropriati interventi di precauzione o di compensazione*** *realizzati in base ai risultati di una valutazione dell'impatto ambientale; e*

b) le esigenze di capacità di trasporto ***non possano essere soddisfatte né tramite un migliore sfruttamento delle capacità stradali e ferroviarie esistenti****, né potenziando o costruendo infrastrutture ferroviarie e di navigazione, né migliorando il trasporto combinato o adottando altri interventi di organizzazione dei trasporti; e*

c) dalla ***verifica di opportunità risulti che il progetto è economico****, che i rischi sono controllabili e che l'esito della valutazione dell'impatto ambientale è positivo;*

d) si ***tenga conto dei piani/programmi di assetto territoriale e dello sviluppo sostenibile***."

A mente del medesimo protocollo, per "traffico/trasporto intralpino" si intende "*traffico/trasporto con origine e destinazione all'interno del territorio alpino (traffico/trasporto interno) incluso il*

traffico/trasporto con origine o destinazione nel territorio alpino". L'infrastruttura prospettata rientra in tale casistica.

L'art. 2, paragrafo 2 lettera j), della Convenzione delle Alpi del 1991 sancisce che gli Stati firmatari adottano misure adeguate per raggiungere gli obiettivi "*al fine di ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico interalpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna, la flora e il loro habitat, tra l'altro attuando un più* ***consistente trasferimento su rotaia*** *dei trasporti e in particolare del trasporto merci, soprattutto mediante la creazione di infrastrutture adeguate e di incentivi conformi al mercato, senza discriminazione sulla base della nazionalità.*"

Le condizioni sopra riportate, che dovrebbero costituire condizione *"sine qua non"* per la realizzazione di una nuova infrastruttura nell'arco alpino non sono state nemmeno minimamente menzionate nei documenti approvati dalla Provincia autonoma di Trento in seno alla fase iniziale di attivazione della variante al PUP. Tale fatto riveste connotati di notevole gravità, in quanto risulta profondamente disallineata la procedura provinciale con le disposizioni comunitarie che disciplinano puntualmente i casi nei quali poter realizzare strade di importanza paragonabile a quella oggetto delle presenti osservazioni. La mancanza di attenzione alle norme europee, infatti, configura forti carenze istruttorie minanti la legittimità dell'agire prospettato. Sotto questo profilo, si sarebbe dovuto fin da subito analizzare il contesto normativo di riferimento, procedendo con una istruttoria caratterizzata da raccolta di dati, analisi, elaborazioni tali da suffragare a livello motivazionale tutte le richieste in seno alla norma europea. Nulla di tutto questo è stato riportato nel "documento preliminare" o nel "rapporto preliminare", paventando l'assoluta mancanza di tali elaborazioni propedeutiche.

Risulta infatti paradossale iniziare un iter di variazione al Piano urbanistico provinciale senza aver svolto le necessarie verifiche per addivenire alla realizzazione di una nuova infrastruttura. Questo può comportare rischi di spreco di tempo e risorse qualora tali verifiche non dovessero dare i risultati idonei per la prosecuzione della progettazione di un'opera di accesso alla regione Veneto.

Assolutamente in linea con i dettami comunitari, ma anche con i normali principi dell'azione amministrativa, è lo svolgimento preliminare di tutti gli approfondimenti necessari sulla situazione esistente, sugli eventuali miglioramenti da apportare, sull'eventuale ricorso ad una nuova infrastruttura, con le relative analisi annesse e connesse.

Tale mancanza è stata solo formalmente recuperata in sede di adozione. Le questioni comunitarie afferenti le mitigazioni e le compensazioni, il miglioramento delle attuali strade e linee ferroviarie, le

verifiche sull'opportunità economica e sui piani/programmi di assetto territoriale e dello sviluppo sostenibile non trovano concreto riscontro rendendo assolutamente carente la documentazione provinciale fornita.

Ciò nondimeno appare evidente come i presupposti sui quali fonda la decisione di variante al PUP siano meramente legati ad accordi tra Enti che seguono logiche estranee alle premesse sulle quali dovrebbe invece basarsi un siffatto atto pubblico.

OSSERVAZIONE N. 18

A2 C3 C5

La variante al PUP si sostanzia a livello normativo, con l'introduzione all'art. 41 del comma 2 bis. La modifica normativa appare potenzialmente strumentale a riconoscere la presente quale variante stralcio, che in forza dei contenuti della relazione, individua solamente ambiti di connessione, rinviando la definizione delle scelte alla "scala adeguata", attraverso il piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale. Pertanto, alla luce della documentazione di piano, l'articolo deve essere riformulato al fine di evitare l'approvazione di una ipotesi progettuale, scevra da ulteriori disamine e decontestualizzata rispetto al disegno generale del PUP.

La Variante al PUP adottata introduce modifiche che trovano declinazione esclusivamente nell'apparato normativo, riconfermando la documentazione cartografia.

Non si comprende, altresì, se la relazione illustrativa alla presente variante costituirà o meno relazione integrativa alla relazione del PUP in vigore anche relativamente ai contenuti del PUP la cui specificazione viene demandata alla relazione illustrativa.

Tutto ciò premesso, dalla lettura della documentazione presentata non si rinvengono le indicazioni minime relative, ad esempio, alle esigenze di connettività dei singoli territori, ovvero la scala della connessione (a scala locale o a larga scala), la tipologia di connessione (anche entro un ventaglio di possibilità) e la compatibilità con il territorio interessato dalle connessioni stesse per l'entità degli impatti generati.

Il meccanismo depotenzia la partecipazione degli enti locali interessati, negando ad essi la possibilità di espressione di una volontà, di una progettualità o di una vocazione del territorio di competenza. Il presupposto su cui le indicazioni provinciali vengono prese sulla base di analisi dello stato attuale, per quanto scientificamente ed impeccabilmente vengano condotte, posticipa il coinvolgimento degli enti nelle scelte di ambiti territoriali di competenza, comprimendo la loro possibilità di intervento. Ne scaturisce che le scelte vengono prese in termini di risposta immediata e conseguente alle problematiche, anziché in maniera condivisa nel rispetto dei principi della sussidiarietà e della trasparenza.

Siffatto meccanismo viene ulteriormente rafforzato dalla genericità delle indicazioni alla scala di variante al PUP che non possono essere considerate sufficienti, demandando qualsiasi tipo di valutazione alla scala progettuale.

Il rischio, reale ed oggettivo, è quello di operare a mezzo di singoli stralci che determinano effetti non ponderabili per via della parzialità e della frammentazione della disamina.

OSSERVAZIONE N. 19

C5 C10

Con l'introduzione del comma 2 bis all'art. 41 delle Norme di Attuazione del PUP, si vuole svuotare la funzione pianificatoria infrastrutturale del PUP stesso. La possibilità di attuare ambiti di connessione, anche per stralcio, demandando la definizione delle scelte alla "scala adeguata", attraverso il piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale, risulta in contrasto con il principio della pianificazione infrastrutturale, dando corso a modifiche rilevanti in termini puntuali senza una ponderata valutazione degli effetti diretti ed indotti generati dalla modifica in una lettura di insieme ed integrata. L'articolo deve essere riformulato.

Attraverso la presente Variante al PUP viene introdotto il concetto di "ambito di connessione" demandandone la descrizione alla relazione illustrativa. Con la variante in oggetto, per il corridoio est in particolare, viene associata la definizione di *"sistema multimodale, gerarchicamente interconnesso, di infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci, piuttosto che come un semplice collegamento punto-punto tra i suoi estremi. Solo attraverso questa visione sarà possibile garantire, a tutti i territori che esso ricomprende, di beneficiare in maniera diretta o indiretta di migliori condizioni di sicurezza della mobilità, qualità ambientale, accessibilità e connesse opportunità di sviluppo sociale ed economico"*.

Ciò nonostante si rinvia al Piano Provinciale della Mobilità, non ancora approvato, o ad un'ipotesi progettuale. Si esprimono grosse perplessità in particolare in merito alla percorribilità di quest'ultima, in quanto l'approvazione di un singolo progetto o di un singolo tratto di viabilità non si relaziona con un sistema a rete ben più complesso che la presente variante non definisce.

Si ravvede la necessità di approvare uno strumento intermedio che definisca il sistema di rete nel suo complesso, i nodi, le maglie e la tipologia di mobilità per ogni singolo tratto.

Si chiede, conseguentemente, l'adeguamento della previsione normativa attraverso la riformulazione dell'articolo 41 delle Norme Tecniche di Attuazione.

OSSERVAZIONE N. 20

A1 B1 B2

Con l'introduzione del comma 2 bis all'art. 41 delle Norme di Attuazione del PUP, pare si voglia strumentalmente dare attuazione all'ipotesi progettuale di fattibilità che è stata già sviluppata dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale, ritenendo sufficienti, attraverso la variante in oggetto, le mere descrizioni degli ambiti di connessione e le definizioni dei criteri di selezione delle scelte territoriali in tema di connessioni. L'articolo deve essere riformulato.

Dalla lettura dell'iter che ha portato alla definizione della presente variante al PUP si evince quanto segue.

Il Comitato paritetico costituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione generale per la Vigilanza sulle Concessioni Autostradali(MIT-DGVCA), con la partecipazione dei rappresentanti della Regione del Veneto e della Provincia autonoma di Trento in data 9 febbraio 2016 è pervenuto alla definizione di un Documento conclusivo dichiarante che *"sussistono le condizioni per la prosecuzione dell'iter di perfezionamento dell'intesa ai sensi dell'art. 19 del D.P.R. n. 381 del 1974 e dell'art. 1 della legge n. 443 del 2001 – anche ai fini dell'intesa della Provincia autonoma di Trento – ed ha riconosciuto lo scenario maggiormente rispondente agli obiettivi strategici europei, nazionali e locali, analizzando e integrando le ipotesi progettuali allo studio nel quadro complessivo dei collegamenti che attraversano l'Arco Alpino Orientale. Lo scenario di comune interesse consiste nel corridoio d'interconnessione infrastrutturale tra la valle dell'Astico, la Valsugana e la valle dell'Adige, che in territorio trentino si contestualizza anche come un collegamento tra viabilità ordinarie"*.

In data 9 aprile 2019 la Provincia autonoma di Trento ha trasmesso al MIT un Memorandum integrativo – "Connessione infrastrutturale fra il Veneto e il Trentino: memorandum integrativo" - in cui riconosce le conclusioni del lavoro svolto dal Comitato stesso e sottolinea la necessità che il MIT garantisca un'analisi e un approfondimento più marcati in ordine allo scenario complessivo di mobilità tra il Veneto e il Trentino. Questa impostazione è confermata dal Programma di Sviluppo

provinciale della XVI Legislatura, approvato con deliberazione della Giunta provinciale n. 1075 del 19 luglio 2019, che ha posto l'obiettivo di "definire le modalità per la gestione delle connessioni con il Nord- Est anche facendo attenzione all'istituzione di aree di tutela per ridurre l'impatto del transito e considerando lo sviluppo economico dei territori attraversati, anche in relazione alla realizzazione dell'arteria della Valdastico".

Esiste, ed è visionabile, un progetto di fattibilità di collegamento tra A22 e A31 localizzato a Trento (2018) e Rovereto (2019), già condiviso dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile.

La presente variante al PUP sembra assumere il ruolo di cornice autorizzativa per il proseguo dell'iter di approvazione del suddetto progetto di collegamento autostradale condiviso.

Tale affermazione trova le sue fondamenta nel testo della Deliberazione della Giunta provinciale n. 837 del 19 giugno 2020, dal quale emerge chiaramente che la variante al PUP è stata attivata al fine di ricondurre allo strumento pianificatorio la coerente declinazione dello scenario di riferimento di un collegamento viabilistico che tiene fermi il vertice del primo lotto della A31 a Pedemonte e considerare lo sbocco a Rovereto. Tra le ragioni a sostegno dell'ipotesi di uscita a Rovereto vengono richiamati non solo aspetti della mobilità e trasportistici, ma anche alla presunta riconosciuta esigenza di una riqualificazione dell'assetto produttivo ed economico della Vallagarina.

La presente Variante al PUP assolve solo ad un ruolo formale, anche per la carenza della parte istruttoria tecnica di valutazione degli impatti derivanti dal nuovo collegamento scevra di ogni riferimento territoriale, pur essendoci precise indicazioni programmatiche (vedasi deliberazione di Giunta Provinciale n. 837 del 19 giugno 2020) e documenti tecnici sviluppati nel dettaglio (vedasi progetto sviluppato da società concessionaria A4).

Il comma dell'articolo si appalesa quindi strumentale e deve essere rivisto.

OSSERVAZIONE N. 21

C3 C5

Quanto prospettato con l'introduzione all'art. 41 del comma 2 bis delle Norme norme di attuazione del PUP, si pone in disallineamento con i principi e le finalità del successivo comma 3, dando forza alla realizzazione di mere ipotesi progettuali, decontestualizzate rispetto ad un quadro generale di pianificazione oggetto di approfondita disamina.

Il comma 3 dell'articolo 41 delle Norme di Attuazione del PUP stabilisce che *"La relazione illustrativa descrive i corridoi infrastrutturali interni, intesi come fasce territoriali interessate da sistemi di mobilità alternativa finalizzati all'interconnessione delle valli del Trentino in coerenza con il modello provinciale di mobilità orientato all'integrazione dei territori, alla razionalizzazione dei traffici e al contenimento dell'inquinamento atmosferico, ai sensi del comma 1. La definizione delle scelte e degli interventi da realizzare, sia sotto il profilo della previsione urbanistica che dell'adozione di un diverso sistema di mobilità, è effettuata con il piano provinciale della mobilità, previa autovalutazione del piano medesimo, anche per ragioni di carattere tecnico-economico odi diverso assetto territoriale. A tal fine il piano è approvato, assicurando la partecipazione degli enti territoriali e degli altri soggetti interessati e sentito il parere della competente commissione permanente del Consiglio provinciale, con le procedure stabilite dalla legge urbanistica. Il piano ha efficacia conformativa sotto il profilo urbanistico e prevale su ogni altro strumento di pianificazione territoriale per gli interventi da esso espressamente definiti a livello cartografico. La Giunta provinciale, con la deliberazione di approvazione del piano provinciale della mobilità, dispone l'aggiornamento delle previsioni del PUP."*

Ad oggi non è stato ancora approvato il Piano Provinciale della Mobilità, se non per alcuni stralci relativi alle connessioni di territori vallivi.

Sono invece state approvate, con deliberazione della Giunta provinciale n. 576 di data 8 aprile 2022, le "Linee strategiche di indirizzo per la pianificazione della mobilità della Provincia Autonoma di Trento". Dalla lettura di tale atto emerge che tali indirizzi costituiranno, assieme alla L.P. 6/2017, quadro di riferimento per le iniziative di pianificazione della mobilità sul territorio provinciale.

In particolare obiettivi del PPM sono la promozione della mobilità collettiva e l'incentivazione del passaggio verso sistemi di mobilità ferroviaria.

In relazione a quest'ultima, si rileva che viene considerato strategico il tema dell'elettrificazione della Valsugana, per la quale la Provincia ha già convenuto con RFI, mediante protocollo di intesa approvato con delibera n. 471 del 17/04/2020, una realizzazione per fasi, coerentemente con il quadro finanziario dei fondi FSC rispetto alla stima di costo dell'investimento.

Non viene menzionata in alcun modo una qualsiasi ipotesi di collegamento che richiami quanto introdotto dal PUP.

D'altra parte la variante al PUP non considera minimamente l'effetto degli obiettivi perseguiti dal piano della mobilità sul sistema delle connessioni del Corridoio Est.

Si chiede pertanto una revisione della suddetta variante alla luce delle linee strategiche di indirizzo della Giunta Provinciale, anche in considerazione della valenza conformativa del Piano Provinciale della Mobilità e della sua prevalenza pianificatoria anche rispetto al PUP. Si chiede, altresì, di posticipare qualsiasi ipotesi progettuale o sua declinazione operativa, subordinatamente all'approvazione del Piano Provinciale della Mobilità nel suo complesso e non per stralci.

OSSERVAZIONE N. 22

B1 B2 C4 C10

Insufficiente livello di approfondimento dell'Allegato A – Appendice 2

La componente conclusiva dell'Allegato A – appendice 2 evidenzia la necessità di assumere un approccio in base al quale il corridoio dovrà essere interpretato come un sistema multimodale, gerarchicamente interconnesso, di infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e per il trasporto delle merci.

Tale affermazione appare estremamente generica e priva di concreta significanza.

Certo è che l'ipotesi di connessione così descritta non pare coerente con il livello di specificità e di dettaglio richiesto dallo strumento pianificatorio provinciale (PUP).

Peraltro un'eventuale connessione che vede quale cerniera Rovereto bypassando le catene montuose per raggiungere Vicenza appare una soluzione poco rispondente all'approccio caldeggiato nell'ambito dell'Allegato A – appendice 2.

Come si può pensare ad un sistema multimodale e gerarchicamente interconnesso mediante l'attraversamento della catena montuosa che divide la Vallagarina a Vicenza? Il collegamento appena citato risponde in termini di rigidità ad una semplice connessione punto - punto e come tale non soddisfa l'approccio seppur genericamente caldeggiato nello studio specialistico in tema di mobilità e infrastrutture di trasporto.

Per queste ragioni di palese contraddittorietà si chiede pertanto la totale rivisitazione dello studio e la revoca della delibera della Giunta provinciale.

OSSERVAZIONE N. 23

B2 C1

Contraddittorietà manifesta tra i criteri ipotizzati per il collegamento e gli obiettivi prefigurati

Dagli elaborati pianificatori allegati alla delibera della Giunta provinciale viene caldeggiato un collegamento tra la Valle dell'Astico e la Vallagarina di natura multimodale e gerarchicamente interconnesso, arricchito da infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci.

Viene disconosciuta la necessità di un collegamento punto – punto tra i due estremi.

Appare del tutto evidente e marchiano che tale collegamento non potrà certamente avvenire prefigurando quale punto di arrivo la zona di Rovereto in quanto per ragioni geomorfologiche la connessione verso Vicenza dovrebbe assumere connotati di assoluta rigidità e risulterebbe per nulla permeabile ai presupposti sopra richiamati (intermodalità e interconnessione).

Rovereto, di contro, può assumere il ruolo obbligato di interconnessione con l'asse nord-sud e di evidente sutura con l'Alto Garda.

Per questa ragione le criticità tendenziali evidenziate nelle analisi svolte non verrebbero certamente risolte con la realizzazione di un nuovo collegamento. Lo studio risulta quindi del tutto contraddittorio perché da un lato prefigura una connessione multimodale e gerarchicamente interconnessa, dall'altro pone quale approdo - punto di arrivo - Rovereto e la Vallagarina.

Si chiede pertanto, per i profili espressi nella presente osservazione, la revoca e/o l'annullamento della delibera della giunta provinciale con la quale si è dato corso all'adozione della variante del Piano Urbanistico Provinciale (corridoio est).

OSSERVAZIONE N. 24

A4 C1 C3

Lesione della L.P. 15/15 – art. 21

La documentazione tecnica a corredo dell'adozione della variante presentata risulta inidonea a rappresentare una variante al Piano Urbanistico Provinciale in quanto lesiva dell'art. 21, comma 4, lett. e) della Legge provinciale 4 agosto 2015 n. 15.

L'articolo 21 della L.P. 15/15 definisce gli obiettivi, i contenuti e la struttura del PUP.

In particolare il comma 4 dell'art. 21 evidenzia che il PUP deve, tra l'altro, procedere "all'individuazione del sistema insediativo e delle reti infrastrutturali di rilievo provinciale".

Posto che il collegamento in parola costituisce una rete infrastrutturale di valenza sicuramente provinciale o, per meglio dire, infraprovinciale (infraregionale) lo stesso deve trovare puntuale individuazione nell'ambito del Piano Urbanistico Provinciale quale strumento unitario di governo e di pianificazione del territorio.

A seguito della disamina della documentazione presentata tale circostanza risulta del tutto carente e non verificata tant'è che la stessa documentazione sostiene di non aver prefigurato "le azioni necessarie all'attuazione delle esigenze di connessione".

Nessuna rete infrastrutturale viene proposta nell'alveo dei documenti della variante al PUP, anzi, gli stessi si ostinano a parlare genericamente di un "sistema multimodale, gerarchicamente interconnesso...".

Tale carenza costituisce in modo imprescindibile una violazione di legge e segnatamente della legge per il governo del territorio del Trentino (L.P. 15/15) ragione per la quale si ritiene che la delibera della Giunta provinciale di adozione della variante sia viziata e pertanto debba essere revocata e/o annullata.

OSSERVAZIONE N. 25

C5

Le modifiche introdotte con l'allegato B – Norme di attuazione - appaiono distoniche rispetto ai principi ed alla ratio espressa dal Legislatore provinciale in materia di pianificazione urbanistica e territoriale

L'art. 1, co. 1, della l.p. 27 maggio 2008 n. 5, rubricata "*approvazione del nuovo piano urbanistico provinciale*", sancisce che l'allegato B, recante le norme di attuazione, rappresenta uno degli elementi che compongono il suddetto piano urbanistico. Ciò premesso, a pag. 3 dell'allegato B presentato nell'ambito della variante in commento viene proposta una modifica agli artt. 44 e 41 della l.p. n. 5/2008. Nello specifico, la *mutatio legis* di cui si chiede l'approvazione al Consiglio provinciale consiste nell'inserimento, e contestuale indicazione, del comma 2 bis, rispettivamente, all'art. 41 e all'art. 44 della legge provinciale sopraccitata.

Orbene, ad una prima lettura del citato comma, la disposizione non appare di agevole comprensione già livello testuale, ma, in particolare, ciò che si chiede è di esplicitare la ratio ispiratrice posta a fondamento del comma 2 bis e per la quale si richiede una modifica di siffatta portata.

Sotto altro versante poi, non possono non rilevarsi talune criticità alla disposizione in commento:

- in primo luogo, nel comma 2 bis quando viene sancito testualmente che "*gli ambiti di connessione trovano attuazione, anche per stralcio, con la variante al PUP, previa valutazione ambientale strategica, secondo le procedure definite dalla legge provinciale*" non si comprende come possano trovare attuazione gli ambiti di connessione sulla base di un mero progetto per stralcio dato che, in relazione ai nuovi collegamenti infrastrutturali di accesso, il comma 2 dell'art. 41 condiziona l'assenso della Provincia alla variante del PUP ad una previa valutazione strategica condotta sull'ipotesi progettuale di massima;
- in secondo luogo, non si comprende come possa essere condotta una valutazione ambientale strategica sulla base di un mero progetto per stralcio, in quanto tale, inidoneo a consentire un accertamento aderente e verosimile riguardo all'effettivo impatto che un'opera, e specie una di grandi proporzioni come quella in commento, possa avere sull'ambiente e, più in generale, sul miglioramento della sostenibilità del territorio trentino;

- in terzo luogo, nella disposizione in commento la variante al PUP viene prefigurata come sede deputata alla definizione dei criteri di selezione delle scelte territoriali in tema di connessioni, demandando poi la scelta di dettaglio o al piano provinciale della mobilità o finanche ad una mera ipotesi progettuale. In relazione a quest'ultimo capoverso si rileva un netto contrasto con il comma 3 dell'art. 41, il quale sancisce che: "*la relazione illustrativa descrive i corridoi infrastrutturali interni, intesi come fasce territoriali interessate da sistemi di mobilità alternativa finalizzati all'interconnessione delle valli del Trentino in coerenza con il modello provinciale di mobilità orientato all'integrazione dei territori, alla razionalizzazione dei traffici e al contenimento dell'inquinamento atmosferico. La definizione delle scelte e degli interventi da realizzare, sia sotto il profilo della previsione urbanistica che dell'adozione di un diverso modello di mobilità, è effettuata con il piano provinciale della mobilità*". Orbene, da una comparazione fra le due disposizioni si evince sia che è il PUP, o sua variante, ad essere per legge lo strumento di pianificazione territoriale nella cui relazione illustrativa è necessario dare contezza anche dei corridoi infrastruttuali interni, sia che è il piano provinciale della mobilità l'unico strumento in cui indicare la definizione delle scelte e degli interventi di dettaglio. La scelta effettuata dal Legislatore provinciale al comma 3 è perfettamente coerente con l'intera impalcatura della normativa urbanistica, in quanto, in conformità ai principi di sussidiarietà, partecipazione valutazione che la informano, prevede che la procedura di approvazione del piano provinciale della mobilità, al pari della procedura di approvazione del PUP, sia subordinata alla partecipazione degli enti territoriali, dei soggetti interessati e al parere della competente commissione permanente del Consiglio provinciale; al contrario, il novellato comma 2 bis, di cui la Giunta provinciale richiede l'approvazione, sembrerebbe affermare che la definizione delle scelte di dettaglio possa avvenire anche sulla base della mera ipotesi progettuale, in quale tale, priva di quelle garanzie che la legge provinciale n. 15/2015 mira ad assicurare, ossia la previsione di un necessario momento di confronto dialettico endoprocedimentale fra enti istituzionali, e ciò al fine di dar luogo a quell'agire ascrivibile ad un'amministrazione consensuale e concertata, nella quale le parti possono definire assieme l'assetto negoziale degli interessi pubblici di cui ciascuno di essi è portatore. Alla luce delle considerazione sovraesposte, si ritiene che il comma 2 bis, così come redatto, sia violativo dei principi di sussidiarietà, partecipazione e valutazione che informano la legge n. 15/2015 in materia di formazione degli strumenti di pianificazione territoriale;
- Infine, nel comma 2 bis viene sancito che "*la definizione delle scelte alla scala adeguata, nel rispetto dei criteri e del metodo stabili dalla variante, è effettuata attraverso il piano provinciale*

della mobilità o ipotesi progettuale, previa valutazione ambientale strategica". Orbene, non si comprende la necessità di dover effettuare una nuova valutazione ambientale strategica (VAS), la cui adozione è relegata, come è noto, alla fase della pianificazione, e non già una valutazione dell'impatto ambientale (VIA), la cui adozione, invece, attiene alla fase della progettazione. Difatti, la VIA, rispetto alla VAS, consente una più agevole individuazione scientifica dei possibili e potenziali impatti ambientali delle singole opere proprio perché viene condotta su progetti più circoscritti e dettagliati. Pertanto, considerando che il piano provinciale della mobilità o finanche l'ipotesi progettuale vengono definiti dallo stesso comma 2 bis come gli strumenti nei quali trovano definizione le scelte di dettaglio – ergo progettazione - che si andranno a realizzare, si richiede di esplicitare i motivi per i quali, in primo luogo, si ritiene necessaria la ripetizione di una ulteriore valutazione ambientale strategica e, in secondo luogo, del perché, al contrario, non viene condotta una valutazione dell'impatto ambientale, che è decisamente più dettagliata e consona alla fase della progettazione.

In definitiva, stanti le criticità rilevate, si richiede di cancellare la proposta di inserimento del comma 2 bis o, in subordine, quantomeno di esplicitarne le ragioni, giacché, si ribadisce, appare una disposizione distonica rispetto ai principi ed alla ratio espressa dal Legislatore provinciale, in quanto rischia di snaturare e svuotare di contenuto il necessario momento di confronto tra enti istituzionali, inteso quale importante strumento per la realizzazione di quello scambio dialettico volto a porre in essere quel raccordo, quel coordinamento ed unitarietà di intenti e volizioni che contribuisce a migliorare e rendere più efficiente la ponderazione tra i vari interessi pubblici in gioco.

Osservazioni afferenti l'ambito **infrastrutturale**:

OSSERVAZIONE N. 26

B2

L'opzione di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di "Rovereto sud", riportata nella documentazione di progetto adottata per la modifica del piano urbanistico provinciale "variante Corridoio di accesso est", non risulta coerente con gli approfondimenti condotti sul versante per la realizzazione del corridoio del Brennero (quadruplicamento della ferrovia del Brennero). Gli studi condotti non menzionano e non considerano le criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvati.

La connessione tra la valle dell'Astico e l'asta dell'Adige nei pressi di Rovereto sud viene citata nel documento preliminare quale opzione alla base di un atto aggiuntivo al documento conclusivo del Comitato paritetico del 9 febbraio 2016, in fase di sottoscrizione.

L'asta dell'Adige, negli ultimi anni, è oggetto di importanti progettazioni, a livelli più o meno dettagliati, aventi ad oggetto il potenziamento della linea ferroviaria esistente, al fine di incrementare il trasporto delle merci su ferro mediante i "treni ad alta capacità (TAC)".

Dal sito internet ufficiale dell'opera "www.corridoiodelbrennero.provincia.tn.it" è riportata una descrizione sommaria dell'opera. "*Il quadruplicamento della ferrovia del Brennero, finalizzato ad un utilizzo ottimale della linea di alta capacità garantita dal nuovo Tunnel di base del Brennero, interessa direttamente la Provincia di Trento, che è attraversata dall'attuale ferrovia del Brennero lungo la valle dell'Adige. Il progetto si distingue in lotti funzionali: il lotto prioritario, che interessa i centri urbani di Trento e Rovereto (denominato Lotto prioritario 3 "Circonvallazione di Trento e Rovereto"), e i lotti di completamento, che si raccordano a nord con la provincia di Bolzano e verso sud da Rovereto verso il confine meridionale del Trentino. La Rete Ferroviaria italiana (RFI) S.p.A. è il soggetto incaricato della progettazione, in accordo con la Provincia autonoma di Trento e gli enti locali*".

All'interno del lotto prioritario 3, il progetto di by-pass del centro abitato di Rovereto risulta essere di revisione progettuale, rispetto alla proposta del 2008, di una galleria passante sotto i monti Zugna e Finonchio. Dal medesimo sito internet, infatti, vengono riportate le seguenti informazioni:

"*RFI Spa, in qualità di soggetto responsabile della progettazione, ha presentato negli anni diverse ipotesi progettuali, che sono state discusse e valutate con la Provincia autonoma e gli enti locali. La proposta presentata nel progetto preliminare del 2008 prevedeva la circonvallazione della città di Rovereto in galleria, in sinistra orografia sotto il monte Zugna. Il progetto, sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale, ha riscontrato l'opposizione di alcune amministrazioni comunali. Anche i lavori dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero hanno messo in luce la necessità di approfondire alcuni elementi progettuali e gli impatti ambientali. Allo stato attuale il progetto è in fase di project review e la Provincia autonoma di Trento, in seno all'Osservatorio, ha attivato un gruppo di lavoro dedicato ad approfondire le criticità emerse, che ha iniziato le sue attività a febbraio 2020. Il tavolo tecnico si occuperà di approfondire il tema dell'attraversamento di Rovereto, ma anche delle interconnessioni verso la parte meridionale della provincia (il lotto di completamento sud).*"

Tali evenienze, riscontrate per la progettazione dell'opera strategica di potenziamento ferroviario lungo l'asta dell'Adige, non vengono citate nei documenti allegati alla deliberazione della Giunta provinciale n. 1058/2021, nonostante siano talmente di forte impatto da comportare la revisione progettuale del nuovo tracciato ferroviario.

Le criticità evidenziate nel processo progettuale del potenziamento ferroviario, dunque, devono essere pertanto considerate anche alla luce della procedura in oggetto. La nuova infrastrutturazione di collegamento con il Veneto, infatti, dovrà rapportarsi con le medesime problematiche: si evidenzia pertanto la necessità di implementare la documentazione approvata con deliberazione provinciale n. 1058/2021 con tali aspetti.

OSSERVAZIONE N. 27

B1 B2

La documentazione di progetto adottata ai fini della variante al PUP, riporta scenari progettuali riconducibili al progetto di fattibilità che è stato già sviluppato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale, senza effettuare alcun approfondimento ancorchè generale, nemmeno in termini di compatibilità ambientale. Tale mancanza è da ricondursi ad una fattispecie grave di assenza di trasparenza dell'agire provinciale e comporta una carenza sostanziale nella definizione della variante. La procedura avviata, stante il fatto che il quadro informativo fornito è decisamente incompleto in quanto privo dei necessari elementi istruttori, dovrà essere revocata.

Nella documentazione adottata ai fini della modifica del Piano Urbanistico Provinciale – variante Corridoio di accesso est – vengono riportati "scenari" progettuali, lasciando dunque presumere che, perlomeno attualmente, non siano ancora stati elaborati.

Il rapporto ambientale si limita a citare (punto 3.3 - Contenuti e obiettivi della variante [pag. 13]) che : "*L'obiettivo della variante al Piano urbanistico provinciale è quello di comprendere la possibile integrazione funzionale degli scenari infrastrutturali relativi all'ambito di connessione Est. Gli obiettivi sono individuati a partire dall'analisi del contesto di riferimento, il tema del collegamento con il Veneto, dei volumi di traffico che interessano la Valsugana e delle esigenze di connessione che esprimono in particolare i territori della Vallarsa e degli Altipiani Cimbri.*".

Degli scenari, però, viene condotto un mero cenno (vesa ad es. il box a pag. 49 e 50 della Relazione illustrativa), quali proposte di realizzare il completamento dell'autostrada A31 verso nord, rappresenti uno stimolo all'approvazione in via prioritaria dell'ambito di connessione Corridoio Est..

Diversamente, dal sito internet, liberamente consultabile, "www.a31valdastico.it" gestito dalla società concessionara autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a., è possibile esaminare l'elaborato "corridoio viabilistico d'interconnessione del Trentino con il Veneto – progetto di fattibilità 2018 (Trento) e 2019 (Rovereto) – descrizione sintetica di progetto".

La semplice navigazione attraverso il sito internet sopra menzionato rende l'idea di come la società autostradale abbia già sviluppato gli scenari di collegamento tra l'attuale autostrada A31 e l'asta dell'Adige.

Il documento redatto dalla concessionaria riporta i seguenti scenari progettuali:

- collegamento valle dell'Astico - valle dell'Adige a sud di Trento, approfondendo tre alternative di tracciato:
  - con uscita all'Acquaviva (prefigurando due soluzioni, una con il semplice raccordo alla strada statale n. 12, l'altra con il raccordo anche con l'autostrada A22);
  - con uscita a Trento sud (prefigurando tre soluzioni afferenti la connessione con la strada statale n. 12, in modo diretto, indiretto o semi diretto);
  - con uscita a Mattarello (prefigurando anche in questo caso due soluzioni, una con il semplice raccordo alla strada statale n. 12, l'altra con il raccordo anche con l'autostrada A22);
- collegamento valle dell'Astico - valle dell'Adige a sud di Rovereto.

Le elaborazioni progettuali, a livello di progetto di fattibilità, sono quindi già state redatte e sono in possesso del Ministero delle infrastrutture, della Regione Veneto e della Provincia autonoma di Trento dal 21 ottobre 2019 (come riportato nel documento "processo autorizzativo dell'A31 nord" scaricabile liberamente dal sito internet "www.a31valdastico.it").

Gli scenari elaborati dalla società autostradale riportano: una descrizione del tracciato, l'estensione chilometrica, la definizione delle categorie stradali ai sensi della normativa vigente, la definizione della sezione stradale, la previsione di eventuali raccordi intermedi, la ripartizione quantitativa chilometrica tra opere in sotterraneo, le opere a raso/rilevato e opere a cielo aperto. Infine, sono indicate le lunghezze e la nomenclatura delle singole nuove opere d'arte necessarie (gallerie, ponti, viadotti).

La mancata integrazione, nella documentazione della variante al PUP, e quindi nel rapporto ambientale, delle valutazioni relative ai tracciati elaborati dalla concessionaria autostradale, risulta assolutamente grave in termini di trasparenza e di pubblicità dell'azione amministrativa provinciale, nonché crea forti lacune nella documentazione presentata. Peraltro si sottolinea come nessuna disamina sia stata condotta in termini di compatibilità generale, nemmeno sotto il profilo ambientale, degli scenari riportati. Per tali ragioni, ai soggetti interessati è preclusa la possibilità di formulare rilievi ed osservazioni puntuali. In tal modo infatti, si inibisce un fondamentale diritto alla conoscenza dell'azione amministrativa, senza alcuna giustificazione motivazionale. Alla luce di

quanto sopra rilevato, si ritiene che la documentazione presentata dalla Provincia sia carente. Tale rilievo, inoltre, non può che determinare un'asimmetria partecipativa, aggravando non poco la possibilità reale e documentata di formulare osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto territoriale.

OSSERVAZIONE N. 28

B1

Il documento "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – Relazione illustrativa", inoltre, riporta che la sottoscrizione dell'atto aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato paritetico del 9 febbraio 2016 per l'opzione con uscita a Rovereto sud è ancora in corso, a differenza di quanto dichiarato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova, la quale, in un proprio elaborato, asserisce come la sottoscrizione sia già avvenuta a maggio 2020. Anche questo profilo determina una carenza insanabile dell'istruttoria condotta.

Nel documento "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – relazione illustrativa " viene riportato che:

"*Anche sulla base di quanto contenuto nel Programma di sviluppo provinciale per la XVI Legislatura la Provincia autonoma di Trento nel 2019 ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un Memorandum integrativo che evidenzia la necessità di "un'analisi e un approfondimento più marcato in ordine allo scenario complessivo di mobilità tra il Veneto e il Trentino, nella cornice degli atti programmatici e delle proposte avanzate dai rispettivi Enti territoriali nonché dal citato Comitato Paritetico."* ***A questo fine è in corso la sottoscrizione,*** *da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Regione del Veneto e della Provincia,* ***dell'Atto aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato paritetico del 9 febbraio 2016****, con cui le parti convengono di integrare "l'articolazione dello scenario generale di comune interesse, che riguarda i collegamenti trasportistici tra la Provincia Autonoma di Trento e l'area del Veneto Centrale, si arricchisce (in alternativa all'ipotesi di un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico, Valsugana e Valle dell'Adige) con l'opzione di un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di "Rovereto Sud".*"

Da sito internet "www.a31valdastico.it", liberamente consultabile e gestito dalla società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a., è possibile leggere l'elaborato denominato "processo autorizzativo dell'A31 nord", che riporta:

"*Il Ministero, anche a seguito dei nuovi indirizzi espressi dalla Provincia autonoma di Trento, nel maggio 2019, condivide la predisposizione di un nuovo progetto di fattibilità a cura della Concessionaria per un collegamento Val d'Astico – Valle dell'Adige tra Pedemonte e Rovereto*

sud. La Concessionaria adempie il mandato assegnatole e consegna il nuovo progetto di fattibilità il 21 ottobre 2019.

L'intesa per inserire il nuovo tracciato tra le ipotesi progettuali da sottoporre a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) da parte della Provincia autonoma di Trento, si perfeziona ***nel maggio 2020, con la firma da parte del MIT, della Regione del Veneto e della Provincia autonoma di Trento, dell'Atto Aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato paritetico del 09/02/2016.***"

La firma è quindi avvenuta per l'integrazione, nella documentazione afferente i tracciati preventivati di uscita della nuova infrastruttura in zona Trento sud, con lo scenario di uscita a Rovereto sud. Tale evenienza non pone certo a favore della trasparenza della procedura amministrativa condotta. Infatti, dalla lettura della documentazione di variante del PUP, si intuisce che non esista ancora una definizione compiuta di tracciato con uscita sull'asse dell'Adige a Rovereto sud, mentre questa è già stata elaborata dalla società concessionaria autostradale, consegnata all'Amministrazione provinciale, condivisa e accettata con la firma di maggio 2020.

OSSERVAZIONE N. 29

A2 B2

Il documento riporta considerazioni sulle gerarchizzazione dei corridoi di accesso al Trentino che si pongono in contrasto con il progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova. La mancata definizione delle attuazioni per addivenire a tale gerarchizzazione, collegata alla progettazione in essere da parte della società concessionaria autostradale, pone evidenti perplessità in merito. Il contrasto rilevato rende ulteriormente impreciso l'iter istruttorio condotto.

Nel documento "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – relazione illustrativa" [pag. 27] viene riportata una gerarchia delle infrastrutture di accesso al Trentino, nel quale il collegamento di accesso est dovrebbe inserirsi.

"*La realizzazione degli interventi lungo il corridoio del Brennero è interesse del contesto locale e ancor più dell'Italia e dell'Europa. Per motivi di natura trasportistica, economica, sociale e ambientale la prevista connessione ferroviaria è prioritaria e, rispetto a essa, altre infrastrutture di collegamento si devono integrare, verificando le diverse opzioni in modo da rispondere alle esigenze territoriali ed evitando di sottrarre risorse o traffico dall'obiettivo strategico. […]. L'integrazione dello scenario con l'eventuale realizzazione di collegamento infrastrutturali – anche nell'ipotesi di prolungamento a nord dell'autostrada A31 – per la connessione diretta dell'area centro veneta, e in particolare dell'area di Vicenza-Treviso, con la valle dell'Adige, senza passare per Verona, risulta funzionale per i traffici di medio raggio; non risponde invece alle esigenze di trasporto di lunga percorrenza di quell'area.* ***In questo senso la realizzazione di un'infrastruttura di collegamento tra la valle dell'Adige e l'area centro veneta è vantaggioso se si inserisce in maniera gerarchica nella rete del trasporto primario, dove*** *– nel quadro dei corridoi europei -* ***i collegamenti ferroviari da e per Verona sono più efficienti di quelli che hanno origine in altri punti della rete.****"*

Da quanto riportato si intuisce una preminenza del corridoio nord – sud lungo l'asta dell'Adige rispetto agli altri assi provenienti dalla Lombardia e dal Veneto. Tale principio non trova ulteriore declinazione e concreta definizione. Si pone in evidenza, invece, il rapporto tra la nuova infrastruttura e la strada statale n. 47 della Valsugana [pag. 48] :

"*La definizione del reciproco ruolo tra i due tracciati, da realizzarsi sia con interventi infrastrutturali sia con azioni gestionali (tra cui ad esempio limitazioni di velocità e/o di percorrenza per categoria veicolare, come ipotizzato già nel Piano urbanistico provinciale con l'introduzione di forme di pedaggio selettivo del traffico merci) consentirebbe di risolvere le esigenze di collegamento e insieme di ridurre il traffico sulla strada statale della Valsugana, in ragione di una differente specializzazione delle due infrastrutture:* ***l'asse della SS47 quale arteria a servizio del traffico locale e della mobilità di breve-media percorrenza****, confermando in questa prospettiva le opere di modernizzazione della linea ferroviaria, e il* ***collegamento tra le valli dell'Adige e dell'Astico quale asse funzionale alla gestione della mobilità di medio-lunga percorrenza*** *attraverso la connessione diretta alla rete infrastrutturale nazionale ed europeo.*"

La nuova infrastruttura sembra dover avere quindi la capacità di porsi tra il corridoio del Brennero, collegamento primario posto lungo l'asta dell'Adige, e la strada statale della Valsugana, attualmente importante arteria interessata già da traffico pesante come evidenziato nel documento preliminare.

Il documento di variante, però, non riporta in che modo dare concreta attuazione a tale classificazione gerarchica. Si tratta, infatti, di una questione fondamentale al fine di prevenire una situazione caotica e difficilmente regolamentabile. La realizzazione di un collegamento principale tra la valle dell'Astico e la valle dell'Adige avrebbe non poche ripercussioni sulla rete stradale provinciale, che risente fortemente delle caratteristiche orografiche del territorio.

La progettazione di fattibilità condotta dalla società autostradale A4, dunque, non aiuta a definire la situazione ma, anzi, pone qualche ulteriore interrogativo, specie nel passo, contenuto nel documento di sintesi del progetto e liberamente scaricabile dal sito internet "www.a31valdastico.it", riporta per lo scenario con uscita a Rovereto sud:

"*A seguito dello studio condotto sul Lotto 1, e* ***su specifica indicazione della Provincia autonoma di Trento****, la scelta della sezione tipologica è ricaduta sulla categoria A - Autostrade in ambito extraurbano* [...]".

Rispetto alle altre ipotesi di tracciato analizzate dalla società concessionaria autostradale A4, caratterizzate da una sezione stradale di categoria "B – strade principali in ambito extraurbano", solo lo scenario con uscita a Rovereto sud è pensato come collegamento autostradale. Questo pone seri dubbi sulla effettiva e concreta gerarchizzazione dei collegamenti stradali posta quale obiettivo dal documento preliminare: non si riesce a comprendere come la stessa Provincia autonoma di Trento abbia sollecitato la scelta della sezione tipologica autostradale. Tale fatto

risulta ancor più preoccupante tenendo conto che la stessa Provincia ha approvato documenti strategici in materia di sviluppo sostenibile nei quali si pone in termini di centralità l'adozione di modalità di spostamento delle persone e delle merci il più possibile efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze di valorizzazione delle identità ambientali culturali e sociali del Trentino. Il fatto di creare una nuova connessione di reti autostradali anche per l'accesso est significa, nella sostanza, sposare una linea di azione programmatica centrata sulla quantità infrastrutturale e non già sulla qualità della mobilità. Come è facile comprendere, una doppia connessione autostradale nella Vallagarina (A22 e A31) presuppone un approccio estensivo poco attento alla dimensione volta al risparmio del suolo e più in generale delle invarianti territoriali ed urbanistiche. Infine, si rammenta che più l'infrastruttura determina impatti sul territorio e più la stessa costituisce una permanenza nel novero del paesaggio e del contesto urbanistico che richiederà notevoli energie per una eventuale sua rimodulazione e o modificazione sulla scorta delle esigenze future ad oggi non prevedibili.

OSSERVAZIONE N. 30

B2

Il documento più volte menzionato enuncia, quale opzione da analizzare, lo scenario con uscita a Rovereto sud in termini piuttosto generici, dimostrando, così, di non tenere in debito conto le precise e specifiche informazioni contenute nel progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Brescia. Il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale, da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Di tale evenienza non ce ne è traccia nei documenti proposti, evidenziando nuovamente un'ambiguità istruttoria.

La società concessionaria autostradale A4, come riportato nel documento "processo autorizzativo dell'A31 nord" liberamente consultabile dal sito internet "www.a31valdastico.it" della medesima società, ha già consegnato in data 21 ottobre 2019 il progetto di fattibilità, comprensivo dell'opzione di tracciato stradale con uscita a Rovereto sud. Di tale ipotesi non viene data evidenza del necessario grado istruttorio, utile a definire i vari profili coinvolti e le valutazioni condotte rispetto ai potenziali impatti generati, teso a definire quantomeno una compatibilità di fondo dello scenario con il Piano Urbanistico Provinciale e i propri criteri ispiratori.

Dal progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4, si evidenzia come l'infrastruttura caratterizzante lo scenario con uscita a Rovereto sud:

- abbia la lunghezza complessiva maggiore rispetto agli altri scenari analizzati (29,609 km);
- comporti una modifica alla configurazione del tracciato attualmente progettato per la parte veneta, per una necessaria rotazione dell'asse principale;
- abbia un maggior sviluppo in galleria rispetto agli altri scenari analizzati (26,467 km);
- abbia un maggior sviluppo su strutture a ponte rispetto agli altri scenari analizzati (2,8 km) con ben sei viadotti necessari;
- non abbia un collegamento diretto con la strada statale n. 12, ma solo con l'autostrada A22.

Nonostante l'Amministrazione provinciale sia in possesso di questi approfondimenti progettuali, nel documentazione di variante al PUP viene riportato solo in modo generico e superficiale una definizione di collegamento di accesso est al territorio trentino, inglobando anche lo scenario con l'uscita a Rovereto sud. Sarebbe stato più opportuno svolgere, invece, una comparazione

multicriteriale tra le opzioni analizzate dalla società concessionaria autostradale A4 e riportarne i risultati nella documentazione di variante al PUP. In questo modo si sarebbe reso trasparente e completo l'iter motivazionale e procedimentale, garantendo sostanza ai documenti proposti. Allo stato attuale, dunque, la carenza informativa della documentazione adottata ed il disallineamento con gli studi condotti dalla società concessionaria autostradale A4, completamente ignorati, non rendono la procedura chiara e coerente sia negli obiettivi, sia nelle intenzioni, limitando la possibilità di redigere le osservazioni e quindi la partecipazione alla procedura.

OSSERVAZIONE N. 31

A4 C3

La riequilibratura del traffico proposta nella variante al PUP si traduce in uno spostamento degli impatti sia diretti che indiretti nell'ambito della Vallagarina e più in generale nel contesto del territorio provinciale e non già nella reale soluzione della problematica.

Dalla lettura dell'allegato A – appendice 2 (relazione di sintesi del supporto specialistico in tema di mobilità e infrastrutture di trasporto) ad integrazione di quanto già osservato nell'osservazione n. 1 si evidenzia che non risultano assolutamente condivisibili le ipotesi di risolvere gli asseriti problemi del traffico e della mobilità provinciale spostando gli stessi dall'area del Primiero e di quella del Tesino alla cerniera della Vallagarina e segnatamente alla zona di Rovereto.

Tali evidenze concettuali sono inaccettabili e appaiono assolutamente non condivisibili tenendo conto della necessità di armonizzare le problematiche trasportistiche e di mobilità coniugandole a richiami di educazione alla sostenibilità e al cambiamento culturale dell'approccio generale.

Le criticità tendenziali secondo la proposta formulata dalla Giunta provinciale dovrebbero infatti trovare soddisfazione attraverso una "ricalibratura del sistema delle cerniera di distribuzione territoriale dei flussi" affidando nuove funzioni all'area della Vallagarina e a quella della Valsugana centrale.

Metodologicamente e non solo nel merito la riequilibratura proposta si traduce in un vero e proprio spostamento degli impatti sia diretti che indiretti non garantendo di contro l'attuazione di modelli atti a contenere gli stessi secondo logiche di sostenibilità e nuovo approccio ai problemi.

Le conclusioni proposte nello studio specialistico in tema di mobilità e infrastrutture appaiono pertanto detrimentali e non rispettose delle normative ambientali e connesse alla pianificazione urbanistica.

Si chiede pertanto, per i profili espressi nella presente osservazione, la revoca e/o l'annullamento della delibera della giunta provinciale con la quale si è dato corso all'adozione della variante del Piano Urbanistico Provinciale (corridoio est).

Osservazioni afferenti l'ambito **ambientale**:

OSSERVAZIONE N. 32

A1 B1 B2 C6

Assenza di coerenza tra la variante adottata e i contenuti della deliberazione della Giunta provinciale di data 14 dicembre 2020 n. 2062 "Approvazione del documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS".

Nel dettaglio, l'approntamento di una nuova viabilità infrastrutturata non risulta ne prevista ne tanto meno allineata alle strategie provinciali in materia di sviluppo sostenibile recentemente adottate dalla stessa Giunta provinciale. Gli obiettivi e le linee direttive enunciati dalla Provincia, per quanto attiene il nuovo corridoio di accesso est, sembrano pertanto dissonanti, incoerenti e incompatibili rispetto a quelli prefissati in materia di sostenibilità, promozione di modalità di spostamento a minor impatto, miglioramento del trasporto pubblico locale ed intermodale.

La documentazione allegata alla deliberazione n. 1923 di data 28 ottobre 2022, ossia con il provvedimento di adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativo all'ambito di connessione Corridoio Est, risulta assolutamente contrastante e non coerente con il documento preliminare della strategia provinciale per lo sviluppo sostenibile - SproSS approvato con deliberazione della Giunta provinciale di data 14 dicembre 2020 n. 2062.

L'attuale Giunta provinciale, infatti, nel 2020 ha approvato il documento surrichiamato nel quale vengono indicate le strategie in materia di sviluppo sostenibile del Trentino dal 2030 al 2040. In particolare, per quanto attiene i temi di interesse delle presenti osservazioni, in tale documento viene riportato quanto segue:

"nel Trentino sostenibile del 2030 […] *il traffico merci pesante, che nel 2020 gravava in particolare sull'A22, è stato trasferito su rotaia, grazie all'apertura a regime del tunnel di base del Brennero"*;

Il documento riporta inoltre le proposte concrete da attuare entro il 2030 per rendere possibile lo scenario prefigurato per la decade successiva:

1. *ridurre gli spostamenti con veicoli a propulsione privilegiando, ove possibile, gli spostamenti a piedi e con bicicletta muscolare o elettrica;*
2. *promuovere l'utilizzo di veicoli elettrici;*
3. *gestire in maniera dinamica i limiti di velocità lungo l'autostrada;*

4. *migliorare il trasporto pubblico locale e l'intermodalità;*
5. *promuovere modalità di spostamento a minor impatto a e ottimizzazione del trasporto merci;*

Inoltre, sempre nell'ambito strategia provinciale per lo sviluppo sostenibile, viene sostenuto che per la visione di un trentino sostenibile del 2040 si dovrà privilegiare:

- la mobilità organizzata in chiave sostenibile diffondendo la mobilità alternativa.

Sotto questo profilo, occorre sottolineare che, come ribadito nel documento in commento, la nostra regione ha oramai invertito la tendenza all'aumento dell'urbanizzazione, privilegiando la realizzazione di collegamenti infrastrutturali e di servizi.

Inoltre, si prefigurano proposte concrete da attuare entro il 2030, come, ad esempio, quelle di *"rendere maggiormente attrattivo il trasporto pubblico, con frequenze adeguate e servizi all'utenza in senso lato, omissis, all'intermodalità, al miglioramento del parco mezzi, l'acquisto di nuovi bus anche a basso impatto ambientale, con l'introduzione di sistemi di semi-cadenzamento lungo alcune linee ferroviarie… omissis".*

Dal quadro proposto, è evidente come la direzione e le strategie che si intendono adottare risultino del tutto antitetiche rispetto a quelle prefissate in materia di sostenibilità ambientale del Trentino, in quanto, come già evidenziato, l'esigenza di realizzare un nuovo corridoio viabilistico per favorire le connessioni tra la nostra regione e quella veneta risulta a ben vedere ancora permeata da logiche tradizionali e senza dubbio superate. Difatti, la direzione in cui la Giunta provinciale sembra muoversi con l'adozione della variante al PUP relativa al corridoio di accesso est, risulta del tutto distonica e anacronistica con le corrette, quanto pertinenti, strategie di sostenibilità ambientale elaborate dalla medesima Giunta con deliberazione n. 2062/2020. Nello specifico, dalla lettura delle strategie sviluppate nell'ambito della sostenibilità nel settore dei trasporti e mobilità, è agevole dedurre la totale difformità e la indubbia incogruenza con la necessità di approntare sul territorio provinciale un nuovo corridoio di accesso verso est.

In questa sede assume un ruolo determinante, anche per gli impatti diretti/indiretti ed indotti che saranno generati dall'ipotizzato corridoio di accesso est, porre l'attenzione, in termini di analisi integrata rispetto agli obiettivi di riduzione dello spostamento con veicoli, sia sull'esigenza di migliorare e potenziare il trasporto pubblico e l'intermodalità, sia sulla previsione, anche in termini di attuazione, di nuove modalità di spostamento a minore impatto ambientale.

Gli obiettivi di sostenibilità e sviluppo ambientale richiamati, non sono stati assolutamente considerati nelle componenti metodologiche della documentazione relativa alla variante al PUP presentata dalla Giunta provinciale inerente alla realizzazione del corridoio est, con la diretta conseguenza che, la documentazione si pone in contrasto con le prescrizioni di indirizzo dettate dal documento preliminare della strategia provinciale per lo sviluppo sostenibile - SproSS approvato con deliberazione della Giunta provinciale di data 14 dicembre 2020 n. 2062. Si chiede pertanto la revoca della deliberazione di adozione.

OSSERVAZIONE N. 33

C6 C8

Gli obiettivi ambientali specifici non risultano puntualmente riportati e descritti negli elaborati della variante al Piano Urbanistico provinciale. Con la presente osservazione, si rileva la totale assenza di integrazione degli obiettivi ambientali specifici nel rapporto ambientale con i molteplici obiettivi di sostenibilità ambientale interessanti il comparto territoriale dell'asta dell'Adige, con particolare riferimento a quelli di pertinenza del Comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina. L'affiancamento degli obiettivi specifici, garantisce una maggiore oggettività nell'approccio metodologico e nelle analisi valutative sugli impatti scaturibili dal nuovo corridoio di accesso ipotizzato.

A titolo indicativo e non esaustivo, di seguito si individuano gli obiettivi specifici che devono essere considerati e quindi puntualmente analizzati per la realtà comunale di Rovereto e più in generale per le altre realtà territoriali ubicate sull'asta dell'Adige:

- **miglioramento delle condizioni di mobilità e minimizzazione delle interferenza nel contesto dello svincolo autostradale Rovereto sud;**
- **favorire il riequilibrio modale sia nelle città (meno mezzi privati, più mezzi pubblici, mezzi in condivisione), sia nei trasporti extraurbani (intermodalità gomma-rotaia);**
- **salvaguardia delle condizioni ambientali dell'intera tratta dell'Adige con particolare riferimento agli eventuali nuovi flussi viabilistici;**
- **tutela e valorizzazione del complesso delle sorgenti idriche alimentanti le reti acquedottistiche comunali** (Sorgente Spino per Rovereto e Mori, Sorgente Acqua Nera per gli altipiani di Folgaria, Lavarone e Luserna, ecc...)**;**
- **conservazione e valorizzazione del parco "Orme dei Dinosauri" e nuovi progetti di spazi pubblici attrezzati** (campo per il gioco del golf, recupero e valorizzazione Rio Coste, ecc...);
- tutela e salvaguardia dei centri abitati (ad es. di Marco) dagli elementi detrattori indotti dalla nuova viabilità (inquinamento, traffico, ecc...)**;**

- **tutela e salvaguardia del contesto individuato dell'ambito omogeneo del paesaggio dei "Lavini di Marco"** (art. 33, comma 2, punto 2.2 delle norme del PRG del Comune di Rovereto), garantendo il rispetto dei seguenti principi:
  - mantenimento del paesaggio prevalente, in modo particolare per quanto attiene la sua articolazione e complessità;
  - mantenimento, valorizzazione e ripristino del sistema dei terrazzamenti presenti nell'ambito di paesaggio;
  - mantenimento della rete dei percorsi campestri e forestali attualmente esistenti, anche con finalità di visita dell'area;
  - salvaguardia e valorizzazione degli elementi evidenti della frana storica dei Lavini (rocce, massi, bordi della frana, ecc);
- **tutela e salvaguardia dell'ambito omogeneo del paesaggio dei "Vigneti di Marco"** (art. 32, comma 2, punto 2.3 delle norme del PRG del Comune di Rovereto), garantendo il rispetto dei seguenti principi:
  - mantenimento del paesaggio prevalente, in modo particolare per quanto attiene la tessitura degli apprezzamenti agricoli;
  - mantenimento e valorizzazione e ripristino del sistema dei terrazzamenti presenti nell'ambito di paesaggio;
- **tutela e salvaguardia dell'ambito omogeneo del paesaggio del "Territorio di Noriglio"** (art. 32, comma 2, punto 2.5 delle norme del PRG del Comune di Rovereto), garantendo il rispetto dei seguenti principi:
  - mantenimento dell'articolazione del paesaggio agricolo esistente, in particolare per quanto attiene la tessitura dei campi agricoli e la loro dimensione, i caratteri insediativi e morfologici dei luoghi;
  - mantenimento, valorizzazione e ripristino del sistema dei terrazzamenti presenti nell'ambito di paesaggio;
  - recupero e valorizzazione degli appezzamenti agrari storicamente interessati dalle colture terrazzata della vite;
  - recupero e valorizzazione delle aree storicamente interessate dai prati e dai pascoli;

- gestione delle aree boscate, in relazione alla generale valorizzazione paesaggistica;

- **tutela e salvaguardia dell'ambito omogeneo del paesaggio della "Malga del Finonchio"** (art. 32, comma 2, punto 2.6 delle norme del PRG del Comune di Rovereto), garantendo il rispetto dei seguenti principi:
  - mantenimento e valorizzazione paesaggistica del sistema di prati e pascoli esistente;
  - gestione delle aree boscate, in relazione alla generale valorizzazione paesaggistica dei boschi
- **tutela e salvaguardia dell'ambito omogeneo del paesaggio del "Monte Zugna e la Frana dei Lavini"** (art. 32, comma 2, punto 2.7 delle norme del PRG del Comune di Rovereto), garantendo il rispetto dei seguenti principi:
  - gestione delle aree boscate, in relaziona al mantenimento ed al recupero naturalistico e paesaggistico delle aree sommitali di pascolo;
  - gestione delle zone boscate di margine rispetto all'area urbana di Rovereto, attraverso interventi di conversione del bosco a dominanza di conifere con boschi misti di latifoglie;
- **conservazione e valorizzazione del sistema dei valori naturalistici, paesaggistici, antropici e geologici del "Parco dei Lavini di Marco"** (art. 35 delle norme del PRG del Comune di Rovereto), garantendo il rispetto delle seguenti strategie:
  - conservazione e valorizzazione del sistema delle risorse naturali presenti;
  - sviluppo di attività ricreative e di conoscenza degli ambienti naturali compatibili con il sistema delle risorse naturali;
  - valorizzazione e sviluppo dei percorsi di visita interni;
  - miglioramento del sistema dell'accessibilità;
  - gestione con finalità naturalistiche e paesaggistiche della componente boscata;
  - mantenimento e miglioramento delle attività agricole presenti;
- **conservazione e valorizzazione del sistema del "Parco del Cengio Alto"** (art. 37 delle norme del PRG del Comune di Rovereto), garantendo le previsioni contenute nello "Studio paesaggistico per le aree del monte Zugna, Cengio Alto e Piste dei Dinosauri" approvato dalla Giunta Municipale con deliberazione 27 aprile 2005 n. 115;

- **tutela dell'ambito "Campana-Casteldante"** (art. 38 delle norme del PRG del Comune di Rovereto);
- **riqualificazione dell'ambito "Paesaggio Verticale della Ruina Dantesca-Zugna" (art. 38bis delle norme del PRG del Comune di Rovereto).**

Gli obiettivi ambientali sopra riportati devono costituire parte integrante nella documentazione di variante al PUP, ed in tal senso essere analizzati e valutati nella matrice di coerenza atta a stabilire la fattibilità dell'intervento e la compatibilità dello stesso rispetto alle specifiche caratteristiche territoriali e ambientali. La documentazione è pertanto carente e il provvedimento di adozione appare pertanto viziato.

OSSERVAZIONE N. 34

B2 C5

Mancata valutazione, e conseguente estrinsecazione nei rapporti istruttori, delle criticità geologiche, idrogeologiche e di sicurezza del suolo del territorio del comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina direttamente correlate con la nuova infrastrutturazione. Stante la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto del territorio del comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina, vengono riportate genericamente le condizioni attuali relative alla maggior parte del territorio provinciale. Tali profili, non sono stati però valutati in rapporto alla nuova infrastrutturazione. L'assoluta attenzione rispetto alla disamina dei profili stessi è posta quale imprescindibile indicatore da assorbire nella documentazione di progetto della presente variante.

Il territorio ricompreso tra Rovereto e Lastebasse rappresenta un "unicum" per le sue caratteristiche naturalistiche, geologiche, idrogeologiche e tettoniche.

Questo implica che qualsiasi percorso infrastrutturale unisce i punti di partenza e di arrivo (Lastebasse - Marco di Rovereto), presenta complesse problematiche ambientali e, più in generale, legate alla sicurezza dei suoli e delle risorse idriche ivi presenti.

Tali profili non vengono approfonditi nella documentazione adottata con deliberazione n. 1923 di data 28 ottobre 2022, e precisamente con il provvedimento di adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP)

L'area del Pasubio è abbracciata dai due torrenti (Leno di Vallarsa e di Terragnolo) che corrono copiosi senza presentare nessun affluente; risulta quindi evidente che i due torrenti sono alimentati dalle sorgenti che si trovano numerose lungo gli alvei dei corsi d'acqua.

Dall'esame della carta geologica, dalla quale vengono desunti gli elementi di permeabilità e di carsismo propri dei vari litotipi presenti nell'area, emerge chiaramente come le strutture tettoniche e le lineazioni, desunte dalle foto aeree e dal modello digitale del terreno, verranno tagliate trasversalmente da qualsiasi percorso di collegamento autostradale tra Lastebasse e la frazione di Marco. Da tale considerazione non si può non dedurre che, tale incisione sul territorio, non potrà che provocare una forte azione di drenaggio delle acque sotterranee, con conseguente rischio di estinzione delle sorgenti presenti.

Oltre a ciò, si deve tenere in considerazione la natura carsica di tutto il territorio interessato.

La Relazione Idrogeologica, eseguita dalla Provincia Autonoma di Trento nel marzo del 2008 sullo studio delle sorgenti Spino, Molino e del Pasubio evidenzia, infatti, che i tracciati in galleria nell'area del monte Pasubio, "*intersecando le faglie a direzione scledense (NW-SE), si addentrano nell'area di ricarica delle più importanti risorse idriche della zona, costituite da sorgenti tettonocarsiche: la sorgente "Spino" (portata minima 600 L/s, al servizio degli acquedotti di Rovereto e Trento), la sorgente "Molino" (portata di 25-50 L/s, non captata), le sorgenti "diga Toldo" (portata 30 L/s, utilizzate per itticoltura).*" Più avanti afferma che "*Nel settembre - ottobre 2007 sono state eseguite alcune prove di tracciamento nell'area del Pasubio, con quantità anche rilevanti di tracciante al fine di ottenere un segnale di risposta ben definito. Le prove hanno confermato la connessione idrogeologica tra il punto di immissione (nel Pasubio, tra Malga Zocchi e la Bocchetta dei Foxi) con le sorgenti "Spino", "Molino" e "Rocchi", ed escluso una connessione per le sorgenti "Peschiera" (cod. PAT 4180), "Toldo" (cod. PAT 4080 e 4142), "Coste", "Val dei Lombardi" (cod. PAT 4154). Risulta confermata una classificazione del sistema carsico come sistema a dreni interdipendenti, in cui sono presenti sottosistemi indipendenti. … Saltori (1993) sulla base di sezioni seriate ha costruito una carta delle isoipse del tetto del substrato impermeabile (base della Dolomia Principale) dell'area del Pasubio, considerando ragionevolmente che l'andamento del substrato impermeabile definisca la direzione di deflusso regionale della circolazione idrica, osservando che le acque del massiccio del Pasubio recapitino preferenzialmente verso la confluenza dei due rami del Leno.*"

La presenza di grandi cavità carsiche in tutta la zona interessata dai possibili tracciati stradali, è stata rilevata anche durante tutti i lavori che sono stati eseguiti nel passato per realizzare piccole gallerie a scopo sia idroelettrico, che acquedottistico.

Si citano, a titolo esemplificativo, due casi: uno descritto da Venzo e Fuganti nel 1967; l'altro dall'ASM di Rovereto relativo ai lavori per la realizzazione della galleria serbato dello Spino.

Nello specifico, nel primo caso tratto da Venzo, Fuganti 1967 si rileva che: "*…. l'esecuzione delle opere ha praticamente confermato tutte le previsioni e le massime venute d'acqua 40 l/sec sono a circa 2.500 m da Stedileri in una zona fagliata. Durante lo scavo fu scoperta una voragine carsica entro la Dolomia. Principale alla progressiva 1.940 dall'imbocco ovest ……. e la sua genesi è da attribuire a fenomeni di soluzione ad opera delle acque sotterranee scorrenti entro piccole faglie che rappresentano vie preferenziali all'azione dissolutrice.*"

Ciò documenta uno stretto rapporto tra l'attività tettonica dell'area e l'azione di cattura e dispersione delle acque ipogee.

Il secondo caso, invece, a cura di ASM attesta che: "*Lo scavo della galleria serbatoio di Rovereto (sorgente Spino) entro le rocce del Gruppo dei Calcari Grigi (quota di uscita 283 m s.l.m.) incontrò in alcuni punti venute d'acqua consistenti, e un crollo di roccia, e portò all'estinzione temporanea di alcune sorgenti, rimediata con opere di impermeabilizzazione del cavo (lamine di acciaio inox e cementazione dell'intercapedine tra queste e la volta).*"

Altro aspetto da considerare è la stabilità dei versanti, specie lungo i versanti del Leno di Terragnolo dove le alluvioni antiche terrazzate del torrente Leno spesso creano fenomeni di forte instabilità.

In tal senso, ricordiamo la frana del 2014, in corrispondenza dei laghetti del Leno e che ha comportato la chiusura della strada di accesso alle frazioni di San Nicolò e Fontanelle sul versante destro del torrente Leno, ha costretto gli abitanti delle medesime località a percorrere una lunga deviazione per raggiungere Rovereto.

Inoltre, nella relazione tecnica eseguita dal Consorzio Reatia (ing. Massimo Raccosta) per conto di Autostrada Brescia, Verona, Vicenza Padova SpA, settembre 2011, ossia la Relazione Geologica al tracciato T5, che prevedeva il passaggio a partire dalla frazione Geroli a mezza costa e in galleria si legge che: "*... Nel tratto, oltre alle basse coperture delle gallerie Geroli, Ronchi e Corni, si segnala la presenza di fenomeni di erosione accelerata che coinvolgono gli imbocchi delle stesse gallerie, i tratti all'aperto ed il viadotto Della Zal. Il tratto è difficilmente accessibile ed indagabile con sondaggi. Le criticità del tratto T5, almeno così come concepito, sono tali da determinare condizioni al limite della fattibilità geologica.*"

Gli aspetti sopra espressi testimoniano come la tematica dei profili ambientali e, più in generale, della sicurezza dei suoli non può che richiedere la necessità di una verifica preventiva, da un lato, rispetto ad ogni tipo di approfondimento tecnico e, dall'altro, di tipo procedimentale prima di attivare soluzioni di variante al PUP.

Quanto sopra espresso pone, infatti, evidenti soluzioni di criticità idrogeologiche, di stabilità dei versanti e di congruo approvvigionamento idrico.

Tali profili, infatti, costituiscono una indubbia fonte di conoscenza empirica e, come tali, non possono non essere valutati e ricompresi nella documentazione di adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP). Gli stessi, diversamente, devono essere valutati

con assoluta attenzione e posti quali indicatori non negoziabili, visto il rischio di estinzione delle sorgenti stesse. Le fonti d'acqua, infatti, non sono sistemi statici, ma evolvono. Ogni ambiente naturale è governato da processi complessi in cui interagiscono moltissimi elementi e pertanto devono essere preventivamente e attentamente valutati tutti i cambiamenti. Le fonti d'acqua sono risorse non riproducibili, un fattore di sviluppo e un bene pubblico irrinunciabile.

La documentazione di variante è carente e il provvedimento di adozione appare pertanto viziato, con la conseguenza che se ne chiede la revoca.

OSSERVAZIONE N. 35

A2 A3

Obiettivo imprescindibile è la salvaguardia della rete idrogeologica roveretana e del contesto limitrofo. L'intero massiccio del Pasubio, dal punto di vista idrogeologico, è da intendersi come un sistema altamente fragile ed interconnesso, e quindi lo stesso non potrà essere intercettato in nessuno modo, nemmeno in maniera tangente da qualsiasi tipo di opera, che comprometterebbe in maniera irreversibile sia l'aspetto quantitativo, che qualitativo delle fonti idriche ad esso correlate. La completa assenza di filtri naturali e di difese rende le sorgenti suscettibili nei confronti di ogni tipologia di inquinamento che direttamente o indirettamente potrebbe giungere nel perimetro della montagna. Qualsiasi opera che dovesse essere realizzata anche a valle dei moti di filtrazione, può costituire un drenaggio artificiale e quindi causare un esaurimento, più o meno repentino, dell'acquifero che alimenta le sorgenti basali, tra le quali in primis la sorgente di Spino.

Si intende di seguito richiamare quale sia la conformazione geologica del massiccio del Pasubio in relazione ai moti di filtrazione che lo attraversano, e che danno origine ed alimentano, tra le altre, la sorgente di Spino.
Le informazioni sono state riportate sulla scorta delle conoscenze che il Gestore della rete idrica cittadina ha maturato in decenni di attività, anche tramite numerose campagne sperimentali atte a caratterizzare la sicurezza delle proprie fonti idriche.
Non occorre ricordare che la sorgente di Spino (ed in generale il contesto idrogeologico che colloca nelle vicinanze anche la sorgente Molino), unica per caratteristiche di abbondanza e qualità, alimenta i comuni di Rovereto e Mori, ed in futuro alimenterà l'intero fondovalle della Vallagarina, potendo arrivare in condizioni di emergenza, fino alla città di Trento. La popolazione attualmente servita si aggira attorno alle 50.000 persone, che possono più che raddoppiare potenzialmente.
La qualità dell'acqua della sorgente è completamente differente rispetto a quella che si può emungere da pozzi nel fondovalle.

Il Pasubio è un massiccio di rocce calcaree e dolomitiche che ospita un sistema carsico il cui sviluppo è stato potenziato dalla presenza di un sistema tettonico pervasivo.

Il fenomeno carsico si è sviluppato per soluzione dei carbonati (calcite e dolomite) da parte delle acque meteoriche con CO2. Questo processo inizia in superficie nella zona di altopiano e si sviluppa in profondità, con i maggiori effetti lungo i giunti di strato e le fratture di origine tettonica, sino a giungere al substrato non carbonatico e non carsificabile.

Si è così creata una rete di condotti e di caverne che costituisce un vasto serbatoio per le acque meteoriche di infiltrazione, che scorrono principalmente verso i recapiti della zona di Trambileno e Rovereto.

Visto l'interesse altamente strategico, negli anni il gestore ha realizzato numerose prove di riscontro per capire le correlazioni tra le doline, le faglie, ed i vari punti di accesso al massiccio, e le sorgenti poste alla sua base. Tali prove sono state effettuate immettendo nelle sopraccitate zone dei traccianti non tossici, rilevando se e con che ritardo gli stessi si presentavano alle sorgenti.

Le prove negli anni sono state numerose, svolgendosi però con metodologie più o meno simili.

I risultati a cui si è giunti, confermano che l'intero massiccio presenta un fenomeno carsico assai diffuso, ed oltretutto altamente connesso

Si possono infatti evincere le seguenti risposte idrauliche rispetto all'iniezione di tracciante:

- il flusso predominante (in termine quantitativo) avviene di fatto in direzione Sud/Est – Nord/Ovest, portando la grande maggioranza della portata erogata dal sistema di surgive, nella zona a scavalco tra i due Leni, nel comune di Trambileno:
  - Sorgenti Spino e Molino nel versante i Vallarsa
  - Sorgenti Rocchi in Valle di Terragnolo.

  Questo significa che gran parte dell'acqua di pioggia che cade sulla sommità del massiccio, viene convogliata, seppur con tempistiche diverse, verso Rovereto.
- il fenomeno avviene in tutte le direzioni (non quantitativamente). Seguendo infatti il percorso dei traccianti, si è notato come immissioni sul versante di Vallarsa possono affiorare tanto sullo stesso versante, quanto su quello di Trambileno, e viceversa.
- vi sono canali assai diretti, ovvero con tempistiche di risposta molto rapide, che giustificano l'esistenza di veri e propri torrenti, interni al massiccio, con la quasi completa assenza di filtrazione dell'acqua.

Focalizzandoci sulle sorgenti di interesse:

- l'area di alimentazione delle tre sorgenti principali si estende a tutto il massiccio del Pasubio.
- la profonda incisione della valle dell'Orco non è un limite idrogeologico.
- le prove in alta quota danno responso positivo per tutte le sorgenti basali, mentre le prove a bassa quota danno esiti diversi alle sorgenti basali, a seconda della frattura in cui è fatta l'immissione.

- vi è un'elevata capacità di assorbimento dell'epicarso con infiltrazione in profondità.
- vi è un'elevata velocità di deflusso (tra 1 e 2 km/giorno).
- il deflusso preferenziale coincide con le linee di faglia.
- vi è grande vulnerabilità agli inquinamenti superficiali.

Stesso ragionamento vale anche per altre sorgenti importanti, collocata in valle di Terragnolo, che ad esempio servono l'altopiano di Folgaria.

Per quanto sopra riportato si può ben intendere come l'intero massiccio del Pasubio, dal punto di vista idrogeologico, sia da intendersi come un sistema altamente fragile ed interconnesso, e quindi non debba essere intercettato in nessuno modo, nemmeno in maniera tangente da qualsiasi tipo di opera, che comprometterebbe in maniera irreversibile sia l'aspetto quantitativo, che qualitativo delle fonti ad esso correlate.

La completa assenza di filtri naturali e di difese rende le sorgenti suscettibili nei confronti di ogni tipologia di inquinamento che direttamente o indirettamente possa giungere nel perimetro della montagna a varie quote.

Qualsiasi opera che dovesse essere realizzata anche a valle dei moti di filtrazione (nel perimetro della città di Rovereto, per intenderci), può costituire un drenaggio artificiale e quindi causare un esaurimento, repentino o meno, dell'acquifero che alimenta le sorgenti basali, tra le quali la sorgente di Spino.

In considerazione, pertanto, del rischio di estinzione delle sorgenti, non essendo le stesse sistemi statici, devono essere preventivamente e attentamente valutati tutti i cambiamenti aventi potenziali effetti sulle fonti d'acqua stesse, in considerazione che trattasi di risorse non riproducibili e di un bene pubblico irrinunciabile.

La documentazione di variante è carente e il provvedimento di adozione appare pertanto viziato, con la conseguenza che se ne chiede la revoca.

OSSERVAZIONE N. 36

A2 A3

Il rapporto ambientale individua, al fine del monitoraggio ambientale, quali indicatori del contesto la qualità dell'aria, i cambiamenti climatici, e l'inquinamento acustico e più genericamente, indicatori di contesto sulle componenti pertinenti. E' palese che gli indicatori oggetto di monitoraggio esprimono notevole delicatezza e posto che gli impatti legati alla nuova infrastruttura saranno devastanti, sia nel breve/medio termine, durante la fase di cantiere, sia a lungo termine, in fase di esercizio, gli stessi dovranno essere integrati con nuovi indicatori atti a descrivere tutte le condizioni di criticità (emissione di sostanze inquinanti, uso del suolo, superficie impermeabilizzata, aree sottoposte a vincolo paesaggistico e già tutelate, consumi finali di combustibili fossili, emissioni di gas, ecc…). Per rispondere adeguatamente alle esigenze delle politiche di sviluppo sostenibile, caratterizzate da una equilibrata integrazione di fattori ambientali, sociali ed economici, si ritiene quindi che gli indicatori debbano necessariamente essere inseriti in una logica di sistema. E' fondamentale dunque disporre di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali, processo del quale si evidenzia la carenza.

Si comprende immediatamente sulla scorta di indicatori quali:

- emissioni di sostanze inquinanti;
- superamenti dei limiti di immissione acustica per le sorgenti controllate;
- uso del suolo, superficie impermeabilizzata, rischio idrogeologico;
- superficie delle aree naturali protette terrestri (Parchi Nazionali, Parchi Regionali, Riserve Naturali, altre Aree Protette)e dei siti Natura 2000, tipologie di habitat (secondo il sistema di classificazione europeo Corine Biotopes), classificazione del Valore Ecologico degli habitat, classificazione della Sensibilità ecologica degli habitat, classificazione della Pressione antropica sugli habitat, classificazione della fragilità ambientale degli habitat;
- aree sottoposte a vincolo paesaggistico e già tutelate;
- consumi finali di combustibili fossili, emissioni di gas;

che vi sono punti di notevole delicatezza da valutare attentamente e che gli impatti legati alla nuova infrastruttura ipotizzata (scenari) saranno devastanti sia nel breve/medio termine, durante la fase di cantiere, sia a lungo termine, in fase di esercizio, ed irreversibili sotto il profilo ambientale.

Non si rileva alcuna proiezione delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, atti a fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali. Tale carenza appare rilevante rispetto alla pianificazione di nuovi corridoi e tale da rendere viziata la procedura di adozione della variante.

OSSERVAZIONE N. 37

A3 A4

Mancata valutazione di iniziative volte alla mitigazione, compensazione ed integrazione territoriale della variante. Nella documentazione oggetto di istruttoria non vengono tratteggiate neppure in termini di obiettivi generali, le strategie che si intendono percorrere per la prevenzione e la tutela dell'ambiente, con la conseguente mancanza di ogni riferimento all'analisi concreta degli impatti generati dall'ipotizzato nuovo corridoio di accesso. La previsione di infrastrutture di tali portata, infatti, deve essere preceduta da congrue analisi atte a considerare le condizioni e le precondizioni ambientali e paesaggistiche, valorizzando le peculiarità attraverso misure volte alla riqualificazione delle aree in cui le opere si inseriscono.

Si riportano alcuni passaggi della Relazione di incidenza ambientale:

"*[pag 8] Nel presente caso, oggetto del presente Studio di Incidenza è la Variante al PUP vigente, **che individua un "Ambito di connessione Est", senza che siano, in questa fase, individuate azioni/interventi;** l'analisi svolta è dunque finalizzata ad **individuare le aree tutelate e le loro caratteristiche principali e sensibilità**, al fine di indirizzare le scelte della progettazione sia in termini localizzativi che in termini tipologici, per assicurare la massima protezione degli habitat e delle specie presenti e ridurre al minimo gli effetti prevedibili della Variante sulla Rete Natura 2000.*

La sezione relativa alla individuazione degli effetti della Variante non potrà che essere quindi dedicata a considerazioni generali, riferite a tipologie o insiemi di Siti, aggregati in base a caratteristiche comuni, e a tipologie di azioni.

Nel seguito della Relazione si esporrà la verifica svolta in merito alle sensibilità presenti ed possibili interferenze della proposta, nonché gli indirizzi utili agli obiettivi di protezione specifici per la Rete Natura 2000.".

"*[pag. 20] Non è quindi possibile descrivere in questa fase l'insieme delle strategie/azioni/interventi al fine di individuare **eventuali** possibili interferenze; nel presente paragrafo si riportano alcuni passaggi delle conclusioni delle analisi su mobilità e infrastrutture per il riconoscimento del fabbisogno di connettività dei territori di interesse, di supporto alla redazione della variante, che*

hanno fatto emergere una serie di elementi da inserire nel PUP come indirizzi e raccomandazioni alla progettazione dei potenziamenti infrastrutturali nell'Ambito.

La conformazione del Corridoio Est e le sue variegate caratteristiche geomorfologiche ed insediative, impongono un approccio in base al quale esso debba essere interpretato come un sistema multimodale, gerarchicamente interconnesso, di infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci, piuttosto che come un semplice collegamento punto-punto tra i suoi estremi.".

"*[pag. 211] A fronte di ciò,* ***il territorio interessato*** *infatti* ***si caratterizza****, come descritto,* ***per la presenza di un articolato e complesso sistema di aree "sensibili"*** *(Natura 2000 e sistema delle Aree Protette) e di "corridoi" e ambiti di connessione,* ***che devono essere adeguatamente protetti*** *per consentire la conservazione della biodiversità e il buon funzionamento delle reti ecologiche.*

In generale, al livello della Pianificazione, ***per l'analisi dei possibili disturbi portati da ipotetici interventi pianificati ma non localizzati se non indicativamente****, ci si limita a verificare quali si possono attuare sui/nei Siti Natura 2000 o nelle loro immediate vicinanze; la valutazione del livello di pericolosità, cioè della probabilità che l'intervento porti un disturbo, e quella inerente la sensibilità (vulnerabilità) delle specie e delle comunità (habitat), richiedono conoscenze di maggior dettaglio che vengono acquisite, con crescente precisione, passando alla fase di individuazione degli interventi ed alla loro progettazione.*

Nel caso specifico, si rimarca la valenza strategica della Variante, in termini di luoghi e modalità in cui le strategie e gli obiettivi potranno essere tradotte in realtà, che condiziona la qualificazione delle possibili interferenze ecologiche.

La Variante non prefigura le azioni necessarie alla attuazione della esigenza di connessione individuata nell'Ambito; risulta dunque in sé priva di impatti, che saranno individuabili in relazione alle fasi successive di pianificazione e progettazione degli interventi; *inoltre, all'interno della Variante si è costruito un sistema di pre-valutazione delle future scelte, attraverso l'individuazione di adeguati indicatori ambientali per l'analisi multicriteriale, che permetterà di considerare e comparare gli effetti su tutte le componenti ambientali, e di orientare le scelte minimizzando gli impatti negativi. ...omissis ...*

Nello specifico, la viabilità deve essere intesa come ***generatore di possibili disturbi sotto molteplici aspetti: in fase di costruzione, durante l'esercizio, per la manutenzione e il periodico adeguamento****.* ***La pericolosità di queste diverse attività*** *e degli interventi che le*

completano si realizza sia nello spazio occupato dall'infrastruttura, sia a distanza da essa, attraverso il rumore, l'inquinamento, la possibilità di sosta e dunque attraverso l'attitudine di portare presenze umane all'interno dei siti. Vanno dunque considerate entrambe le tipologie di "interferenza".".

Sulla scorta di quanto sopra riportato, si rileva come non risultano tratteggiate le strategie che si intendono percorrere per delineare soluzioni di mitigazione, compensazione ed integrazione territoriale rispetto agli scenari di infrastrutturazione.

La prevenzione e la tutela dell'ambiente devono essere perseguite attraverso politiche di riduzione dell'impatto ambientale delle opere e delle attività antropiche, attraverso un'azione tesa al miglioramento ambientale e paesaggistico del territorio.

Con un'analisi degli impatti, assente nei documenti allegati alla deliberazione giuntale più volte citata, si dovrebbero evidenziare le azioni volte a evitare o comunque minimizzare gli impatti negativi.

E' indispensabile, sin dalla previsione della nuova infrastruttura, una continua interazione con l'analisi degli impatti per individuare idonee misure di mitigazione e compensazioni.

Le tipologie più frequenti di impatto per le quali adottare interventi di mitigazione sono:

- impatto naturalistico (riduzione di aree vegetate, frammentazione e interferenze con habitat faunistici, interruzione e impoverimento in genere di ecosistemi e di reti ecologiche);
- impatto fisico-territoriale (scavi, riporti, rimodellamento morfologico, consumo di suolo in genere);
- impatto antropico-salute pubblica (inquinamenti da rumore e atmosferico, inquinamento di acquiferi vulnerabili, interferenze funzionali, urbanistiche, ecc.) ;
- impatto paesaggistico quale sommatoria dei precedenti unitamente all'impatto visuale dell'opera.

La previsione di infrastrutture di tale portata, infatti, deve essere preceduta da opportune analisi che considerino le condizioni e le precondizioni ambientali e paesaggistiche, valorizzando le peculiarità attraverso misure volte alla riqualificazione delle aree in cui le opere si inseriscono.

In questa chiave, devono essere date indicazioni relative all'inserimento paesaggistico-ambientale delle opere medesime, trovando le risoluzioni e le risposte alle criticità anche pregresse del sistema territoriale considerato.

In particolare, l'infrastruttura deve essere concepita in modo integrato e prefigurare la realizzazione di un nuovo "paesaggio" costituito, oltreché dal tracciato o dal manufatto vero e proprio, anche da una serie di elementi di tipo puntuale, lineare ed areale, che ricostruiscano e rafforzino il contesto interessato con opere di compensazione che siano in grado di migliorarne la connettività e ridurre i fattori di discontinuità.

E' evidente come nel caso di specie, si registrano gravi carenze della pianificazione: in primis viene "individuato" l'Ambito di connessione Est, senza però che siano individuate azioni/interventi. Ciò è confermato anche nel novero della documentazione di Variante, che non comprende alcuna modifica degli elaborati grafici inerenti la rete infrastrutturale, tesa a tratteggiare la nuova connessione.

Anche per il pianificatore, è evidente che l'area interessata dalla variante è ricca di elementi peculiari dai quali non è possibile prescindere. Spiccano tra esse le aree della Rete Natura 2000 e l'area carsica del Pasubio, che alimenta le importanti sorgenti poste a valle dalle quali trae approvvigionamento l'acquedotto di Rovereto. La documentazione di piano però, in concreto non affronta tali tematiche, delegando l'intera valutazione ad una fase successiva della variante; l'indeterminatezza della variante, acclarata dal pianificatore stesso, determina l'impossibilità di valutare la compatibilità di una nuova infrastruttura con la presenza di un articolato e complesso sistema di aree "sensibili". Ciò nonostante, **la variante depositata non tratta le strategie che si intendono percorrere per la prevenzione e la tutela dell'ambiente. La variante deve pertanto essere revocata.**

OSSERVAZIONE N. 38

B2

Incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di pianificazione comunale. Dalla lettura della documentazione afferente la Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est emerge la netta incompatibilità con gli obiettivi dell'Amministrazione per la valorizzazione dell'ambito posto a sud di Rovereto. Nel caso l'iter della variante al PUP proceda ulteriormente si chiede vengano inseriti nella valutazione, tra gli obiettivi generali e specifici, la garanzia di tutela dei profili richiamati nel rapporto istruito.

Occorre premettere che già dai documenti denominati "Piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso Est – documento preliminare" e "Piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso Est – rapporto preliminare", si apprende che il corridoio intervallivo tra la Valle dell'Astico e la Valle dell'Adige prevede, quale nuovo terminal, uno svincolo in corrispondenza della zona sud di Rovereto. Tale ipotesi, viene confermata anche nel procedimento di adozione preliminare della variante al PUP oggetto della presente. Tale comparto, posto al limitare della zona produttiva di interesse provinciale, è stato al centro di diversi approfondimenti da parte dell'Amministrazione comunale per la presenza di numerosi elementi di carattere culturale, paesaggistico, turistico, storico, geologico e paleontologico. Attraverso questi studi, l'Amministrazione ha inteso avviare un programma teso a valorizzare ed tutelare gli elementi sopraccitati, i quali costituiscono un carattere identitario - culturale del territorio e del paesaggio, al fine di trovare nuove vocazioni per la città.

In tal senso, il Consiglio comunale con deliberazione n. 3 di data 28 gennaio 2022 ha approvato il Documento unico di programmazione (DUP) 2022-2024. Altresì, il Consiglio Comunale stesso con deliberazione n. 31 di data 11 ottobre 2022 ha approvato il Documento Unico di Programmazione per gli anni 2023-2025, Sezione strategica (SeS).

Dalla lettura di tali strumenti programmatici, emerge che il Comune di Rovereto è attivo nella valorizzazione ambientale del suo territorio con progetti attuati nel contesto della valorizzazione della rete Natura 2000, quali il biotopo dei Lavini, il bosco della città, comprensivo della

demolizione del comparto ex Anmil, come da accordi con la Provincia e la Patrimonio spa e le piste delle orme dei dinosauri.

Le orme sono un patrimonio che rende uniche in campo paleontologico le pendici del Monte Zugna. L'amministrazione, di concerto con il Muse ed il Museo Civico, sta avanzando un progetto di riqualificazione dell'area. In questa direzione la stessa ha dettato un metodo di lavoro logico e consequenziale: In primo luogo, ha dato corso alla condivisione e successiva approvazione di una variante al Piano Regolatore Generale nella quale ha trovato istituzione pianificatoria l'ambito del paesaggio verticale della Ruina Dantesca;

La progettualità è stata indagata mediante uno studio pianificatorio – paesaggistico finalizzato a sviluppare le specificità dei singoli ambiti di paesaggio, attraverso azioni omogenee atte a favorire la lettura integrata del territorio individuando linee di sviluppo e criteri comuni;

Lo studio predisposto ha prefigurato una visione sostenibile e volta alla valorizzazione del monte Zugna e del comparto dei Lavini;

Il tutto ha trovato declinazione mediante scenari temporali volti alla riattivazione di connessioni, reti, punti di interesse e micro-ambiti attrattivi per la narrazione del territorio (Ruina Dantesca – Zugna). In particolare,tra le priorità è stato indagato l'areale ospitante le orme dei dinosauri, il potenziamento della baita degli alpini e le relative urbanizzazioni ad isola, nella logica di garantire un approccio sostenibile e nel contempo innovativo per la fruizione degli spazi;

Tali progettualità sono in divenire e, grazie ad accantonamenti economici appartenenti al fondo strategico comprensoriale, potranno trovare naturale definizione attuativa. In questo senso, la Comunità della Vallagarina, contribuendo al finanziamento, ne ha di fatto riconosciuto la strategicità su tale ambito non solo a livello locale, ma su larga scala.

Nel contesto del fondovalle sta trovando sviluppo l'ambito ricreativo e sportivo volto ad accogliere nuove opportunità ludiche, quali le attrezzature per il golf e i percorsi sostenibili volti alla connessione del territorio (ciclopedonalità Marco-Lizzana).

L'Amministrazione ha già individuato qualificati professionisti per l'elaborazione delle relative progettazioni che, dopo aver trovato una generale condivisione e la necessaria partecipazione, verranno interessate dalla formale concessione dei finanziamenti per l'attuazione del progetto sovracomunale della Ruina Dantesca. L'ipotesi è quella di realizzare:

- l'ampliamento della Baita degli Alpini per finalità ricreative, culturali e didattiche;
- la definizione di nuovi percorsi periurbani naturalistici e tematici;

- la conservazione e valorizzazione del parco orme dei dinosauri;
- l'approntamento (mediante valorizzazione di un ambito degradato) del campo da golf;
- la creazione di nuovi spazi pubblici attrezzati (ex Aragno, recupero ex cava, valorizzazione Rio Coste, ecc).

Per quanto attiene il percorso di visita al Sito di interesse paleontologico sul Monte Zugna (orme dei dinosauri), si rileva fin d'ora che previa idonea copertura finanziaria, con deliberazione della Giunta Comunale n. 300 di data 20 dicembre 2022 è stato approvato il progetto esecutivo e dato avvio alle procedure di gara.

In questo contesto assume rilievo l'importante accordo sottoscritto tra la municipalità di Rovereto ed i proprietari del compendio ex Aragno, che ha consentito la materiale riqualificazione del contesto attraverso la demolizione degli elementi detrattori che contraddistinguevano l'areale.

La valorizzazione del contesto è considerata rilevante, stante che si sta valutando un primo intervento di carattere prodromico, atto a costituire il viatico per l'approntamento di nuove funzioni, prevalentemente pubblicistiche o/e di interesse collettivo.

Accanto a ciò non si deve poi dimenticare l'impegno che la scrivente Amministrazione sta riservando alla ridefinizione dei percorsi ciclabili ambientali nel novero dell'ambito del Rio Coste e la conseguente valorizzazione degli areali ricompresi tra il Rio Coste e lo spazio in cui ha trovato progettualità la bretella alla Mira.

Gli spazi in questione, oggi meramente residuali e contraddistinti da implicite criticità/fragilità ambientali, nel corso del 2020 hanno trovato in gran parte acquisizione da parte dell'Amministrazione comunale per la generazione di un naturale parco agricolo-boscato, al fine di trasformare l'areale in parola in vero e proprio elemento fondante per un impiego pubblicistico del contesto in parola.

Dalla lettura di quanto sopra, che costituisce sintesi fedele dei Documenti di programmazione comunale, si comprende la preoccupazione dell'Amministrazione per la palese divergenza tra le politiche concertate con la Comunità di Valle e la stessa Provincia e la proposta di variante al PUP.

L'Amministrazione comunale ritiene, quale elemento imprescindibile, la garanzia di tutela dei profili sopraccitati attraverso l'inserimento degli stessi tra gli obiettivi generali e specifici sviluppati all'interno delle analisi condotte, al fine di garantire la coerenza esterna e interna nell'ambito dello strumento di pianificazione provinciale.

OSSERVAZIONE N. 39

A2 B2

Incompatibilità tra quanto previsto dalla variante al PUP e gli ambiti del paesaggio di Rovereto. Il documento adottato non affronta neppure con menzione alle linee ispiratrici e/o direttive da perseguire, la salvaguardia e la congrua tutela di ambiti di orientamento paesaggistico evidenziati dalla pianificazione urbanistica comunale e sovracomunale. Si registra quindi una sostanziale incompatibilità tra le tutele poste per gli ambiti di paesaggio (Parco dei Lavini, Vigneti di Rovereto, Vigneti di Marco, Monte Zugna, frana dei Lavini, Parco del Cengio Alto, Paesaggio verticale della Ruina dantesca, ecc..) e la proposta infrastrutturale. Si evidenzia la necessità di un adeguato approfondimento e un maggior confronto con l'Amministrazione comunale tenuto conto anche dei progetti di trasformazione che interesseranno la città di Rovereto nel prossimo futuro. Si chiede venga inserita nella documentazione di Variante al PUP, tra gli obiettivi specifici, dettagliata valutazione in ordine alla tutela dei profili sopracitati.

L'Amministrazione comunale di Rovereto, con deliberazione consiliare n. 36 del 3 agosto 2009, ha adottato in prima istanza la Variante al Piano Regolatore Generale "Giugno 2009: Territorio, Ambiente, Paesaggio". La variante al P.R.G., successivamente adottata in seconda istanza con deliberazione consiliare n. 24 del 27 maggio 2011 ed in via definitiva con deliberazione consiliare n. 9 del 16 febbraio 2012, è stata approvata dalla Giunta Provinciale con deliberazione n. 1310 del 22 giugno 2012 ed è entrata in vigore il 4 luglio 2012.

Tra i temi emergenti affrontati dalla variante al P.R.G. assume particolare centralità il paesaggio che, con la Convenzione Europea del Paesaggio firmata a Firenze nel 2000, si riappropria di una dimensione propria superando, ad esempio, il precedente ruolo ancillare rispetto al tema dell'ambiente; la Convenzione, infatti, ne stabilisce la definizione e le possibili azioni da mettere in campo per la sua tutela e valorizzazione.

Il capitolo 5 della Relazione Illustrativa alla prima adozione della Variante "Giugno 2009: Territorio, Ambiente, Paesaggio" è dedicato proprio al tema del Paesaggio. Si riportano di seguito alcuni stralci:

> ***"5.1 Precisazioni concettuali, obiettivi dell'orientamento paesaggistico***

Le osservazioni che risultano da uno sguardo approfondito del paesaggio roveretano portano a considerazioni condivisibili con gran parte del territorio trentino, ma rivelano anche caratteri peculiari di un paesaggio che il piano inquadra in chiave analitica e progettuale, e che diventano punto di forza e di orientamento progettuale.

Consumo di suolo, soprattutto agricolo, alterazione – invece di evoluzione - dei paesaggi storici, scarsa connettività ambientale, carenza di spazi aperti che esprimano la percezione condivisa di una "città pubblica" (che il documento preliminare ha messo a fuoco), tutti questi fattori, verificati nel corso delle analisi preliminari, sono elementi che fanno da sfondo ad una prospettiva di orientamento paesaggistico, che fa leva sulla specificità dei luoghi, sulle possibili trasformazioni connesse al paesaggio e al senso di appartenenza a un ambiente di vita sociale.

L'enunciato che ricorre nelle premesse ai precedenti strumenti di pianificazione è quello della compattezza come tratto distintivo del territorio comunale e del suo sviluppo recente, sia nella struttura urbana che nel carattere serrato e invasivo che la struttura viaria assume in questo tratto di fondovalle. La distribuzione insediativa si distingue, infatti, per la netta cesura visibile tra il paesaggio dei rilievi montuosi e la parte pianeggiante del territorio comunale, dove tra la riva dell'Adige e i primi rilievi si sono verificate forme consistenti di saturazione.

L'incremento edilizio che ha fatto seguito al piano vigente – soprattutto con i piani d'area e di lottizzazione –, il riordino della viabilità nelle fasce periferiche e la consistente presenza di aree produttive sollecitano un giudizio approfondito sugli spazi residuali da intendersi come dimensione strutturante del "paesaggio", territori in attesa di acquisire un ruolo qualificante per lo sviluppo della città.

In una situazione frammentata come quella roveretana, il tema del paesaggio non può infatti risolversi come inquadramento analitico e quantitativo di ambiti omogenei, o di contrapposizione tra urbano-rurale, montagna-pianura eccetera. Nemmeno come strategia di sola ricomposizione e salvaguardia di ecosistemi.

Risulta necessario, invece, far leva sulla trama dispersa e contraddittoria degli spazi residuali, sui loro punti di contatto, di transizione, su luoghi in cui una prospettiva di trasformazione, a cavallo tra natura e fattori culturali, può diventare qualità dell'abitare in senso esteso. Oltre a guardare agli ambiti di salvaguardia e valorizzazione del "bel paesaggio", il piano si concentra dunque sulle possibilità di restituire dignità e identità a territori residui che il recente processo di espansione edilizia ha reso luoghi senza qualità.

Questa preoccupazione ha chiamato in causa un approccio di pianificazione "orientata al paesaggio", con un gesto che per certi versi ha anticipato la visione della quale oggi appare permeato il recente Piano Urbanistico Provinciale.

Sin dalle prime esplorazioni si è cercato, infatti, di affrontare il tema paesaggio senza restringere il campo ad ambiti tematici specifici, come il sistema delle aree "verdi" urbane o quello delle aree sottoposte a tutela paesistica, ma piuttosto di sviluppare orientamenti e affrontare questioni territoriali e urbane in cui i contesti insediativi densi, i patrimoni naturali, le forme e le prospettive di vita presenti sono valutati come appartenenti a un sistema organico.

Lavorando nel solco della qualità e della pertinenza dei processi in atto piuttosto che in direzione della predisposizione di un prodotto finito.

Quale paesaggio

Evoluzione storica, giacitura geografica e dinamiche insediative recenti hanno fatto del comune di Rovereto un caso nel panorama trentino nel quale, intorno a una città da tempo caposaldo di importanti flussi viari, si verifica, ai bordi dell'Adige e dell'alveo rettificato del torrente Leno, una massiccia edificazione di gran parte del territorio di pianura disponibile.

Questa edificazione e i flussi di attraversamento del territorio comunale che si sono di recente sviluppate, sembrano aver rovesciato le forme di connessione storiche tra le parti, e intaccato il tessuto connettivo rappresentato dall'agricolo, senza introdurre nuove gerarchie insediative e nuove logiche di percorrenza.

Il paesaggio "residuo" – orti e vigneti, relitti di strade agricole, canalizzazioni e rive, frane, discariche, ecc. – assume oggi un carattere di particolare provvisorietà, conseguente alla percezione di una progressiva colonizzazione del territorio all'interno del quale risulta necessario sviluppare una visione aggiornata e pertinente della parola "paesaggio". Non solo come salvaguardia di frammenti residui.

In questo quadro, ad esempio, una riflessione propositiva va fatta sui margini delle aree sature, sulla loro riconoscibilità, sull'immaginazione di nuove relazioni con i paesaggi residui, sulle connessioni possibili.

Guardando oltre i limiti sfrangiati della città costruita e i confini della sua area produttiva, sono riconoscibili nella configurazione morfologica generale del territorio tre ambiti che assumono comunque caratteri paesaggistici riconoscibili, che vale la pena ricordare; tali ambiti si configurano come lembi inesplorati o periferici dello sviluppo urbano:

- *terreni pianeggianti prevalentemente connotati dalla coltivazione della vite*
- *pendici montane terrazzate, con vigne e coltivazioni agricole*
- *rilievi con forti pendenze, con boschi, prati e formazioni rocciose*

Questi paesaggi, riconoscibili e ben caratterizzati in altri comuni della valle – come, ad es. il sistema dei vigneti sul lato opposto dell'Adige – assumono un carattere di notevole promiscuità sui margini: la vigna comincia dove si arrestano edifici condominiali; il capannone s'interrompe a due passi dal biotopo, ecc.

Nella messa a fuoco dell'opzione paesaggio, il piano riflette su questa condizione, peculiare del territorio roveretano: la frana dei Lavini di Marco, con i massi che si trovano ormai compenetrati con l'area industriale e con il tracciato della provinciale, mostrano una scena emblematica di questa condizione.

Il paesaggio, sia nella sua fase di formazione del quadro conoscitivo che nella prefigurazione delle sue potenzialità progettuali, appartiene dunque a una condizione di mescolanza che ci appare un problema, ma anche come opportunità e una cifra identitaria di Rovereto e della sua storia.

Non è certo, quindi, per la sola unicità o esiguità di taluni paesaggi tradizionali che nel piano si è cercato un approccio paesaggistico, ma piuttosto per sviluppare una percezione condivisa e propositiva dei suoi contesti aperti, singolari nel quadro di una storia legata ai flussi di valle e di un intreccio di cultura industriale e attività intellettuali che ancora permangono.

L'identificazione di ambiti di lavoro intesi secondo la visione fin qui descritta, non può limitarsi alla codificazione di spazi finiti, ma tende a un visione della qualità paesaggistica intesa con processo, nella misura in cui le decisioni e le regole appartengo a un quadro che si immagina in divenire, prodotto dell'interazione tra le attività dell'uomo e la sfera della natura. "

Ed ancora più avanti:

"Si è voluto successivamente mettere in evidenza il ruolo e l'importanza di tre ambiti di paesaggio (cfr. Ambiti paesaggistici polarizzanti) che caratterizzano e connotano o possono

connotare il territorio comunale. Questi ambiti sono "polarizzanti" proprio per il carattere unitario dei confini che li delimitano, per le peculiarità paesaggistiche e la forza figurativa che li differenzia da altri, per il potere attrattivo sul fronte delle relazioni urbane e territoriali, anche a vasto raggio.

Questi ambiti, definiti nella percezione collettiva come luoghi di sedimentazione storica, di memoria sociale ancora viva e di valore naturalistico, possiedono una giacitura fisica strategica rispetto alla struttura dell'insediamento urbano, con numerosi punti di contatto, molti dei quali in attesa di trovare un'espressione progettuale appropriata.

Il "Bosco della città", a nord di Rovereto, lambisce i confini dell'abitato su tutto il perimetro ovest; in posizione baricentrica rispetto alla città, il "Parco del Leno" ricompone tutti gli spazi residui che ancora gravitano sull'asta del torrente. A sud, infine, il "Parco dei Lavini" si trova compresso tra l'area produttiva, la statale e l'abitato di Marco, in attesa di forme di connessione con queste ultime realtà e di valorizzazione.

Il paesaggio agricolo, con l'insieme delle coltivazioni, i percorsi e i manufatti appartenenti alla trama ancora presente del paesaggio storico, costituisce nel suo insieme il tessuto connettivo che dà coesione all'insieme delle aree descritte ai punti precedenti.

La qualità e il funzionamento dei sistemi sino ad ora descritti risiede nel modo in cui essi comunicano, soprattutto attraverso una rete di percorsi "lenti" che fa riferimento su alcune linee portanti, soprattutto ciclabili che il piano identifica."

... omississ …

"PARCO DEI LAVINI"

Il Parco dei Lavini, in prossimità dell'abitato di Marco, rappresenta l'ultimo dei tre nodi che sono stati immaginati quali asse portante del più generale sistema degli spazi verdi periurbani che caratterizzano la città di Rovereto. Quest'area è possibile identificarla come ricompresa fra la zona industriale a nord ed ovest, la statale n. 12 ad est ed il sistema di zone agricole più direttamente afferente all'abitato di Marco a sud.

All'interno dell'area del parco, così come perimetrata nella cartografia di Piano, è compreso anche il Sito di Interesse Comunitario, nonché Biotopo di valenza provinciale dei "Laghetti di Marco", istituito a testimonianza del valore naturalistico dell'area.

L'area nel suo complesso, attualmente, risulta dominata dalla presenza di estese superfici a bosco, con prevalenza di pino nero, specialmente per quanto riguarda le aree centrali e quelle poste a nord. Diversamente, nella parte a sud, più prossima all'abitato di Marco, è possibile riconoscere un mosaico paesaggistico dotato di maggiore articolazione strutturale, sia per la natura dei soprassuoli (in parte boscati, in parte interessati da colture agricole), sia per la morfologia dei luoghi, piuttosto articolata perché interessata da sistemazioni di natura agricola.

Attualmente l'area nel suo complesso appare scarsamente utilizzata per ragioni di varia natura, fra le quali la posizione piuttosto interclusa fra infrastrutture di carattere industriale e legate alla mobilità, per una certa difficoltà di accesso, perché non percepita secondo un meccanismo identitario da parte dei cittadini di Rovereto.

Certamente, i Lavini di Marco rappresentano però un'area di grande attrattiva, di notevole interesse, e con un valore potenziale in termini di possibilità di visita e fruizione compatibile con i valori naturalistici in essa presenti piuttosto alto.

Quindi, gli obiettivi che il Piano si pone vanno nella direzione del recupero della identità complessiva di questo luogo, senza modificarne profondamente la natura, ma facendo leva invece sugli elementi più significativi di questa (ad esempio, la particolare configurazione legata alla presenza della storica frana dei Lavini), per indirizzare le scelte su un trinomio conservazione/evoluzione/valorizzazione."

La stessa variante al PRG "Giugno 2009: Territorio – Ambiente – Paesaggio" ha declinato lo studio sul paesaggio attraverso l'introduzione e la definizione degli Ambiti del Paesaggio che trovano descrizione nell'art. 33 delle norme di attuazione del vigente PRG denominato "Ambiti omogenei del paesaggio":

"1. Per ambiti di paesaggio si intendono le aree del sistema degli spazi aperti non ricomprese all'interno del perimetro dei centri abitati, che per caratteri propri dell'uso dei suoli, degli aspetti geologici e geomorfologici, degli insediamenti, dei valori storici, culturali ed architettonici, dei valori percettivi e visuali, dei valori naturalistici, presentano caratteri di unitarietà per quanto attiene il sistema dei valori paesaggistici in essi presenti.

2. Per ogni ambito di paesaggio, individuato nelle tavole del PRG, il Piano individua i principi con i quali garantire, nei casi di interventi di trasformazione, la qualità generale dei caratteri

prevalenti del paesaggio,. Nelle richieste di permessi di costruire o nelle segnalazioni certificate di inizio attività una apposita relazione dovrà indicare in che modo il richiedente o il proponente ha inteso attenersi ai sottoelencati principi.

2. 1. Ambito di paesaggio 1 "Vigneti di Rovereto"

L'ambito di paesaggio è caratterizzato da estese superfici a predominanza di coltura di vigneto, in prossimità con il margine dell'abitato di Rovereto. Per ogni intervento di trasformazione urbanistica o edilizia che comporti la modificazione dei caratteri prevalenti del paesaggio, deve essere garantito il rispetto dei seguenti principi:

a) il mantenimento del paesaggio agrario in quella che è la sua articolazione prevalente;

b) il mantenimento e la valorizzazione della rete dei percorsi campestri attualmente esistenti, anche con finalità di collegamento con il tessuto urbano esistente, per il miglioramento della fruizione dei valori paesaggistici presenti nell'ambito;

c) la valorizzazione paesaggistica delle sponde del Fiume Adige, mediante interventi di rivegetazione localizzata con specie proprie dell'habitat fluviale;

d) il miglioramento paesaggistico dei margini urbani presenti nell'ambito.

Gli interventi di trasformazione urbanistica o edilizia che comportino la modificazione dei caratteri prevalenti del paesaggio che non corrispondono, anche parzialmente, principi precedenti, possono essere autorizzati nei casi in cui si dimostri la permanenza dei valori paesaggistici propri dell'ambito, ovvero contengano elementi migliorativi.

2.2. Ambito di paesaggio 2 "I Lavini di Marco"

L'ambito di paesaggio è caratterizzato da un paesaggio articolato, interessato da colture agricole a prevalenza di vigneto e da nuclei boscati in massima parte legati alla parte terminale della frana storica dei Lavini ed al biotopo presente.

Per ogni intervento di trasformazione urbanistica o edilizia che comporti la modificazione dei caratteri prevalenti del paesaggio, deve essere garantito il rispetto dei seguenti principi:

a) il mantenimento del paesaggio prevalente, in modo particolare per quanto attiene la sua articolazione e complessità;

b) il mantenimento, la valorizzazione ed il ripristino del sistema dei terrazzamenti presenti nell'ambito di paesaggio;

c) il mantenimento della rete dei percorsi campestri e forestali attualmente esistenti, anche con finalità di visita dell'area;

d) la salvaguardia e la valorizzazione degli elementi evidenti della frana storica dei Lavini (rocce, massi, bordi della frana, ecc);

Gli interventi di trasformazione urbanistica o edilizia che comportino la modificazione dei caratteri prevalenti del paesaggio che non corrispondono, anche parzialmente, ai principi precedenti possono essere autorizzati nei casi in cui si dimostri la permanenza dei valori propri dell'ambito di paesaggio, ovvero contengano elementi migliorativi.

Nell'area del Parco dei "Lavini di Marco" sono prevalenti le destinazioni e le normative contenute nel progetto approvato dall'Amministrazione di cui al successivo art. 35.

Il Comune di Rovereto promuove le azioni di conservazione, tutela e valorizzazione dell'ambito di paesaggio, con particolare riferimento al Biotopo dei Lavini di Marco e delle aree ad esso adiacenti e funzionali dal punto di vista paesaggistico, di concerto con gli altri Enti competenti ed interessati.

2.3. Ambito di paesaggio 3 "I vigneti di Marco"

L'ambito di paesaggio è caratterizzato da estese superfici a dominanza agricola, con prevalenza di coltura di vigneto, a sud del centro urbano di Marco.

Per ogni intervento di trasformazione urbanistica o edilizia che comporti la modificazione dei caratteri prevalenti del paesaggio, deve essere garantito il rispetto dei seguenti principi:

a) il mantenimento del paesaggio prevalente, in modo particolare per quanto attiene la tessitura degli appezzamenti agricoli;

b) il mantenimento, la valorizzazione ed il ripristino del sistema dei terrazzamenti presenti nell'ambito di paesaggio.

Gli interventi di trasformazione urbanistica o edilizia che comportino la modificazione dei caratteri strutturali del paesaggio che non corrispondono, anche parzialmente, ai principi precedenti possono essere autorizzati nei casi in cui si dimostri la permanenza dei valori propri dell'ambito di paesaggio, ovvero contengano elementi migliorativi.

… omissis …

2.5. Ambito di paesaggio 5 "Il territorio di Noriglio"

L'ambito di paesaggio è caratterizzato da estese superfici boscate, unitamente ad un insieme localizzato di colture agricole intorno al centro urbano di Noriglio, con nuclei di vigneti terrazzati e colture agricole eterogenee.

Per ogni intervento di trasformazione urbanistica o edilizia che comporti la modificazione dei caratteri prevalenti del paesaggio, deve essere garantito il rispetto dei seguenti principi:

a) il mantenimento dell'articolazione del paesaggio agricolo esistente, in particolare per quanto attiene la tessitura dei campi agricoli e la loro dimensione, i caratteri insediativi e morfologici dei luoghi;

b) il mantenimento, la valorizzazione ed il ripristino del sistema dei terrazzamenti presenti nell'ambito di paesaggio;

c) il recupero e la valorizzazione degli appezzamenti agrari storicamente interessati dalla colture terrazzata della vite;

d) il recupero e la valorizzazione delle aree storicamente interessate dai prati e dai pascoli;

e) la gestione delle aree boscate, in relazione alla generale valorizzazione paesaggistica.

Gli interventi di trasformazione urbanistica o edilizia che comportino la modificazione dei caratteri prevalenti del paesaggio che non corrispondono, anche parzialmente, ai principi precedenti possono essere autorizzati nei casi in cui si dimostri la permanenza ei valori propri dell'ambito di paesaggio, ovvero contengano elementi migliorativi.

… omissis …

2.7. Ambito di paesaggio 7 "Il Monte Zugna e la Frana dei Lavini"

L'ambito di paesaggio è caratterizzato dal rilievo del Monte Zugna e dalla frana storica dei Lavini, con un paesaggio di matrice quasi interamente boscata.

Per ogni intervento di trasformazione urbanistica o edilizia che comporti la modificazione dei caratteri prevalenti del paesaggio, deve essere garantito il rispetto dei seguenti principi:

a) la gestione delle aree boscate, in relazione al mantenimento ed al recupero naturalistico e paesaggistico delle aree sommitali di pascolo;

b) la gestione delle zone boscate di margine rispetto all'area urbana di Rovereto, attraverso interventi di conversione del bosco a dominanza di conifere con boschi misti di latifoglie.

Gli interventi di trasformazione urbanistica o edilizia che comporti la modificazione dei caratteri strutturali del paesaggio che non corrispondono, anche parzialmente, ai principi precedenti possono essere autorizzati nei casi in cui si dimostri la permanenza dei valori propri dell'ambito di paesaggio, ovvero contengano elementi migliorativi.

*2.8. Nell'area del parco del **"Cengio Alto"** compresa nello "Studio paesaggistico per le aree del monte Zugna, Cengio Alto e Piste dei Dinosauri", approvato dalla Giunta Municipale con propria deliberazione n. 115 di data 27 aprile 2005, sono prevalenti le normative e le destinazioni nello stesso definite.*

Preme richiamare anche i contenuti degli art. artt 35, 37 e 38 delle norme di attuazione del vigente PRG:

"ART. 35 Parco dei Lavini di Marco

1. Il Parco dei Lavini di Marco, il cui perimetro è indicato nella cartografia di PRG, quale caposaldo posto a sud del più ampio sistema di spazi aperti di valenza comunale, è caratterizzato da un sistema di valori naturalistici, paesaggistici, antropici, geologici, di particolare importanza e rilevanza. Nel perimetro del Parco dei Lavini di Marco è anche ricompreso il Biotopo dei Lavini di Marco, di interesse provinciale, che è anche Sito di Importanza Comunitaria IT3120080 "Laghetti di Marco", ai sensi della Direttiva 92/43/CEE sulla tutela degli habitat naturali e seminaturali. Per la tutela e la gestione degli aspetti naturali legati alla flora, alla fauna ed agli ecosistemi, l'Amministrazione Comunale, di concerto con l'Amministrazione Provinciale, promuove la realizzazione dello specifico Piano di Gestione del SIC, secondo quanto stabilito dalle norme comunitarie, nazionali e provinciali in materia di tutela della biodiversità.

2. In relazione agli obiettivi prioritari di conservazione e valorizzazione del sistema dei valori naturalistici, paesaggistici, antropici, geologici dei Lavini di Marco, l'Amministrazione approva un apposito progetto dell'area che dovrà rispondere alle seguenti strategie:

a) la conservazione e la valorizzazione del sistema delle risorse naturali presenti;

b) lo sviluppo di attività ricreative e di conoscenza degli ambienti naturali compatibili con il sistema delle risorse naturali;

c) la valorizzazione e lo sviluppo dei percorsi di visita interni;

d) il miglioramento del sistema dell'accessibilità;

*e) la gestione con finalità naturalistiche e paesa*ggistiche della componente boscata;

f) il mantenimento ed il miglioramento delle attività agricole presenti.

2bis. Sono altresì considerate rispondenti alle strategie di cui sopra, le attività e gli interventi volti all'esercizio di funzioni sportive, culturali e ricreative, ivi comprese la realizzazione

delle strutture e/o manufatti funzionali di limitata entità.

3. Per quanto attiene la declinazione operativa degli obiettivi di cui al comma precedente, si rimanda allo studio microurbanistico approvato con Delibera di Giunta Municipale n.

Rimane evidente che qualora il Piano Regolatore o sue varianti introducano soluzioni modificative che interessino le aree ricomprese nel Parco dei Lavini di Marco, tali modifiche prevalgono sulle previsioni dello studio microurbanistico senza necessità di provvedere alla revisione dello studio *microurbanistico.*

4. L'Amministrazione Comunale promuove inoltre la tutela e la valorizzazione del Parco dei Lavini di Marco attraverso studi, ricerche e progetti orientati a definire gli utilizzi compatibili con le risorse naturali presenti, allo scopo di promuovere delle forme di uso collettivo sostenibili, con particolare riguardo alla promozione della conoscenza degli ambienti naturali. Inoltre, l'Amministrazione Comunale promuove attraverso specifiche iniziative e progetti, le attività di didattica ambientale e le occasioni di conoscenza dei luoghi e dei paesaggi, in linea con quanto disposto dall'art. 6 della Legge n. 14 del 9 gennaio 2006 (Ratifica ed esecuzione della Convenzione Europea sul Paesaggio), in materia di sensibilizzazione ed educazione.

5. Sono comunque consentiti tutti gli interventi di conservazione e miglioramento delle risorse naturali presenti, ove documentati da studi, ricerche e progetti, insieme alla permanenza delle colture agricole, laddove esistenti. Sono inoltre consentiti gli interventi di natura forestale, secondo quanto stabilito dalla vigente normativa provinciale in materia e dal Piano Economico Forestale.

...Omissis...

ART. 37 Parco del Cengio Alto

1. Ogni intervento edilizio e di trasformazione del territorio deve essere conforme alle previsioni contenute nello "Studio paesaggistico per le aree del monte Zugna, Cengio Alto e Piste dei Dinosauri" approvato dalla Giunta Municipale con deliberazione 27 aprile 2005 n. 115.

ART. 38 Ambito di riqualificazione Campana-Casteldante

1. L'ambito di riqualificazione Campana-Casteldante, come perimetrato nella cartografia di P.R.G., ha come obiettivo prioritario il riordino e la valorizzazione di un luogo di notevole valore testimoniale dell'identità roveretana. In particolare, gli interventi ammessi nell'ambito, fatto salvo quanto già stabilito nella normativa di PRG riguardano l'inserimento paesaggistico della viabilità carrabile, pedonale, le aree di sosta attrezzate, la segnaletica. Per la realizzazione degli interventi dovranno essere utilizzate tecniche e materiali rispondenti a criteri di qualità paesaggistica, valorizzazione del contesto boscato, sostenibilità ambientale. Laddove gli interventi interessano immobili vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2004, la possibilità di effettuare le opere è subordinata all'autorizzazione dei competenti uffici provinciali della Soprintendenza.

2. Sono ammessi interventi di riqualificazione dei percorsi pedonali esistenti e/o la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, che hanno come obiettivo il collegamento organico fra il sito di Casteldante e la Campana dei Caduti, nel rispetto di quanto stabilito dal Piano Economico Forestale per la tutela e la gestione delle aree boscate.

3. La realizzazione della nuova strada di accesso carrabile deve rispondere a criteri di inserimento paesaggistico e minimizzazione dell'impatto ambientale, privilegiando tecniche costruttive ed utilizzo di materiali che consentano di conseguire obiettivi di generale qualità dell'opera stradale e dei manufatti di corredo rispetto al contesto. La realizzazione dell'opera stradale è subordinata alla redazione di un contestuale progetto di inserimento paesaggistico. Inoltre, il nuovo tratto stradale di collegamento carrabile dovrà prevedere un percorso pedonale e ciclabile aderente alla carreggiata stradale.

4. È ammessa la realizzazione di aree di sosta pedonale di modeste dimensioni, sia lungo i percorsi pedonali esistenti e/o di progetto, sia lungo il percorso della strada carrabile di progetto, corredate di attrezzature minime utili alla funzione assegnata.

5. È ammessa la realizzazione di adeguata segnaletica a corredo dei percorsi carrabili, pedonali e delle aree di sosta pedonali, avente sia funzione di semplice indicazione, sia funzione

di interpretazione territoriale, storica, testimoniale, con lo scopo di qualificare e dare riconoscibilità all'ambito nel suo complesso.

6. All'interno dell'ambito sono fatte salve le disposizioni relative alle singole destinazioni di zona.

La Variante al Piano Regolatore Generale "Novembre 2015: Anticongiunturale"

La centralità del paesaggio necessaria per affrontare in termini di visione l'area del Parco dei Lavini, viene non solo riconfermata ma ampliata con la Variante al P.R.G. "Novembre 2015: Anticongiunturale", adottata in prima istanza con deliberazione consiliare n. 24 di data 28 giugno 2017 ed in via definitiva con deliberazione n. 17 di data 17 aprile 2018, approvata dalla Giunta Provinciale con deliberazione n. 2156 di data 23 novembre 2018 ed entrata in vigore dal 30 novembre 2018.

Con la suddetta variante, infatti, viene costituito un nuovo ambito del Paesaggio denominato "Ambito del Paesaggio Verticale della Ruina Dantesca-Zugna" declinato all'art. 38 bis "Ambito del Paesaggio Verticale della Ruina Dantesca-Zugna" delle Norme di Attuazione del PRG:

"1. Il sistema di cui al presente articolo denominato "ambito del paesaggio verticale della Ruina Dantesca-Zugna" si estende dai Lavini di Marco nella piana della Vallagarina fino alle vette dello Zugna e comprende il versante dello Zugna includendo la campana dei Caduti e Castel Dante verso nord e il Monte di Marco a Sud.

È composto dai seguenti ambiti di paesaggio, in ordine dal fondovalle verso la vetta dello Zugna e del Torta:

- *Capitolo 1 Ambito di paesaggio 2 "I Lavini di Marco"*
- *Capitolo 2 Ambito di paesaggio 3 "I vigneti di Marco"*
- *Capitolo 3 Ambito di paesaggio 7 "Il Monte Zugna e la Frana dei Lavini".*

E' altresì composto dai seguenti elementi contraddistinti come Parco:

- *Capitolo 4 Parco dei Lavini di Marco*
- *Capitolo 5 Parco del Cengio Alto*
- *Capitolo 6 Ambito di riqualificazione Campana-Casteldante.*

Tale sistema di paesaggio include aree di interesse archeologico A e B, beni ambientali puntuali, patrimonio storico culturale puntuale (la Campana dei Caduti), Siti di Interesse Comunitario (la IT3120080), beni architettonici e artistici rappresentativi e alcune aree ed edifici soggetti a norme speciali.

2. In relazione alla molteplicità delle componenti ed emergenze ricomprese in tale ambito, e compatibilmente con le previsioni ambientali ed urbanistiche sovraordinate, sono consentiti gli interventi ammessi dalle singole norme di zona oltre a soluzioni volte e finalizzate alla valorizzazione dei contesti per finalità culturali, didattiche, sportive, ricreative, ludiche, ecc..

3. L'Amministrazione Comunale promuove la redazione di uno studio pianificatorio paesaggistico finalizzato a sviluppare le specificità dei singoli ambiti di paesaggio, attraverso azioni omogenee che favoriscano la lettura integrata del territorio individuando linee di sviluppo e criteri comuni. Tale studio, in funzione di idonea e puntuale analisi, deve essere quindi volto al coordinamento delle diverse realtà al fine di favorire una congrua quanto multi-sistemica azione pianificatoria, nel rispetto delle caratteristiche delle singole realtà che dovranno essere valorizzate in funzione di una lettura critica del territorio e del suo percorso. Le azioni contemplate nello studio dovranno altresì garantire uno sviluppo dell'intero comparto o di parti dello stesso, anche con riferimento a ragionati approfondimenti tecnico/economici, garantendo l'equilibrio delle singole iniziative urbanistiche da approntare e/o veicolare. Le progettualità dovranno assumere una valenza d'interesse collettivo, pubblico-privato o solamente privato. L'attuazione delle progettualità stesse, qualora ne ricorrano i presupposti, potrà avvenire attraverso previsioni convenzionali e/o forme di partenariato pubblico/privato volte alla valorizzazione del comparto primario, forestale, culturale, storico, sportivo, ricettivo, didattico, ricreativo, ecc.

4. Fino all'approvazione dello studio di cui al precedente comma 3, trovano applicazione le disposizioni, gli studi e gli strumenti già approvati, inerenti i singoli ambiti di paesaggio e di parco.

5. Lo studio di cui al comma 3, assume una funzione di riferimento primario in seno al P.R.G. comunale, e risulta quindi sovraordinato ed assorbente gli studi d'ambito di cui agli articoli 35, 37 e 38."

Fra le finalità del PRG per l'ambito del paesaggio in oggetto si trova *il mantenimento del paesaggio prevalente, in modo particolare per quanto attiene la sua articolazione e complessità, … la salvaguardia e valorizzazione degli elementi evidenti della frana storica dei Lavini (rocce, massi, ecc.) … omissis … .Il Comune di Rovereto promuove le azioni di conservazione, tutela e valorizzazione dell'ambito del paesaggio, con particolare riferimento al Biotopo dei Lavini di Marco*

e delle aree ad esso adiacenti e funzionali dal punto di vista paesaggistico. Ciò a significare l'importanza della protezione del bosco e dello specifico contesto.

Studio di Fattibilità per l'Ambito di Paesaggio verticale della Ruina Dantesca

La valorizzazione in chiave culturale, sportiva, turistica dell'area ricompresa all'interno dell'Ambito di paesaggio verticale Ruina Dantesca - Monte Zugna viene annoverata tra gli obiettivi strategici dell'Amministrazione comunale; tale obiettivo viene perseguito attraverso la realizzazione di un sistema integrato di sviluppo per la qualificazione e la rivalutazione di un'area vasta e articolata, per lo più non antropizzata di Rovereto, che va dalla cima del Monte Zugna, scendendo verso la "Ruina dantesca" e le orme dei dinosauri fino ai Lavini di Marco. L'idea è quella di promuoverne i molteplici aspetti paesaggistici con significato storico-culturale, geologico, naturalistico, sportivo e ricettivo.

A tal proposito è stato istituito un gruppo di lavoro, coordinato dal Servizio Progetto Speciale per il Rilancio delle Vocazioni della città e sono stati convocati e gestiti numerosi incontri, tavoli di lavoro e momenti di approfondimento anche con stakeholder esterni.

Il territorio interessato dalla necessità di rilancio e valorizzazione si sviluppa su un'area ampia e composita dalle valenze diversificate, che va come detto dalle vette del Monte Zugna fino ai Lavini di Marco nella piana della Vallagarina e comprende l'ampiezza del versante dello Zugna, includendo la Campana dei Caduti e Castel Dante verso nord e il Monte di Marco a sud. La stessa si può idealmente suddividere in tre parti, di seguito specificate.

1. Area montana dello Zugna - dove si collocano manufatti della Prima Grande Guerra, l'Osservatorio astronomico, il Rifugio alpino, percorsi per trekking, scialpinismo e mountain bike.

Si precisa che nell'area rientra il Parco del Cengio Alto (art. 37 delle Norme di Attuazione del PRG) e il SIC "Monte Zugna" IT3120114. La prevalente destinazione dei luoghi viene tuttavia ricondotta in "Aree a bosco", di cui all'art. 80 delle Norme di Attuazione. È comunque riconosciuta la destinazione a "Zone di interesse collettivo" di cui all'art. 83 per alcune strutture ad uso pubblico esistenti. La viabilità esistente è indicata come destinazione di zona. Sono indicati i singoli interventi puntuali del Parco del Cengio Alto (rif. Art. 37 delle NTA).

La parte interessata viene peraltro dettagliatamente normata dallo "Studio paesaggistico per le aree del monte Zugna, Cengio Alto e Piste dei Dinosauri" approvato dalla Giunta municipale con deliberazione 27 aprile 2005 n. 115.

2. Area mediana collinare - del versante ovest del Monte Zugna dove si collocano le Orme dei dinosauri e infrastrutture importanti come la strada d'accesso principale (proveniente dall'abitato di Lizzana o dal Sacrario militare), il parcheggio e la Baita degli Alpini, oltre a siti di rilievo storico come la Strada degli Artiglieri e la Grotta di Damiano Chiesa; di rilievo naturalistico come la Sorgente Prà, Busa dell'Adamo e il Fungo di Albaredo; questi ultimi due, unitamente ai Lavini di Marco, sono indicati come elementi geologici e geomorfologici con espresso riferimento all'art. 28 delle Norme di Attuazione del PRG ed al Piano Urbanistico Provinciale.

Anche in quest'area rientra nell'ambito del Parco del Cengio Alto, in parte nella perimetrazione del SIC "Monte Zugna" IT3120114.

Anch'essa fa riferimento allo "Studio paesaggistico per le aree del monte Zugna, Cengio Alto e Piste dei Dinosauri" di cui sopra.

3. Area di valle - dove sono collocate: la zona "alberghiera" Aragno, le cave, il biotopo e l'area sportiva di Marco (campo da calcio e tamburello).

In questo contesto, la strada statale costituisce elemento di separazione tra il Parco del Cengio Alto (art. 37 delle Norme di Attuazione del PRG) posto a est, e il Parco dei Lavini di Marco (art. 35 delle Norme di Attuazione del PRG) posto a ovest.

La parte interessata dal Parco dei Lavini di Marco viene dettagliatamente normata dallo Studio Microurbanistico dei Lavini approvato dalla Giunta municipale con deliberazione n. 76 di data 16 aprile 2013.

L'ambito è interessato dall'inclusione e/o dalla vicinanza dei SIC: "Monte Zugna" IT3120114 e "Laghetti di Marco" IT3120080 (art. 25 delle Norme di Attuazione del PRG).

Lungo la statale, nella parte ad est, viene individuata una zona per attività ricettive alberghiere (rif. Art. 73) – ex Aragno, un'area di interesse collettivo, un'area di recupero ambientale (art. 95), aree a bosco, prato-pascolo, agricole e agricole di pregio.

Il Parco dei Lavini (che al suo interno vede anche la presenza dei due laghetti, di aree ad interesse collettivo a carattere sportivo, di aree agricole di pregio) confina ad ovest con una zona a prevalente destinazione di attività produttiva, ma dove trovano anche collocazione, conformemente

alla destinazione di zona di interesse collettivo, anche attività sportive all'aperto (campo pratica golf e aeromodellisti).

Nello specifico, lo "Studio paesaggistico per le aree del monte Zugna, Cengio Alto e Piste dei Dinosauri" sopra citato, mette in evidenza come nel PUP si cita espressamente che all'interno di questo vasto territorio esiste un particolare ecosistema costituito dai Lavini di Marco (Parco dei Lavini), dove sono presenti due piccoli bacini lacustri, una serie collinare di cumuli di pietre, una foresta artificiale di pino nero, campi coltivati a vite recintati da muri a secco e vecchie strade. L'area è prospiciente alla zona industriale di Rovereto ed è interconnessa con l'ambito viabilistico di accesso principale a sud della città. Si sottolinea come questo ambiente possa assumere la funzione di parco o di zona ricreativa.

L'Amministrazione comunale ha inteso promuovere la valorizzazione dell'intero ambito individuando alcuni possibili interventi:

1. per l'area montana – azioni volte a coltivare le reti, con il completamento di piccoli interventi d'infrastrutturazione previsti per migliorare i servizi già esistenti, come per esempio l'ampliamento della ricettività del Rifugio alpino, e soprattutto volte a creare un'offerta di fruizione turistica condivisa e coerente fra tutti gli attori che si muovono e operano in questo contesto: Museo Civico, Museo della Guerra, gestore del Rifugio, Servizio Foreste e Fauna della PAT, APT ed eventualmente i Comuni limitrofi (Ala e Vallarsa).

2. per l'area mediana - interventi focalizzati in particolare su le Orme dei dinosauri e la Baita degli Alpini, in termini di:

(a) salvaguardia: la Provincia Autonoma di Trento è già stata interessata per individuare da subito un progetto complessivo di messa in sicurezza, tutela e valorizzazione delle Orme. In particolare si reputano necessarie opere per irregimentare le acque piovane che portano possibili detriti sulla paleosuperficie.

(b) valorizzazione del sito paleontologico: con la creazione di un percorso attrezzato e sicuro di avvicinamento e visione delle Orme completo di segnaletica.

(c) realizzazione di un centro visite, "terminale di accesso per i visitatori": che comprenda biglietteria, bookshop, servizi igienici, spazi per la didattica, oltre a quelli amministrativi. Le ipotesi in questo caso potrebbero essere due: costruire uno spazio confacente con i criteri della bioarchiettura, utilizzando materiali naturali come legno e pietra, integrato nell'ambiente oppure valorizzare e ampliare l'esistente Baita degli Alpini.

3. per l'area di valle - almeno due linee di intervento.

Il primo aspetto riguarda il recupero dell'edificio ex Aragno, da utilizzare come punto di accesso visitatori dal fondo valle per tutto il contesto dei Lavini. Per una sua adeguata valorizzazione sarebbe necessario annettere all'edificio alcuni terreni adiacenti già di proprietà comunale.

Il secondo aspetto riguarda l'ipotesi di realizzazione di un campo da golf da almeno 9 buche, che partendo dal campo pratica si estenderebbe fino o addirittura oltre la strada statale.

Considerata la complessità degli elementi ivi presenti, con determinazione dirigenziale n. 1312/2017 di data 11 agosto 2017, è stato conferito all'arch. Marco Malossini l'incarico per la predisposizione di uno studio di fattibilità volto alla valorizzazione dell'ambito di paesaggio della Ruina Dantesca. Lo studio ha posto l'attenzione sulle diverse identità e vocazioni dei luoghi all'interno dell'ambito di paesaggio, sulle loro interconnessioni e sul loro sviluppo orientato alla sostenibilità. In particolare il tema della sostenibilità è stato affrontato analizzandone le dimensioni ecologica, economica e socio-culturale.

L'area viene quindi suddivisa in cinque microambiti: il microambito ricreativo e sportivo dei Lavini di Marco, il microambito delle Orme di Costa Violina, il microambito storico di vetta del Cengio Alto – Coni Zugna, il microambito naturalistico del Cengio Alto, il microambito storico-naturalistico Monte di Marco.

Particolare attenzione viene riservata al tema delle connessioni, di cui si riporta una proposta per l'area di fondovalle.

Lo studio ha inoltre ipotizzato 3 possibili scenari di futuro sviluppo per i diversi ambiti misurando i vari effetti sul territorio.

I contenuti degli strumenti di pianificazione generale a scala comunale ed i loro studi e progetto attuativi costituiscono riferimenti imprescindibili per le scelte di sviluppo e valorizzazione del territorio non solo comunale; le stesse trovano efficacia anche a scala più ampia, a livello di comunità di valle ed anche provinciale.

Alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene elemento minimo e imprescindibile, la garanzia di tutela dei profili paesaggistici sopraccitati attraverso l'inserimento degli stessi tra gli obiettivi specifici sviluppati all'interno delle analisi che saranno condotte al fine di garantire la coerenza esterna e interna nell'ambito dello strumento di pianificazione provinciale.

Posto che la documentazione è carente, non solo degli obiettivi specifici di tutela ma anche di obiettivi generali, opportunamente declinati e sviluppati con azioni minime volte alla salvaguardia degli ambiti sopra richiamati, si sottolinea la carenza sostanziale della documentazione di variante al PUP, circostanza che impone la richiesta di revoca della procedura.

OSSERVAZIONE N. 40

C10

Non pertinenza dello studio multicriteriale in tema di mobilità e infrastrutture per l'impiego di parametri scarsamente correlabili all'asserita pianificazione

Nell'allegato A – appendice 2 la premessa allo studio multicriteriale fonda i suoi presupposti sui flussi di traffico con particolare riferimento a quelli dei veicoli leggeri e dei mezzi pesanti nelle ore di punta.

Dalle valutazioni trasportistiche e cinematiche si declinano poi attraverso richiami formali e puramente generici una serie di indicatori e criteri di valutazione.

Gli indicatori e i criteri di valutazione appaiono molteplici e scarsamente interconnessi rispetto alle problematiche volte e poste alla base della variante al Piano Urbanistico Provinciale.

Segnatamente vengono presi in considerazione parametri demografici (numero residenti, indici di vecchiaia, tasso di incremento migratorio, etc.) e parametri socio-economici (presenze Italia più stranieri, addetti 2018 al turismo, imprese 2018 manufatturiero, etc.).

Tali parametri sono scarsamente correlabili (almeno ciò non è stato espresso e dimostrato) con l'oggetto della pianificazione in fieri.

In altri e più chiari termini i parametri considerati sono completamente avulsi e per nulla ponderati rispetto alle effettive esigenze pianificatorie.

Dalle valutazioni condotte non emerge pertanto una plausibilità di relazione tra lo studio in tema di mobilità e infrastrutture di trasporto condotte con le finalità proprie della variante.

Alla luce di queste considerazioni si nega pertanto la funzione di supporto dell'Allegato A – appendice 2 alla redazione della variante del Piano Urbanistico Provinciale – Corridoio Est.

In sintesi lo studio condotto appare non pertinente, avulso e scorrelato rispetto alle esigenze proprie dell'impostazione urbanistica pianificatoria.

Per questa ragione si chiede la completa rivisitazione dell'Allegato A – appendice 2, rivisitazione che per logica procedimentale determinerà la necessità di revocare / annullare la delibera della Giunta provinciale in quanto viziata alla fonte.

OSSERVAZIONE N. 41

B2

Impossibilità di relazionare gli impatti e le incidenze ambientali dell'opera asseritamente pianificata; carenze insanabili della relazione di incidenza ambientale

Dalla lettura della relazione di incidenza ambientale emerge in tutta evidenza l'impossibilità di circoscrivere e quindi descrivere le interferenze tra le azioni previste (non localizzate e non definite) ed il sistema ambientale.

Nei documenti ambientali si chiarisce che non è stato possibile individuare i "disturbi" portati dagli ipotetici interventi pianificati ma non localizzati.

Ed ancora, gli elaborati in parola allegati alla delibera della Giunta provinciale precisano che "la variante non prefigura le azioni necessarie alla attuazione delle esigenze di connessione individuata nell'ambito; risulta dunque in sé priva di impatti, che saranno individuabili in relazione alle fasi successive di pianificazione e progettazione degli interventi".

A nostro parere ciò risulta non coerente rispetto al livello di approfondimento che il PUP dovrebbe contemplare.

Come è possibile che un intervento dichiaratamente pianificato non venga localizzato sul territorio?

Come è possibile che un intervento infrastrutturale di collegamento non venga identificato nelle sue componenti modali e tipologiche?

A ben vedere la documentazione presentata risulta quindi del tutto priva dei minimali contenuti conoscitivi e di approfondimento atti a declinarne le possibili interferenze sul sistema ambientale.

Si ritiene pertanto che la relazione di incidenza ambientale presentata sia manifestamente sprovvista dei necessari quanto primitivi elementi base da strutturarne quanto meno un riferimento di accettabilità tecnica.

Si chiede pertanto, per i profili espressi nella presente osservazione, la revoca e/o l'annullamento della delibera della giunta provinciale con la quale si è dato corso all'adozione della variante del Piano Urbanistico Provinciale (corridoio est).

OSSERVAZIONI N. 42

A4 C6

Carenza nel rapporto ambientale dell'analisi multicriteria presentata: mancanza di elementi essenziali

Nel rapporto ambientale (Allegato A – documenti della valutazione) al capitolo 8 viene prospettata la metodologia dell'analisi multicriteria quale strumento per la valutazione delle proposte di connessione.

Merita ricordare che l'analisi multicriteria fa espresso riferimento agli aspetti squisitamente ambientali non declinando variabili importanti quali quelle di seguito espresse:

- i fattori socioeconomici non trovano nessun richiamo;
- il parametro costo non viene assolutamente ponderato;
- si devono esplicitare i rapporti percentuali attribuiti ai pesi delle problematiche ambientali rispetto ai parametri socio-economici ivi compresi i costi di intervento;
- non viene prefigurata la soluzione proposta e men che meno le possibili soluzioni alternative. Diventa imprescindibile garantire una valutazione concreta della soluzione proposta e delle alternative. Questo a conferma del fatto che la variante prospettata risulta indefinita e imprecisata e pertanto la stessa si conferma del tutto inammissibile sotto un profilo contenutistico;
- non viene valorizzata l'opzione zero o di mero potenziamento manutentivo delle connessioni esistenti;
- gli impatti vengono valorizzati secondo una logica quadratica; diventa però essenziale introdurre dei fattori soglia di impatto che qualora superati determinino necessariamente la non congruità della proposta e la sua automatica esclusione.

Le considerazioni sopra espresse evidenziano mancanze macroscopiche e del tutto irrinunciabili per consentire una valutazione di metodo e di merito.

Quanto prospettato in termini di analisi multicriteria appare pertanto viziato e privo di elementi assolutamente basilari per una convenzionale condivisione.

Si chiede pertanto la totale riformulazione dell'analisi multicriteria proposta in quanto carente e lacunosa.

OSSERVAZIONE N. 43

C8

Evidente non plausibilità dell'analisi della coerenza del rapporto ambientale (capitolo 5)

Il rapporto ambientale al capitolo 5 valuta la coerenza delle potenziali connessioni infrastrutturali con il quadro programmatico e strategico di riferimento.

Tali azioni di verifica vengono prospettate in termini di assoluta positività nella percentuale pari al 100%. Infatti nelle matrici che evidenziano le relazioni tra gli obiettivi generali della variante il quadro programmatico emergono solamente ed esclusivamente note di coerenza o di non pertinenza; non trova richiamo alcun fattore di non coerenza.

Questo fatto appare del tutto curioso e testimonia un lavoro assolutamente forzato nella logica di dimostrare una sintonia con il quadro programmatico sia a livello sovraordinato, sia a livello locale.

Come può leggersi coerente la realizzazione di una nuova connessione con la convenzione delle Alpi che pone, come già evidenziato in altre osservazioni, l'assoluta incoerenza nell'affrontare il problema delle criticità del traffico prevedendo nuove infrastrutture?

Solo a titolo di memoria si ricorda in questa sede che l'obiettivo n. 2 generale della variante è quello di "perseguire mediante nuove infrastrutture la connessione intervalliva sul territorio provinciale".

Potremo ulteriormente dilungarci sull'argomento ma è assolutamente pacifico che l'analisi condotta è stata opportunamente adattata al fine di far emergere un dato di coerenza totalizzante in termini del tutto formali ma certamente non sostanziali e non plausibilmente credibile. Peraltro si ritiene importante aggiungere la considerazione per la quale diventa assolutamente inconferente predisporre un'analisi di coerenza a fronte della mancanza dell'ipotesi di connessione che dichiaratamente non è localizzata e non è neppure definita sotto un profilo tipologico.

Per le ragioni sopra espresse si ritiene che la verifica di coerenza costituisca semplicemente un esercizio di stile e che non abbia alcun tipo di radicamento reale e concreto con le problematiche oggetto di valutazione.

Si chiede pertanto la totale riformulazione del documento in parola.

OSSERVAZIONE N. 44

A2 A3

Formulazione non plausibile dell'assegnazione dei punteggi per l'analisi e la valutazione delle proposte.

Il metodo introdotto dalla Variante in discussione si impernia attorno al concetto di "analisi multicriteria" che, come dice la relazione, è funzionale alla "(…) costruzione del rapporto tra le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario complesso che l'ambito di connessione sottende" e che, alle quattro tematiche individuate sono stati assegnati i seguenti punteggi:

- esigenze di connessione/connettività 40
- ambiente 25
- fattibilità tecnica 25
- costi 10.

il proposto metodo di valutazione multicriteria in base a cui valutare i possibili esiti alternativi potrebbe assumere valore in campo pianificatorio se applicato ai contenuti della Variante al PUP e non a una "pianificazione subordinata" non ancora definita.

La proposta di pesatura, con l'attribuzione di un punteggio ridotto alle tematiche ambientali, non è in nessun modo motivata seppur decisiva per l'esito dell'analisi stessa, mentre per definizione e buon esito del metodo dovrebbe essere oggetto di condivisione nell'ambito del procedimento che interessa prima la presente Variante e, in seguito, la pianificazione subordinata.

La VAS non è finalizzata ad elaborare valutazioni di merito né propone o confronta alternative pianificatorie e progettuali, e i relativi contenuti sono assunti a prescindere da concrete argomentazioni, senza apportare, perlomeno in maniera sintetica, motivazioni e dati a sostegno delle conclusioni poste (miglioramento dell'accessibilità e della mobilità di persone e merci, "riduzione degli impatti del transito, accompagnata da uno sviluppo economico dei territori attraversati e al rafforzamento delle connessioni con le Regioni vicine e con i grandi corridoi transeuropei", integrazione nella proposta di PUP dell'obiettivo di "riduzione delle emissioni climalteranti e di inquinanti in atmosfera e di contenimento del rischio climatico"), peraltro condotti facendo riferimento a matrici ambientali a scala provinciale, cioè troppo ampi rispetto alle aree territoriali di riferimento della Variante, e basandoli su dichiarazioni di intenti e obiettivi.

Infine all'interno del rapporto ambientale si rileva la medesima criticità relativamente alle modalità di assegnazione dei pesi a ciascun aspetto da analizzare (aria 5%, acustica 10%, paesaggio 20%, reti ecologiche e biodiversità 20%, agricoltura 5%, archeologia 5%, acque superficiali 15%, acque sotterranee 10%, elementi geologici 10%).

Per quanto sopra detto si ritiene che la costruzione dei criteri afferenti al metodo di valutazione siano del tutto apodittici e per nulla giustificati. Non si può pertanto pensare che l'analisi venga coordinata in termini del tutto astratti ed in relazione alle valutazioni astrattamente dichiarate. Per questa ragione si ritiene che non sussistano i presupposti di plausibilità e ragionevolezza per procedere con le valutazioni se prima se non si addiviene ad una totale motivata riformulazione delle griglie proposte.

OSSERVAZIONE N. 45

C2 C6 C11

Mancanza assoluta di un quadro conoscitivo preliminare relativo all'ipotesi di variante che di fatto impedisce di verificare la sostenibilità ambientale e socio economica della proposta

La mancanza di un quadro conoscitivo preliminare relativo all'ambito geografico di riferimento non permette di verificare la sostenibilità ambientale e socio-economica della proposta di Variante al PUP, confermando una lacuna riscontrata anche nel documento preliminare e nel rapporto preliminare, né di valutare con sufficiente dettaglio la coerenza degli obiettivi dichiarati con i quadri programmatico, pianificatorio, ambientale e socio-economico attuale, e che l'indefinitezza della soluzione territoriale corrispondente all'Ambito di connessione Est impedisce:

- di fornire adeguate indicazioni in relazione ai possibili impatti ambientali significativi, anche di tipo cumulativo, derivanti dall'attuazione della Variante al PUP, con particolare riguardo alle principali matrici ambientali (suolo, acqua, aria, rumore), all'impatto sul paesaggio e alla potenziale frammentazione delle connessioni ecologiche, e dall'eventuale interferenza con ulteriori interventi programmati o in fase di realizzazione;
- di analizzare in via preventiva le ragionevoli alternative, compresa la non realizzazione dell'ampliamento del corridoio Est (opzione zero).

OSSERVAZIONE N. 46

A2 A3 A4

L'attribuzione dei pesi alle quattro tematiche di riferimento al fine dell'analisi multicriteria non pare giustificato secondo una logica ponderata e rispettosa della valenza ambientale dei siti.

L'attribuzione dei pesi alle quattro tematiche di riferimento al fine dell'analisi multicriteria, e agli aspetti specifici di cui al rapporto ambientale (aria, acustica, paesaggio, agricoltura, archeologia, suolo, sottosuolo e acque, reti ecologiche e biodiversità), in assenza di qualsiasi giustificazione e in assenza di un necessario percorso partecipato per la definizione degli stessi, non può essere posta in maniera unilaterale come unico metodo di valutazione delle future fasi di pianificazione subordinata o di sviluppo progettuale.

Si ribadisce, la necessità di esplicitare già in questa fase i criteri di scelta, non si condividono i pesi attribuiti alle tematiche, che penalizzano la parte ambientale, nonché i pesi attribuiti alle matrici ambientali che dovranno essere contestualizzati ad una scala territoriale adeguata.

Comune di Rovereto

piazza del Podestà n. 11

36068 – Rovereto (TN)

posta elettronica certificata (p.e.c.) comunerovereto.tn@legalmail.it

partita iva / codice fiscale 00125390229

CITTA' DI ARCO

Numero di protocollo associato
al documento come metadato (D.P.C.M. 3.12.2013, art. 20).
Verificare l'oggetto della pec o i files allegati alla medesima.
Data di registrazione inclusa nella segnatura di protocollo.

Spett.le **Provincia Autonoma di Trento**
Vicepresidente
Assessore all'urbanistica,
ambiente e cooperazione
Via Vannetti, 32
38122 Trento
serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it

OGGETTO: Trasmissione della deliberazione della Giunta provinciale n.1923 del 28/10/2022 avente ad oggetto "legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, artt. 28-31: adozione del progetto di variante al Piano urbanistico provinciale (PUP) relativa al Corridoio di accesso Est".

Con la presente e con riferimento alla nota di pari oggetto prot. n. S013/2022/18.2.2-2021-54/RS, inviata al ns. prot. n.32101 di data 11/11/2022, dopo aver visionato la documentazione di piano depositata, la scrivente amministrazione comunale presenta le seguenti osservazioni, che richiamano e confermano quanto già evidenziato con riferimento al "documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est - articolo 28 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m.".

1. In primo luogo si evidenzia come, in termini generali, il completamento del cosiddetto "corridoio di accesso est", si presenta come una progetto privo di una visione di insieme rispetto al contesto infrastrutturale che caratterizza l'intera provincia di Trento ed in particolare con riferimento a quelli che il PUP definisce "corridoi interni", funzionali all'integrazione dei territori provinciali interni. La modifica del corridoio est costituisce presupposto essenziale all'attuazione dell'ipotesi di prolungamento della viabilità proveniente dal Veneto con approdo a Rovereto, in alternativa al nodo principale di interconnessione dei vari sistemi di mobilità individuato attualmente dallo stesso PUP nell'ambito del territorio di Trento. Detta modifica al PUP non può essere attuata senza considerare le diverse e molteplici ricadute sui collegamenti interni esistenti e programmati, nonché tutti i possibili impatti sul già delicato equilibrio ambientale del territorio trentino, caratterizzato da criticità geologiche, idrogeologiche e di sicurezza del suolo che potrebbero generarsi e/o moltiplicarsi con l'attuazione della nuova infrastruttura. A4 B2 C5

2. Rispetto alla programmazione territoriale si evidenzia che l'adozione della variante da parte della Giunta provinciale dimostra come non sia stato dato il giusto peso agli indirizzi e agli obiettivi di sviluppo, da un lato e di sostenibilità ambientale, dall'altro, fissati dai diversi comuni che direttamente o indirettamente saranno condizionati dalla scelta di realizzare il tracciato viario della Valdastico. Indirizzi ed obiettivi che, non va dimenticato, discendono non solo dalla volontà specifica espressa da ogni amministrazione nel proprio ambito territoriale attraverso la pianificazione urbanistica ma anche dal riconoscimento di un principio più generale stabilito dalla stessa Provincia di tutela dell'ambiente e di riduzione del consumo di suolo. **A4 B2 C5**
3. Con specifico riferimento al territorio dello scrivente, già cronicamente congestionato dal traffico interno in tutti i periodi dell'anno, con punte nel periodo primaverile ed estivo che rivelano l'insufficiente dotazione infrastrutturale esistente, pare non siano stati valutati o comunque non siano stati ritenuti meritevoli di maggiore attenzione, gli impatti che l'attuazione delle previsioni della variante avranno nell'Alto Garda. Si evidenzia infatti che una nuova infrastruttura interprovinciale con approdo nel trentino meridionale, anche alla luce del tunnel Loppio-Cretaccio in fase di realizzazione, favorirebbe il trasporto di merci su gomma attraverso l'Alto Garda, generando un traffico parassitario di passaggio verso ovest, con evidenti conseguenze non solo in termini di sostenibilità ambientale ma anche sul piano della capacità dell'esistente e progettata viabilità interna a sostenere l'aumento dei flussi. **A4 B2 C5**
4. L'Amministrazione di Arco ritiene inoltre che le risorse impiegate per perseguire gli obiettivi di variante, non solo in termini di costi ma soprattutto di tempo ed energie, competenze tecniche, visioni politiche e tavoli di confronto, dovrebbero essere indirizzate piuttosto ad approfondire i temi legati al trasporto su rotaia e più in generale alla mobilità alternativa. In un'ottica di sostenibilità e gestione controllata dei flussi di traffico questa amministrazione non può non evidenziare come lo scenario proposto sia un pericolo per l'equilibrio di importanti fette del nostro tessuto economico ed ambientale. **C10**
5. Infine, rispetto alla rilevanza della variante in oggetto, che interesserà in maniera irreversibile diversi ambiti del territorio provinciale, dove per ovvi motivi si rileveranno inevitabilmente pareri discordanti tra i diversi interlocutori, si ritiene che si debba operare uno sforzo di condivisione il più possibile partecipato ed aperto, coinvolgendo fin dal principio approfonditamente tutti i diversi portatori di interesse, aprendo ad un ampio processo partecipativo, anche, se necessario, aggiuntivo ed integrativo a quel processo partecipativo già previsto dalla normativa vigente. **A2**

Distinti saluti

IL SINDACO
ing. Alessandro Betta

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.

MUNICIPIO: 38062 ARCO (TN) - Piazza III Novembre 3 - c.f. e p. Iva 00249830225
centralino 0464 / 583511 - fax 0464 / 518631
PEC: comune@pec.comune.arco.tn.it
SERVIZIO EDILIZIA PRIVATA 0464/583620 – 0464/583641 - fax 0464/583664
e-mail: tecnico.ediliziaprivata@comune.arco.tn.it
http://www.comune.arco.tn.it

Società Alpinisti Tridentini

Presidenza

Spettabile
Servizio Urbanistica
Tutela del Paesaggio

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
Piazza Dante, 15
38122 – Trento

serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it

Trento, 10/02/2023
Prot. n. 92/fa.an

Oggetto: Documento di presentazione osservazioni alla Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est adottata con deliberazione della Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022.

Il Consiglio Centrale della SAT, in data 31 gennaio, ha recepito e approvato il Documento di Osservazioni della Commissione Tutela Ambiente Montano, elaborato a seguito della consultazione della documentazione di piano relativa alla delibera della Giunta Provinciale n°1923 del 28 ottobre 2022. Nel rimarcare le numerose criticità riguardanti la variante al PUP relativa all'ambito di connessione Corridoio Est, tale atto si propone quindi di aggiornare le argomentazioni ampiamente trattate nel documento di indirizzo del Consiglio Centrale SAT, emanato ancora nel 2020 su sollecito delle Sezioni SAT di Besenello, Rovereto e Mori.

Anche nella nuova versione, permane uno scetticismo radicato relativamente alla reale necessità dell'opera, alla sua sostenibilità economica, ma soprattutto agli ingenti e permanenti danni ambientali che la sua realizzazione comporterebbe. Forti incoerenze si rilevano inoltre analizzando la proposta progettuale nel più ampio spettro della Strategia Provinciale di Sviluppo Sostenibile (SProSS), i cui obiettivi divergono profondamente da quelli perseguiti mediante il prolungamento dell'autostrada A31. A2 B2 C5

Nell'analisi della variante al PUP, quello che emerge principalmente è la mancanza di dati tecnici ed elementi di dettaglio funzionali ad una reale valutazione degli impatti conseguenti alla realizzazione dell'opera. Mancano del tutto informazioni concrete riguardo ai modi in cui dovrebbero essere garantiti i collegamenti interni tra insediamenti e territorio (per altro mai richiesti dalle comunità interessate, che hanno invece mostrato forte contrarietà alla loro finalizzazione) o di come si privilegerebbe la loro inclusione sociale. Lacunosi sono anche i dati di dettaglio sul traffico e sulla mobilità, così come mancano previsioni sull'evoluzione della domanda e dell'offerta e si avverte una sorta di schizofrenia pianificatoria, testimoniata anche dal continuo spostamento del tracciato e degli sbocchi dell'infrastruttura. A tal proposito, val la pena sottolineare come l'uscita all'altezza di Rovereto-sud andrebbe ad incidere su un territorio il cui sistema viario verso la porzione occidentale della B2 C5 C10

Technical Partner LA SPORTIVA | Sustainable partner Dolomiti energia | Partner CASSE RURALI TRENTINE | Partner ITAS MUTUA

provincia (Alto Garda) appare oggi già fortemente congestionato, con il concreto rischio di aggravare ulteriormente la situazione. Allo stesso modo, appare lontana la realizzazione di una terza corsia della A22. La valutazione strategica rivela vaghezza anche relativamente al tema del consumo del suolo e dell'urbanizzazione del paesaggio, per i quali si rimanda ad analisi future. Come dunque dare la propria approvazione ad un piano per il quale non vengono forniti dati riguardanti uno dei suoi principali impatti?

La totale incoerenza con la realtà trentina si conferma anche nell'analizzare le future opere previste nella Valle dell'Adige, dove sta prendendo forma il progetto di potenziamento del collegamento ferroviario del Brennero finalizzato alla riduzione del trasporto su gomma. Un'opera che se non dovesse essere avviata con le opportune attenzioni rispetto al complesso urbanistico, alla biodiversità e al paesaggio agricolo della Valle dell'Adige, già comporterà un forte impatto ed un ulteriore pesante carico antropico per l'intera valle. Andrebbe per questo posta innanzitutto maggiore attenzione ad un'analisi puntuale delle attuali sottostimate potenzialità per il trasporto merci e passeggeri nella nostra regione e nell'intero arco alpino, dove già oggi con minore spesa potrebbero essere razionalizzati i transiti sulle attuali infrastrutture, sia per la gomma che per il comparto ferroviario. **A4 C5 C10**

Anche la statale della Valsugana avrebbe margini di ottimizzazione dei flussi di traffico provenienti dal Veneto, razionalizzando i passaggi anche in considerazione di un possibile potenziamento della stessa ferrovia della Valsugana, ora in stato di forte difficoltà di esercizio per i passeggeri. Tutto ciò mette in risalto rispetto alla futura strada o autostrada Valdastico, che prima di dare per scontata la necessità di calare sul territorio pesanti infrastrutture, c'è assoluto bisogno di un piano generale della mobilità regionale, ma anche nazionale che in entrambi i due livelli di governo non sono ancora nemmeno abbozzati. Bastano queste considerazioni a mettere in evidenza la completa assenza di una visione sistemica e lungimirante per i trasporti in Trentino. **A4 C5 C10**

Sconcerta l'indeterminatezza degli impatti descritti nel Rapporto ambientale nel quale si rinvia puntualmente a future analisi e verifiche preventive: le ripercussioni sui siti della Rete Natura 2000, le necessità di tutela per le aree sensibili, gli aspetti di impermeabilizzazione dei suoli, di interferenza con corpi idrici superficiali e sotterranei ed il loro possibile inquinamento, frammentazione e perdita di habitat di pregio, ogni considerazione relativamente a questi aspetti viene demandata a studi futuri, senza suggerire possibili mitigazioni o compensazioni. L'assenza di valutazioni sull'inquinamento acustico, dell'aria e la considerazione delle conseguenze sulla stabilità geomorfologica dei territori interessati (possibilmente intaccata da tratti chilometrici di galleria) completano la serie di lacune del Rapporto Ambientale che, si mantiene sempre astratto, proponendo metodologie di analisi senza nessuna reale applicazione. **C5 C10**

Forse che un'analisi obiettiva di tali aspetti metterebbe in luce la totale insostenibilità e insensatezza del Piano? Fornire un parere su tali basi informative sarebbe una scelta quanto mai azzardata. L'affermazione secondo la quale la realizzazione dell'A31 comporterebbe una riduzione dell'impatto ambientale appare pertanto del tutto infondata e inaffidabile.

Le considerazioni sopra esposte assumono ulteriore valore nel ricordare la contrarietà espressa da tempo dai Comuni, dal Consiglio delle Autonomie Locali e dalle innumerevoli associazioni ambientaliste che da tempo seguono con preoccupazione l'evoluzione della vicenda e le cui posizioni non sono state assolutamente prese in considerazione dai proponenti e dai responsabili della Valutazione Ambientale Strategica. **A2**

Nell'esprimere il proprio parere negativo nei confronti della nuova variante, la SAT conferma la volontà di tutelare le montagne, il paesaggio e la natura del nostro territorio per il bene delle generazioni presenti e future.

LA PRESIDENTE
Anna Facchini

Società Alpinisti Tridentini

Technical Partner LA SPORTIVA | Sustainable partner Dolomiti energia | Partner CASSE RURALI TRENTINE | Partner ITAS MUTUA

CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
Gruppo consiliare provinciale del Partito Democratico del Trentino

SERVIZIO URBANISTICA
E TUTELA PAESAGGIO
ARRIVATO
09 FEB. 2023
Prot. 111468\18.2.2
SEGR. | A.A. | SIUP | P.U.

C.a.
Servizio urbanistica e tutela del paesaggio
Via Mantova 67
38122 TRENTO

Oggetto: deposito osservazioni

Ai sensi della procedura di cui all'dell'articolo 29 della l.p. 15/2015 si deposita lo studio allegato quale documento di osservazioni dello scrivente alla variante al Piano Urbanistico Provinciale approvata in prima adozione dalla Giunta Provinciale con deliberazione n. 1923 del 28.10.2022.

Rinviando al documento allegato per le osservazioni puntuali preme qui riassumere brevemente alcune considerazioni.

Lo studio rileva, al pari di altri pareri ed osservazioni emersi in queste settimane, la mancanza di fatto dei presupposti per addivenire ad una variante al PUP, che risulta attivata solo per rendere percorribile il completamento della A31 con lo sbocco a Rovereto sud, senza che siano esplicitate le motivazioni rispetto alla indicazione degli obiettivi fatta dalla stessa variante.

Si rileva anche la completa mancanza di individuazione di possibili scenari alternativi.

In particolare emerge l'inconsistenza dell'ambito di connessione e delle aree di influenza, vedi Rovereto, o Altopiani Cimbri.

Scontato è anche rilevare la palese contraddizione rispetto agli scenari di mobilità sostenibile.

Si evidenzia inoltre la stridente contraddizione con gli altri strumenti di programmazione, provinciali nazionali ed europei, l'assenza totale di studi sulla mobilità e di valutazione degli scenari ferroviari, di mobilità pubblica, delle tendenze euroregionali, europee etc.

La variante risulta non come conseguenza del documento preliminare ma di fatto una sua sostituzione, che non risponde perciò alle osservazioni fatte al documento preliminare: il corridoio est viene sostituito dall'ambito di connessione, in contraddizione quindi con il Pup stesso, e non si rinviene alcun supporto di dati e di valutazione ambientale mancando appunto l'oggetto della valutazione.

E' necessario evidenziare che non può essere una variante al PUP il suo stesso svuotamento,

Partito Democratico del Trentino
Vicolo della Sat, 10 – 38122 TRENTO
Tel. 0461 227340

considerato che mancando un contenuto si rinvia ad un progetto, che si nega esistere, o ad un piano che non c'è, cioè quello della mobilità. L'assenza di contenuto non permette alla pianificazione subordinata di avere uno strumento di riferimento unitario. Pianificazione di secondo livello che dovrebbe essere il PRG di competenza comunale e il piano di comunità e non il piano della mobilità o addirittura la progettazione.

La variante compie il capolavoro di svuotare il PUP stesso, perchè non è più strumento di riferimento per la pianificazione subordinata e per gli altri strumenti di programmazione, ed è una variante da considerarsi quindi in contrasto con il nostro stesso ordinamento.

La Giunta ha approvato la variante perchè vuole la Valdastico ma per renderla possibile si evita di fare un piano della mobilità, che dovrebbe inserirla nel complesso della mobilità provinciale e non solo, si cancella il PUP, si ignorano i territori e la pianificazione subordinata.

Il tutto senza dati, motivazioni, analisi, senza domanda di mobilità che la giustifichi e senza sostenibilità.

Si compie pertanto il paradosso di una variante urbanistica che non valuta nulla.

Cordiali saluti

Cons. Alessio Manica

Trento, 09 febbraio 2023

Allegati:
- relazione d'analisi progetto variante urbanistica

Partito Democratico del Trentino
Vicolo della Sat, 10 – 38122 TRENTO
Tel. 0461 227340

Qnex
Mobilitätslösungen
Soluzioni per la mobilità

Analisi e valutazione del progetto di variante al Piano urbanistico provinciale della Provincia Autonoma di Trento, relativa all'ambito di connessione Corridoio Est

Bolzano, febbraio 2023

Variante PUP Corridoio Est
Bolzano, 02|2023.

Il presente documento è stato redatto da:
Qnex snc
piazza Domenicani 35
39100 Bolzano

Indice Generale

1. Premessa e sintesi 3

2. La variante di PUP 6

2.1. Documenti di riferimento 6

2.1.1. Allegato A) - Relazione illustrativa 6

2.1.2. Allegato A - Appendice 1 - La fase di consultazione sul documento preliminare e il confronto sulle scelte 8

2.1.3. Allegato A - Appendice 2 - Supporto specialistico in tema di Mobilità e Infrastrutture di Trasporto nell'ambito della redazione della VAS della Variante del Piano Urbanistico Territoriale Provinciale 8

2.1.4. Allegato A - Appendice 3 - Attuazione delle reti per la mobilità 10

2.1.5. Valutazione ambientale strategica - Rapporto ambientale 10

2.1.6. Sintesi non tecnica 10

2.1.7. Relazione di incidenza ambientale - VINCA 11

2.1.8. Allegato B) - Norme di attuazione 11

3. Valutazione e possibili spunti 12

1. Premessa e sintesi

La Giunta Provinciale della Provincia Autonoma di Trento ha adottato, con deliberazione n. 1923 del 28 ottobre 2022, il progetto di Variante al Piano Urbanistico Provinciale (PUP), relativa all'ambito di connessione Corridoio Est e Valutazione ambientale strategica.

Nell'ambito dei corridoi di accesso, il corridoio Est è descritto dalla Relazione illustrativa del PUP come quello rivolto verso il Veneto, teso all'interconnessione con il corridoio "Mediterraneo" e identificato "nell'asse della strada statale n. 47 con i relativi potenziali sviluppi e della ferrovia della Valsugana con i corrispondenti interventi di miglioramento".

Rispetto a tale assetto, la Provincia ha posto "l'esigenza di un approfondimento territoriale connesso con le funzioni del corridoio Est, evidenziando la necessità di verificare nello strumento di pianificazione provinciale strategie di sviluppo territoriale e possibili campi d'azione".

Come viene esplicitamente riportato nella delibera, questa esigenza trae origine dal documento conclusivo del Comitato paritetico costituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione generale per la Vigilanza sulle Concessioni Autostradali (MIT-DGVCA), con la partecipazione dei rappresentanti della Regione del Veneto e della Provincia autonoma di Trento, che, in data 9 febbraio 2016, ha individuato come scenario di comune interesse "il corridoio d'interconnessione infrastrutturale tra la valle dell'Astico, la Valsugana e la valle dell'Adige, che in territorio trentino si contestualizza anche come un collegamento tra viabilità ordinarie".

Questa impostazione è stata confermata dal Programma di Sviluppo provinciale della XVI Legislatura, approvato con deliberazione della Giunta provinciale n. 1075 del 19 luglio 2019, che ha posto l'obiettivo di "definire le modalità per la gestione delle connessioni con il Nord- Est anche facendo attenzione all'istituzione di aree di tutela per ridurre l'impatto del transito e considerando lo sviluppo economico dei territori attraversati, anche in relazione alla realizzazione dell'arteria della Valdastico".

Di conseguenza è stata avviata la procedura di Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est, al fine di inserire l'eventuale realizzazione della Valdastico, che fino ad allora appariva incoerente con la pianificazione provinciale.

La variante al PUP nasce quindi dichiaratamente per "sanare" l'assenza dal PUP della Valdastico, che era divenuta oggetto di accordi e programmi di sviluppo pur non essendo prevista nel PUP e di cui a quanto pare non si era finora sentita la necessità. B1 C5

E pertanto la variante al PUP non nasce da una qualche valutazione di effettive necessità in termini di mobilità e trasporti, che peraltro in Provincia di Trento non è presente a livello provinciale, in quanto vi è una perdurante assenza di un Piano Provinciale della Mobilità, come attestato anche nell'Allegato A - RELAZIONE ILLUSTRATIVA - Appendice 3: *Non essendo quindi stato approvato ad oggi uno strumento di pianificazione della mobilità generale vigente per tutto il livello provinciale, la gestione degli interventi, nonché l'attuazione del PUP, è avvenuta per piani stralcio della mobilità a livello locale e territoriale; attraverso la stipula di apposite convenzioni in cui far convergere una serie di interventi di sviluppo di nuova mobilità e attraverso la progettazione e la successiva realizzazione di singole opere/interventi, sulla base della programmazione settoriale.*

Si tratta di una situazione anomala e non certo ideale per la programmazione di opere strategiche.

Questo approccio della Variante al PUP, dichiaratamente volto a sanare e giustificare la presenza e la necessità della Valdastico, appare evidente in tutta la documentazione allegata alla delibera. A1 B1 B2 C1 C10

Ad esempio, nella definizione degli obiettivi che, come si vedrà, appare generica e incoerente, in risposta ad un presunto *"fabbisogno di connettività del territorio di riferimento"*, in particolare della Vallarsa e degli Altipiani Cimbri, che pervade tutti i documenti, ma non viene mai misurato e quantificato. E che peraltro sostanzialmente non emerge dalla lettura dell'allegato 3, che raccoglie i documenti con le osservazioni di tali territori di riferimento; peccato che tali documenti vengano però dichiaratamente *"assorbiti nel procedimento laddove coerenti con il livello strategico che appartiene alla pianificazione provinciale."*

In altri passaggi emergono più chiaramente differenti intenzioni, come a pag. 48 dell'Allegato A – Relazione Illustrativa: *"l'asse della SS47 quale arteria a servizio del traffico locale e della mobilità di breve-media percorrenza, confermando in questa prospettiva le opere di modernizzazione della linea ferroviaria, e il collegamento tra le valli dell'Adige e dell'Astico quale asse funzionale alla gestione della mobilità di medio lunga percorrenza attraverso la connessione diretta alla rete infrastrutturale nazionale ed europea."* Come effettivamente avverrebbe in caso di realizzazione della Valdastico, che però trascura completamente qualunque fabbisogno di connettività di Vallarsa e Altipiani Cimbri.

Oppure a fronte della prospettata realizzazione di collegamenti (auto)stradali, nell'assenza di un qualunque riferimento, nella Valutazione Ambientale Strategica, a possibili effetti negativi derivanti dall'aumento del traffico leggero e pesante, in termini di congestione, rumore, emissioni sia sulla nuova tratta, che sulla restante rete stradale e autostradale.

Manca una qualsiasi valutazione in merito alla possibilità di soddisfare quantomeno in parte i fabbisogni di trasporti di persone e merci attraverso un potenziamento della ferrovia e/o del trasporto pubblico su gomma, dove anzi si nota una stupefacente arrendevolezza e assenza di visione: *Infine, la linea ferroviaria della Valsugana Trento-Venezia, pur con diversi interventi e investimenti che negli anni le sono stati dedicati, si presenta inadeguata alle esigenze della mobilità di breve e medio/lungo raggio per deficit geometrici e di cadenzamento che non consentono ancora di offrire un servizio efficiente e moderno.* C1 C10 C12
Questa frase dovrebbe essere uno spunto per riflettere su quanto si è fatto finora sulla Valsugana e per un'eventuale azione correttiva rispetto al mancato raggiungimento degli obiettivi. Invece no, la risposta è nella realizzazione di nuove strade, benché in realtà le analisi del Supporto specialistico in tema di mobilità e infrastrutture di trasporto (Allegato A, Appendice 2) direbbero altro: *"La vastità del Corridoio, le caratteristiche delle direttrici stradali esistenti, in previsione, o di possibile completamento, suggeriscono di evitare la creazione di una specializzazione esclusiva e di ricercare, piuttosto, integrazioni reciproche tra le diverse infrastrutture in grado di creare un effetto rete, che consenta di mettere in campo politiche di orientamento delle componenti di domanda e, allo stesso tempo, di migliorare il livello di servizio delle tratte maggiormente critiche della Viabilità autostradale ed extraurbana principale in territorio Trentino."*

Si potrebbe andare oltre; ma è inutile cercare una logica, laddove continua a emergere la volontà di sanare e giustificare la possibile realizzazione di un'infrastruttura stradale.

Il presente documento costituisce pertanto un'analisi critica della Variante, sia con riferimento alla coerenza delle proposte e degli obiettivi dichiarati; ma anche provando ad ipotizzare alcuni spunti per quelle che potrebbero essere le reali esigenze del Corridoio Est, in termini di governo e C1 C10 C12

gestione della mobilità che consideri anche politiche di contenimento del traffico e di trasferimento modale entro limiti di tollerabilità sociale e ambientale. Come avvenuto per altri valichi alpini, in particolare in Svizzera, dove sono state compiute e perseguite precise scelte; mentre la mobilità in Trentino si è finora sviluppata, come abbiamo visto, in assenza di una pianificazione complessiva.

Non può certo essere di conforto il fatto che la Provincia non abbia rincorso la crescita del tasso della motorizzazione privata (che in sé è tutt'altro che un parametro di virtuosità), se ciò è parte di una strategia complessiva di politica industriale volta ad offrire alternative, poiché tale strategia è mancata; differentemente da quanto avvenuto ad esempio in Alto Adige o in altre Regioni italiane.

Il tutto alla luce anche del continuo evolvere del contesto e delle esigenze di mobilità sia a livello locale che internazionale, dell'evoluzione normativa e delle strategie messe in atto dai territori confinanti (ad esempio il BBT), con particolare riferimento allo spostamento modale e alla transizione energetica.

2. La variante di PUP

Il presente capitolo descrive in dettaglio la documentazione resa disponibile per illustrare il progetto di variante di PUP.

2.1. Documenti di riferimento

E' stata analizzata la deliberazione della Giunta Provinciale di Trento n. 1923 del 28 ottobre 2022 ha adottato la variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est; nonché i relativi Elaborati di Piano, costituiti da 8 documenti che vengono di seguito brevemente illustrati e commentati.

2.1.1. Allegato A) - Relazione illustrativa A3 A4 B2

La relazione mira a mettere in luce le criticità di un Corridoio Est lungo l'asse della Valsugana ma senza un'analisi quantitativa dei fabbisogni e del livello di raggiungimento degli obiettivi; nonché dei possibili interventi necessari per raggiungerli. Quando invece sarebbe logico soffermarsi ad esaminare a fondo questi aspetti prima di valutare se spostarsi altrove, in particolare da un corridoio vallivo ad un altipiano.

Di contro nella relazione viene molto enfatizzata la necessità di connettere i territori degli Altipiani Cimbri, ma senza spiegare come verrebbe ottenuta.

Di fatto l'unico progetto che emerge è il previsto completamento verso nord dell'autostrada A31 che viene ampiamente descritto in tutte le possibili varianti; mentre non viene nemmeno abbozzata un'altra possibile alternativa con miglioramenti della rete viaria attuale: magari meno efficace (in base a quali parametri?) ma meno costosa e più rapida da realizzare. Non si ipotizza nemmeno quale possa essere il ruolo del trasporto pubblico su ferro e su gomma; né le potenzialità ancora inespresse del trasporto merci su rotaia, presenti già oggi e/o pianificabili in futuro con la capacità aggiuntiva che verrà resa disponibile con il progressivo evolvere del BBT e delle tratte di accesso.

Non vengono considerati gli impatti sociali e ambientali di un'infrastruttura pesante, né il rischio di "generare" e "attirare" traffico: quando sarebbe il momento di parlare di esternalità negative, la valutazione viene rimandata alla successiva fase attuativa che si dovrebbe concretizzare in ipotesi progettuali di massima o piani stralcio della mobilità.

La relazione definisce 6 obiettivi per l'ambito di connessione Corridoio Est:

O.1 - Assicurare idonei collegamenti infrastrutturali del territorio provinciale in direzione Est con il Veneto, contribuendo all'interconnessione a livello europeo lungo il corridoio Mediterraneo: C1 C5 C6 C12 D1

Commento: Non viene ulteriormente definito quale sia il reale fabbisogno, né cosa si intenda per "idonei". E' però evidente come uno spostamento a sud-est rispetto al corridoio della Valsugana risulti decentrato per buona parte del territorio provinciale, soprattutto se l'accesso al corridoio avviene a Rovereto Sud, risalendo poi a Pedemonte (che è più a nord) per imboccare la Val d'Astico.

O.2 - Perseguire mediante nuove infrastrutture la connessione intervalliva sul territorio provinciale nell'ottica di assicurare i collegamenti interni tra insediamenti e territorio e di rafforzare le condizioni fisiche di inclusione sociale;

Commento: L'obiettivo viene molto enfatizzato e può apparire condivisibile anche se non viene in realtà definito e quantificato. Potrebbe paradossalmente non rispondere ad un reale fabbisogno, come apparirebbe anche dall'analisi delle osservazioni ricevute dal territorio. In ogni caso tale obiettivo non è raggiungibile attraverso un'infrastruttura autostradale come la Valdastico Nord, fortemente sbilanciata verso il traffico di transito rispetto alle esigenze della mobilità locale di breve e medio raggio. In particolare, la presenza di un unico casello in zona decentrata (Terragnolo) non riduce i tempi di percorrenza nelle connessioni intervallive. Non viene analizzata la possibilità di eventualmente meglio raggiungere tale obiettivo attraverso riqualificazione di strade esistenti e/o potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico.

O.3 - Rafforzare l'attrattività del Trentino nei macrosistemi economici nazionali mediante l'integrazione interna ed esterna nelle grandi reti;

Commento: Non viene descritto perché e quanto sia necessario rafforzare l'attrattività del Trentino e quanto essa dipenda dall'integrazione nelle grandi reti piuttosto che da altri fattori.

O.4 - Sviluppare il ruolo di centri attrattori di Trento e Rovereto ampliandone il raggio di influenza verso l'Italia e l'Europa orientale;

Commento: Come sopra, si tratta di un obiettivo non giustificato; non si capisce perché sia preferibile puntare ad esempio sull'Europa orientale, e quanto ciò dipenda dal potenziamento di SS47 e/o A31.

O.5 - Perseguire effetti non solo trasportistici ma anche socio-economici delle nuove connessioni infrastrutturali per rispondere alle esigenze di collegamento del sistema locale;

Commento: Questo obiettivo appare sostanzialmente connesso con l'obiettivo 2, e presenta le medesime criticità.

O.6 - Adottare modalità di spostamento delle persone e delle merci più efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze della competitività degli operatori. In tal senso va individuato un modello di mobilità che risponda in modo equilibrato all'obiettivo di ridurre l'impatto negativo sulla qualità dell'aria che deriva dall'aumento dei carichi di traffico e, allo stesso tempo, di migliorare l'attrattività e l'integrazione dei territori, nel rispetto di un bilancio ambientale complessivo.

Commento: Non vengono considerati gli aumenti di traffico leggero e pesante previsti tra Trento e Rovereto, né le perturbazioni che un nuovo accesso può portare su un'infrastruttura come A22, spesso già satura e dove comunque la capacità ambientale e sociale è inferiore alla capacità trasportistica.

5.2 Definizione di un metodo: la risposta al fabbisogno di connettività. La chiave di lettura della variante al PUP Corridoio Est è l'affermazione che il mero miglioramento della funzione trasportistica non soddisfa e non rappresenta, se non parzialmente, le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario, ivi compreso il fabbisogno di connettività del territorio. C1 C10

Torna nuovamente la connettività che non viene definita né quantificata, ma pare essere un fabbisogno assoluto e incondizionato da raggiungere a qualunque costo. Ammesso e non concesso che la connettività debba essere comunque perseguita, l'eventuale realizzazione della Valdastico Nord avrebbe ben ridotto impatto sulla connettività dei territori attraversati, in quanto infrastruttura orientata esclusivamente al traffico di transito. Anche in questo caso non vengono minimamente accennate ipotesi alternative, in particolare multimodali.

2.1.2. Allegato A - Appendice 1 - La fase di consultazione sul documento preliminare e il confronto sulle scelte A1

Tale documento contiene sostanzialmente copia della documentazione pervenuta nella fase di consultazione:

- osservazioni di comuni e comunità
- osservazioni del Consiglio delle autonomie locali
- risoluzioni del Consiglio provinciale n. 93 e 94 e relazione adottata dalla Terza Commissione permanente

In sintesi, è possibile affermare che tali documenti:

- sono per lo più critici verso la variante PUP che viene vista come un passo in favore del possibile completamento della Valdastico.
- Rilevano l'incongruenza tra obiettivi di sostenibilità e scenari che prefigurano la realizzazione di corridoi stradali tra il Trentino e il Veneto, determinando in tal modo una incongruenza di fondo tra gli obiettivi dichiarati e le soluzioni prospettate dalla variante medesima.
- Denotano come anche i territori che gravitano sulla SS47 non vedano nella Valdastico un'alternativa che possa sgravare di traffico la Valsugana.
- Propongono numerosi spunti e ipotesi che denotano l'assenza di un Piano Provinciale della Mobilità.

Si tratta di un lavoro cospicuo che ha impegnato numerose amministrazioni locali, ma probabilmente inutile. In premessa viene esplicitamente affermato che *"Essi sono quindi assorbiti nel procedimento laddove coerenti con il livello strategico che appartiene alla pianificazione provinciale."*

2.1.3. Allegato A - Appendice 2 - Supporto specialistico in tema di Mobilità e Infrastrutture di Trasporto nell'ambito della redazione della VAS della Variante del Piano Urbanistico Territoriale Provinciale C4 C10

Il documento è purtroppo solamente la Relazione di Sintesi del Supporto specialistico in tema di Mobilità e Infrastrutture di Trasporto nell'ambito della redazione della Variante del Piano Urbanistico Provinciale Corridoio Est redatto da TPS Perugia.

Sarebbe interessante potere accedere a tutte le analisi svolte, in particolare ai dati di traffico e alle matrici origine/destinazione per poterli valutare in maniera autonoma ed indipendente. Altrimenti diventa difficile esprimersi in merito ai passaggi metodologici e di contenuto, in quanto non è chiaro come si sia giunti agli indirizzi e alle raccomandazioni alla progettazione dei potenziamenti infrastrutturali del Corridoio, contenuti nella pagina conclusiva.

Va notato che parrebbe essere unicamente una valutazione del trasporto stradale, in particolare di persone. Senza alcuna analisi della capacità dell'infrastruttura ferroviaria merci e passeggeri o del trasporto pubblico su gomma: né in termini di offerta presente e prevista, ma nemmeno di domanda attuale e potenziale.

Ciò emerge anche, in particolare, nelle modalità di individuazione, nel sottobacino meridionale del Corridoio Ovest, di un'enclave che è stata denominata "Area di influenza diretta del Corridoio Est" ed è costituita dai Comuni di Mori, Nago-Torbole, Arco e Riva del Garda: *Questa differenziazione in seno al sottobacino si è resa necessaria a motivo del potenziamento, già programmato, della variante alla SS. 240 presso il Passo San Giovanni che, in caso di adozione di soluzioni per il potenziamento infrastrutturale del Corridoio Est che prevedano uno sbocco all'altezza di Rovereto, tende a realizzare una continuità che, oltrepassando il Corridoio Nord-Sud, mette in reciproca connessione l'area dell'Alto Garda con le zone di Folgaria, Lavarone e Levico.* Dando quindi per assodato, apparentemente senza alcuna preventiva valutazione, che il potenziamento del Corridoio Est dovrà essere stradale e non ferroviario; infatti non vi è alcun accenno al fatto che tra Rovereto e l'Alto Garda è ipotizzata anche la realizzazione di una ferrovia.

La relazione di sintesi arriva alle seguenti conclusioni: B2 C4

A. *L'area del Primiero e quella del Tesino, al fine di migliorare il collegamento con il Veneto, il Corridoio del Brennero e l'accessibilità ai servizi di eccellenza presenti in Provincia e fuori Provincia, devono poter contare su una riduzione del traffico pesante sulla SS.47 e, più in generale, dei fenomeni di congestione nella tratta terminale in accesso a Trento, accompagnati da una velocizzazione dei servizi ferroviari verso Trento e verso il Veneto.*

Commento: Non viene in particolare considerato come i fenomeni di congestione sulla SS47 siano dovuti solo in piccolissima parte al traffico di transito, che è assolutamente minoritario rispetto alla mobilità locale delle persone e delle merci.

B. *L'area centrale della Valsugana tra Borgo e Levico, in aggiunta a quanto già osservato per il Primiero ed il Tesino, deve assurgere al ruolo di cerniera territoriale per la distribuzione dei flussi da/per il Veneto e la Valle dell'Adige, attraverso un sistema di viabilità stradale e ferroviaria pluriconnesso.*

Questo obiettivo appare simile al precedente, ma non è chiaro e non viene ulteriormente definito.

C. *L'area dell'altipiano di Folgaria Lavarone deve poter contare su collegamenti, funzionalmente adeguati in rapporto alle caratteristiche della domanda da servire, sia con la Valle dell'Adige che con la Valsugana. Nel primo caso per migliorare la connessione con Rovereto e l'Alto Garda e, nel secondo, al fine di rafforzare il rapporto con la Valsugana.*

L'obiettivo non viene precisato. In ogni caso l'autostrada A31 migliorerebbe in maniera trascurabile le connessioni dell'altipiano di Folgaria Lavarone con Rovereto e l'Alto Garda (o con la Valsugana,

a seconda delle ipotesi di tracciato A31); e peraltro l'attrattività del minimo guadagno di tempo talora esistente, verrebbe fortemente ridotta dalla presenza del pedaggio, che porterebbe buona parte dell'utenza a preferire la viabilità ordinaria.

D. *L'area della Vallagarina deve assurgere al ruolo di cerniera di distribuzione dei flussi tra il Corridoio del Brennero, l'Alto Garda e l'area dell'altipiano di Folgaria - Lavarone.*

Anche questo obiettivo non viene ulteriormente precisato. Non si comprende per quale motivo e per ottenere quali vantaggi.

2.1.4. Allegato A - Appendice 3 - Attuazione delle reti per la mobilità

B1 B2

Il documento è un mero elenco dello stato dell'arte della pianificazione provinciale della mobilità (compresa la ciclabilità …) e degli interventi e azioni infrastrutturali di mobilità in corso su tutto il territorio provinciale.

Conferma l'assenza di un Piano Provinciale della Mobilità e quindi l'assenza di una gerarchia di priorità ed obiettivi a livello provinciale (che invece andrebbero considerati con coerenza e sistematicità anche nella firma di Protocolli d'Intesa o Accordi con analoghi territori limitrofi e/o con enti quali Trenitalia o RFI): si procede con Piani Stralcio a livello territoriale e locale, peraltro attualmente esistenti unicamente per una piccola parte del territorio provinciale.

Conferma inoltre che la Valdastico è stata finora assente e non considerata da tutta la pianificazione provinciale e negli interventi ed azioni di mobilità in corso; i termini "Valdastico" e "A31" non compaiono in tutto il documento.

2.1.5. Valutazione ambientale strategica - Rapporto ambientale

B1 B2 C5

Nei documenti di valutazione ambientale si avverte immediatamente un cambiamento di approccio. In 252 pagine il termine "A31" non compare mentre il termine "Valdastico" compare una sola volta, nella descrizione del Programma di sviluppo provinciale (PSP - XVI legislatura). Per il resto l'analisi è molto vaga e generica, rimandando a future VAS delle proposte di attuazione.

Nel documento si afferma che la valutazione strategica del piano viene fatta da un lato attraverso la coerenza del piano con il quadro programmatico e strategico di riferimento, dall'altro attraverso la valutazione degli effetti degli scenari alternativi di piano sulle componenti oggetto di valutazione.

La verifica di coerenza in realtà non verifica il piano, bensì unicamente gli obiettivi dichiarati del piano, senza alcuna analisi critica degli aspetti che abbiamo descritto nei precedenti paragrafi.

Non vi è alcuna valutazione degli effetti degli scenari alternativi, in quanto non viene presentata alcuna proposta. Ciò consente di rimandare qualunque valutazione sia rispetto agli obiettivi posti dalla variante sia rispetto alla sostenibilità ambientale.

2.1.6. Sintesi non tecnica

B1 B2 C7

Anche in questo documento sparisce ogni riferimento a Valdastico e A31.

E' sostanzialmente una sintesi del documento precedente di cui riprende tutti i principali punti.

2.1.7. Relazione di incidenza ambientale - VINCA C7

In tutto il documento non compaiono nemmeno una volta i termini "Valdastico" e "A31". La Variante in oggetto individua l'ambito di connessione Est senza identificare azioni/interventi, che sono demandate alle fasi successive di attuazione.

Sorprende l'osservazione secondo cui la Variante riguarda un Ambito *"in cui sono già presenti importanti arterie di collegamento, che già costituiscono elementi di disturbo e frammentazione del territorio. E che quindi in fase di individuazione e progettazione degli interventi andrà dunque considerata la possibilità di aggravare il sistema ambientale di riferimento e lo stato di conservazione di habitat e specie, dentro e fuori la Rete Natura 2000 e di altre aree di pregio naturalistico"*.

2.1.8. Allegato B) - Norme di attuazione

Documento breve e puramente formale. Contiene solamente le modificazioni degli articoli 41 e 44 dell'"Allegato B - Norme di attuazione" della legge provinciale 27 maggio 2008, n. 5 "Approvazione del nuovo piano urbanistico provinciale".

3. Valutazione e possibili spunti

E' sostanzialmente dichiarato dalla Giunta Provinciale stessa, come la Variante al PUP sia stata decisa per inserire nel PUP il prospettato completamento della Valdastico Nord, che si è deciso essere la soluzione e a cui il PUP deve essere adeguato. A prescindere da qualsiasi valutazione, dalle osservazioni dei territori, dalle politiche dei territori confinanti.

Non c'è quindi forse da stupirsi se manchi una seria analisi che sarebbe lecito aspettarsi:

- sull'importanza del Corridoio Est, ad esempio rispetto ad altri Corridoi, in base ad un'analisi e valutazione di fabbisogni con un dimensionamento quantitativo e una priorità di soddisfacimento rispetto a costi ed esternalità;
- sui motivi per cui il Corridoio Est lungo la SS47 non possa soddisfare i fabbisogni, anche attraverso l'analisi di possibili alternative;
- sulla possibilità di gestire, contenere o soddisfare tali fabbisogni attraverso altri corridoi;

E' però evidente come tale analisi in realtà dovrebbe costituire l'imprescindibile premessa per una valutazione efficiente ed efficace. Si tratta di un compito che va ben oltre lo scopo del presente documento, pertanto di seguito vengono presentati alcuni spunti per possibili approfondimenti, anche sulla base di territori comparabili che si muovono in due direzioni: **A2 C10**

- Un miglioramento dell'offerta a parità di dotazione infrastrutturale può avvenire rendendo più attraente il trasporto pubblico attraverso una corretta analisi e progettazione delle caratteristiche fondamentali (il cadenzamento degli orari, l'integrazione tariffaria, i canali e le modalità di informazione e promozione, ...) che molto spesso fanno la differenza a parità di risorse investite e che devono rappresentare gli obiettivi attorno a cui organizzare la pianificazione di breve, medio e lungo periodo delle attività e delle risorse. Ciò consente di alleviare la pressione sul trasporto privato motorizzato e offrire alternative per sempre più ampie fasce d'utenza.
- Relativamente alla costruzione di nuove infrastrutture – in un contesto di risorse scarse – è necessaria una lucida valutazione delle priorità, per essere in grado di stabilire un equilibrio tra le esigenze di efficienza ed efficacia dei servizi erogati, da un lato, e il valore e i benefici derivanti dal governo della mobilità territoriale, dall'altro. Ricalibrando quindi opportunamente le risorse tra le diverse forme di mobilità. Non sono processi facili né a livello politico, né a livello contabile: ma una più accorta politica degli investimenti in infrastrutture stradali consente sia di contenere e tendenzialmente arrestare la crescita dell'utilizzo del mezzo privato, che di liberare preziose risorse per potenziare i servizi di trasporto pubblico e investire nella realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto.

Ciò porterebbe a non investire tempo e risorse in una Variante al PUP scollegata da un'attenta valutazione dei reali fabbisogni, al fine di evitare tra l'altro le seguenti criticità: **B1 B2 C2 D1**

- Assenza di coerenza con gli obiettivi dichiarati, che non vengono raggiunti dagli interventi ipotizzati. A tal fine sarebbe maggiormente efficace una strategia più incisiva sul Corridoio Est attuale con un chiaro obiettivo in termini di offerta di trasporto ferroviario e con misure

di contenimento del transito di automezzi pesanti: la Regione Toscana ha annunciato all'inizio del 2023 la costituzione entro la fine dell'anno di una società – denominata Toscana Strade – per gestire la superstrada Firenze-Pisa-Livorno (Fipili) con l'obiettivo di far pagare un pedaggio ai veicoli industriali. L'importo sarà di circa il 70% di quello che attualmente si paga sulla parallela autostrada A11 Firenze Mare. La Regione afferma che i circa 50mila camion che transitano ogni giorno gratuitamente su questa superstrada contribuiscono in maniera rilevante al suo logoramento e quindi devono concorrere alle spese di manutenzione.

- Assenza di coerenza con la rimanente pianificazione provinciale, nazionale e internazionale sia trasportistica che ambientale: negli anni della transizione ecologica il futuro delle Valli del Leno non può diventare quello di corridoio fra A22 e Veneto.
- Assenza di analisi di per potenziare l'offerta di trasporto per le persone e le merci: un rigido cadenzamento dei servizi ferroviari passeggeri per tutto l'arco della giornata tra Bolzano e Verona (senza anacronistiche interruzioni dei servizi) a cui addurre un cadenzamento dei servizi su ferro e gomma di competenza provinciale; è possibile creare "un'offerta di trasporto" anche per le merci, valutando di estendere a Trento e/o a Verona i servizi di autostrada viaggiante (RoLa) che circolano ogni ora tra Brennero e Woergl; la capacità attualmente presente sulla linea ferroviaria del Brennero potrebbe essere sfruttata per offrire anche in Trentino e Alto-Adige questa alternativa.
- Assenza di analisi degli impatti ambientali dovuti al traffico generato dal nuovo corridoio infrastrutturale: sull'Altipiano di Folgaria e Lavarone (e in particolare presso l'ipotizzato casello di Terragnolo), nonché tra Trento e Rovereto dove la stessa A31 ha previsto un aumento del traffico veicolare leggero del 4% e pesante del 12% su tale tratta dell'A22 a seguito della realizzazione della Valdastico Nord con sbocco a Rovereto Sud. Quando già oggi A22 si trova in una situazione in cui l'emergenza è divenuta cronicità con impatti sociali, ambientali ma anche sull'efficienza stessa della mobilità che è costantemente a rischio blocco, con una corsia quasi permanentemente occupata dai camion che di notte invadono impropriamente tutte le piazzole di sosta di emergenza e le aree di servizio senza alcuna forma di regolamentazione e controllo.
- Assenza di coerenza con i recenti sviluppi nei modelli di affidamento delle reti autostradali in Europa che ha finora visto i paesi mediterranei, (soprattutto Italia e Francia; in maniera minore Spagna, Portogallo Grecia) accomunati dall'affidamento delle tratte principalmente a concessionari privati. Tali Paesi stanno sempre più ispirandosi a diverse policy europee che vedono un maggiore coinvolgimento di imprese pubbliche in un settore ritenuto strategico, in analogia a quanto avvenuto in Italia, ad esempio, nel settore altrettanto strategico dell'energia, dove lo Stato ha mantenuto il controllo di Eni e di Enel – e poi di Snam e di Terna – pur quotate in Borsa e che sono rimaste assai più focalizzate sulla missione loro assegnata. Il modello A22 da eccezione sta quindi diventando punto di riferimento, ad esempio con il recente trasferimento alla nuova società pubblica "Alto Adriatico S.p.A.", controllata dalle Regioni Veneto e Friuli, della gestione delle tratte autostradali A4 Venezia - Trieste, A23 Palmanova - Udine, A28 Portogruaro - Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre e A34 Raccordo Villesse - Gorizia. E con la Regione Veneto che ha messo la propria società CAV in condizione di potere subentrare ai privati nella concessione della Brescia-Padova e A31, in scadenza nel 2026. Peraltro tali sviluppi appaiono coerenti con una diminuzione dell'interesse veneto a completare a nord la A31,

che era tornata di attualità nel 2013 proprio in quanto condizione per la proroga della concessione della Brescia-Padova. Per cui la variante PUP arriverebbe quando nessuno è più interessato alla realizzazione dell'autostrada.

COMITATO MOBILITA' SOSTENIBILE TRENTINO
COORDINAMENTO AMBIENTE ALTO GARDA E LEDRO
AMICI DELLA TERRA ALTO GARDA E LEDRO

Osservazioni Piano urbanistico provinciale – *variante ambito di connessione Corridoio Est*

ALLEGATI A e B DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE N. 1293 del 28 ottobre 2022 avente per oggetto *"Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est."*

FEBBRAIO 2023

1. Premessa

Il Comitato Mobilità Sostenibile Trentino (d'ora in poi CMST) ha già inviato, con PEC le proprie osservazioni al documento preliminare approvato con la Deliberazione di 25 giugno 2021 n. 1058 ai sensi degli artt. 28 e 31 della l.p.15/2015, agli indirizzi (vedi allegato 1). Tali Osservazioni sono parte integrante di queste osservazioni agli allegati A e B della Deliberazione della Giunta Provinciale n. 1293 del 28 ottobre 2022 avente per oggetto *"Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est."*

Le osservazioni al Documento Preliminare sono disponibili al seguente LINK:

https://drive.google.com/drive/folders/1rjFqiHdmk7CS6OrhMVpxjlWJivd27qyU

Il CMST, il Coordinamento Ambiente Alto Garda e Ledro (d'ora in poi CA AGL) e gli Amici della Terra Alto Garda e Ledro (d'ora in poi AdT AGL) hanno organizzato gruppi di lavoro di *approfondimento sulle problematiche complesse della mobilità sostenibile, non solo in Trentino* ma anche sulle estensioni nazionali e internazionali. Nelle presenti osservazioni verranno riportati i risultati di tali lavori che continuiamo a mettere a disposizione delle istituzioni locali e delle associazioni ambientaliste che intervengono nei processi decisionali, sia per definire le visioni strategiche e le pianificazioni che per la progettazione e realizzazione di opere pubbliche e private.
Il CMST , il CA AGL, gli AdT AGL insieme intendono proseguire tali attività non con la semplice logica del NO a prescindere ma altresì con la logica costruttiva del NO a determinate decisioni, proponendo alternative di visione strategiche e progettuali, anche dal punto di vista tecnico e gestionali, che provengono "dal basso".
Con le presenti Osservazioni il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL intendono intervenire fattivamente sulla proposta di estensione del corridoio est nel territorio limitrofo al casello autostradale di Rovereto Sud. E' evidente l'intenzione, da parte della Giunta Provinciale di Trento, di procedere ad una variante del PUP che potrebbe costituire l'apripista ad opere pubbliche, come la realizzazione del completamento dell'autostrada a Nord della Valdastico A31, in territorio Veneto e Trentino.
Le seguenti Osservazioni fanno riferimento a tutta la documentazione messa a disposizione dal Servizio Urbanistica della Provincia autonoma di Trento e in particolare alla relazione non tecnica.
Inoltre il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL hanno sottoscritto l'Istanza di revoca, in via di autotutela ai sensi art. 21 quinquies, l. n. 241/90, del Rapporto Ambientale facente parte dell'allegato A) Documenti della valutazione che accompagna la delibera di Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 in vigore dal 11 novembre 2022.
Verranno altresì svolte osservazioni su questioni di carattere generale citate nel Progetto di *Variante* del PUP.

2. Considerazioni generali

2.1 Non coerenza con il Protocollo Trasporti delle Convenzione delle Alpi

B1 B2 C2

Il Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi nell'art. 11 comma 1 "Trasporto su strada", peraltro citato nella documentazione sintesi del Progetto di Variante, dice in modo chiaro che uno Stato Membro, prima di decidere di realizzare una nuova infrastruttura intraalpina deve verificare se gli attuali e futuri traffici possono essere soddisfatti da infrastrutture esistenti o potenziate.
Infatti:
L'articolo 11 comma 1 del Protocollo Trasporti stabilisce che "le Parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino", e pone le condizioni entro le quali i progetti stradali di grande comunicazione possono essere realizzati:
- gli obiettivi stabiliti all'articolo 2, comma 2, lettera j (primo obiettivo richiamato al paragrafo precedente) della Convenzione delle Alpi possano essere raggiunti tramite appropriati interventi di precauzione o di compensazione realizzati in base ai risultati di una valutazione dell'impatto ambientale;
- le esigenze di capacità di trasporto non possano essere soddisfatte né tramite un migliore sfruttamento delle capacità stradali e ferroviarie esistenti, né potenziando o costruendo infrastrutture ferroviarie e di navigazione, né migliorando il trasporto combinato o adottando altri interventi di organizzazione dei trasporti;
- dalla verifica di opportunità risulti che il progetto è economico, che i rischi sono controllabili e che l'esito della valutazione dell'impatto ambientale è positivo;
- si tenga conto dei piani/programmi di assetto territoriale e dello sviluppo sostenibile.

Quindi l'Italia, prima di realizzare il completamento della Valdastico Nord A31 in territorio Veneto e Trentino, dovrebbe valutare se la linea ferroviaria della Valsugana, opportunamente potenziata (completamente elettrificata e dotata di sottostazioni in grado di fornire quantità di energia elettrica per il trasporto merci e passeggeri, con il raddoppio dei binari, con i profili limiti adeguati al trasporto combinato a livello europeo, con aumento ferroviario che consente una massa assiale di 22,5 o 25 t/asse etc.) è in grado di soddisfare flussi di traffico futuri derivanti dal trasferimento dalla gomma alla rotaia.
La realizzazione della nuova linea ferroviaria della Valsugana dovrà essere accompagnata dal potenziamento delle infrastrutture per la logistica del Trentino, del Veneto e del Friuli Venezia Giulia. Cioè potenziare gli interporti e i porti per consentire un maggiore trasferimento di UTI (Unità Trasporto Intermodale) dalla gomma alla rotaia.
Tale questione non viene affrontata in modo esaustivo.
Alla luce di quanto sopra considerato e citato il CMST ritiene inutile procedere l'iter di approvazione del Progetto di Variante del PUP in quanto il Corridoio est è già previsto e il potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana e la messa in sicurezza della SS 47 che ne fanno parte, non necessitano di altri atti amministrativi, come la Variante Proposta, per essere progettati e realizzati.

2.2 Mancata pianificazione della mobilità sostenibile a livello provinciale e territoriale C3 C5

La pianificazione della Mobilità Sostenibile in Trentino è indispensabile per avere una visione strategica dello sviluppo economico, sociale e ambientale del territorio Trentino, nell'ambito dell'Euregio e più in generale in Europa.
La legge provinciale 30 giugno 2017, n.6, che è stata approvata dal Consiglio Provinciale sulla base della legge d'iniziativa popolare, fornisce alcuni elementi per la elaborazione del Piano Provinciale e i suoi piani stralcio, dei progetti specifici in materia di Mobilità sostenibile.
La legge provinciale 30 giugno 2017, n.6, "Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile" (b.u. 4 luglio 2017, n. 27, suppl. n. 3), deriva da una proposta di legge di iniziativa popolare. Disegno di Legge 15 dicembre 2014, n. 58 "Mobilità Sostenibile" fatta dal Comitato Promotore di cui ha fatto parte anche l'ing. Ezio Viglietti, portavoce del CMST, che ha contribuito alla stesura delle presenti osservazioni.
La lp 6/2017 ha introdotto alcune innovazioni per la Pianificazione, Progettazione e Partecipazione nei processi decisionali in materia di Mobilità Sostenibile (3P per la Mobilità Sostenibile).
Con delibera n. 576 dell'8 aprile 2022, la Giunta provinciale di Trento ha approvato le linee strategiche di indirizzo per la pianificazione della mobilità della Provincia autonoma di Trento (Mobilità, un Piano strategico che guarda allo sviluppo di tutti i territori - Comunicato dell'ufficio stampa della provincia n. 941, 8 aprile 2022); esse definiscono il quadro strategico di sviluppo del sistema mobilità nel territorio della Provincia Autonoma di Trento. Gli indirizzi di azione sono raggruppati in sei linee strategiche:

1. Governance e intermodalità;
2. Trasporto pubblico;
3. Mobilità dolce e micromobilità;
4. Infrastrutture e trasporto privato;
5. Merci e logistica;
6. Innovazione e ricerca.

Precedentemente la Giunta provinciale con la Delibera n. 1948, 28.07.2000 aveva approvato l'atto di indirizzo sulla mobilità.
Questi due atti amministrativi della Giunta Provinciale sono gli unici strumenti di pianificazione disponibili. Essi sono insufficienti e rappresentano una mancanza di visione strategica e di sviluppo futuro. D'altra parte non si comprendono le motivazioni di questa mancanza di volontà politica di elaborare e approvare **il Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile e suoi Piani Stralcio**. Affidando la pianificazione della mobilità solo ai sindaci dei comuni trentini, si rischia di utilizzare le risorse finanziarie disponibili nei singoli territori senza un disegno programmatorio più ampio. Forse si realizza il consenso, tanto perseguito da partiti e organizzazioni politiche presenti nelle istituzioni, nei singoli territori comunali, ma non si procede ad un utilizzo razionale delle risorse finanziarie che rischiano di essere disperse in mille rivoli, senza conseguire obiettivi di economicità, di efficacia ed efficienza.
La proposta di disegno di legge n.58/2014 è stato il risultato di un processo partecipativo, al quale hanno preso parte cittadine e cittadini ed associazioni trentine.

Nella proposta di disegno di legge si definisce il diritto alla mobilità che si persegue con:
- il rispetto delle necessità di mobilità della cittadinanza e delle prerogative del singolo cittadino,
- la sostenibilità ambientale, sociale ed economica.
- Il miglioramento della qualità della vita dei residenti e dei turisti.
- la possibilità della libera scelta di essere proprietari o meno di un mezzo privato, senza che questo ne pregiudichi la libertà di spostamento,
- una visione d'insieme di tutto il sistema provinciale e conseguenti politiche della mobilità.
Nella lp. 6/2017 vengono indicati i contenuti e il metodo di approvazione dei piani e dei progetti. Viene descritto nel dettaglio il percorso partecipativo. La pianificazione e i progetti non vengono "calati dall'alto" ma vengono proposti " dal basso" alle istituzioni e alle autorità competenti.
Nell'allegato 2 delle presenti Osservazioni, è rappresentata la gerarchia della pianificazione in materia urbanistica e nella correlata materia della mobilità sostenibile. Pertanto, come peraltro precisato nella lp 6/17, il Piano Provinciale e i Piano Stralci della mobilità sostenibile hanno preminenza gerarchica sulla pianificazione territoriale cioè sui piani stralcio della mobilità del PTC e sui Pums comunali.
Alla luce di quanto esposto sopra il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL ritengono indispensabile e improrogabile l'elaborazione e l'approvazione del Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile e suoi Piani Stralcio a complemento del PUP. Infatti l'articolo 2 comma 5 legge provinciale 30 giugno 2017, n.6
recita:
"5.L'approvazione e l'aggiornamento del piano e dei suoi stralci ha efficacia conformativa sotto il profilo urbanistico e prevale su ogni altro strumento di pianificazione territoriale per gli interventi espressamente definiti a livello cartografico dal piano."

2.3 Chi inquina paga. C3 D1

L'attuale *modal split* del trasporto delle merci e delle persone, squilibrato a favore dei mezzi pesanti e auto private, genera **esternalità negative** (inquinamento atmosferico e acustico, incidentalità, congestioni etc.), non più tollerabili dalla comunità trentina. Diventa improrogabile implementare azioni concrete per:

- **trasferire il trasporto delle merci dalla gomma alla rotaia** nel corridoio della valle dell'Adige;
- **implementare un sistema di mobilità sostenibile multimodale, integrato** per gli spostamenti delle persone dalle valli alle città di Rovereto e Trento, avente per ossatura principale la ferrovia e il TPL;
- **realizzare la metropolitana leggera di superficie del Trentino**, considerando l'ipotesi progettuale del Tram Treno. Ciò al fine di ridurre fortemente le esternalità negative e ottimizzare l'impiego di risorse energetiche rinnovabili.

Per realizzare tali azioni occorrono **ingenti investimenti** e reperire risorse finanziarie dalla fiscalità generale. Il criterio generale da applicare alle tasse, alle imposte, alle accise, ai pedaggi autostradali e ferroviari dovrebbe essere quello di comprendere tutti i costi generati dalle esternalità negative generate dai trasporti su gomma e su ferro. Cioè applicare il **principio "chi**

inquina paga" In particolare i pedaggi autostradali e ferroviari sono definiti dai gestori (concessionari e RFI) prevalentemente sul principio **"chi consuma paga",** facendo riferimento ai costi di manutenzione, degli investimenti e del consumo di energia elettrica per la modalità ferroviaria. Quindi risulta urgente la valutazione dei costi esterni ambientali nel settore della mobilità su strada e su gomma, al fine di giungere a migliorare qualità ed **equità delle imposte ambientali**, in attuazione del principio "chi inquina paga", riformando la fiscalità ambientale con l'introduzione di tasse sulle emissioni e rendendo le nuove imposte coerenti con la misura dei costi esterni ambientali, possibilmente in **un'ottica di economia circolare**.

2.4 Fondo Provinciale per la Mobilità Sostenibile. Internalizzazione delle esternalità negative C3 D1

E' stata promossa la presentazione **di mozioni presso i Consigli comunali di Rovereto, Mori e Riva del Garda, Arco, Dro, Drena e Terragnolo** (vedi allegati 3,4,5,6,7,8 e 9), mozioni, approvate all'unanimità, con le quali si propone di istituire **il Fondo Provinciale per la Mobilità Sostenibile**, dove dovrebbero affluire le attuali risorse finanziarie esistenti nel Bilancio Provinciale e quelle provenienti dai pedaggi autostradali e ferroviari, in base al principio "chi inquina paga". Tale Fondo consentirebbe di finanziare progetti comprendenti opere pubbliche infrastrutturali e servizi nel territorio trentino, migliorando la qualità della vita dei residenti e promuovendo **il turismo sostenibile.**
In tal modo si realizza l'internalizzazione delle esternalità negative e si rende trasparente, nei confronti della cittadinanza, la disponibilità di risorse finanziarie per realizzare infrastrutture e servizi per la Mobilità Sostenibile in Trentino e nell'Euregio.

2.5 I sussidi ambientalmente dannosi (SAD) e ambientalmente favorevoli (SAF) C3 D1

Come trattato al punto 6.1 delle precedenti Osservazioni al Documento Preliminare (vedi allegato 1) la riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi e l'aumento dei sussidi ambientalmente favorevoli nel settore dei trasporti potranno rappresentare la premessa per l'effettivo trasferimento, del trasporto delle merci e delle persone, dalla gomma al ferro. Purtroppo l'eliminazione **degli sconti sulle accise dei carburanti a favore degli autotrasportatori e l'aumento dei pedaggi ai mezzi pesanti**, non si sono ancora verificati a causa del forte peso delle lobby di tale settore. Tali provvedimenti avrebbero la conseguenza di perdita di consenso dei vari governi che si sono succeduti negli ultimi anni. Analoghe considerazioni potrebbero fatte sui sussidi concessi alle lobby dei costruttori di auto private.
Pertanto il trasferimento degli spostamenti delle merci e delle persone dalla gomma al ferro non è solo determinato dall'offerta di infrastrutture e dalla riorganizzazione della logistica ma soprattutto nel cambiamento delle politiche dei pedaggi e delle accise sui combustibili fossili che potrebbero determinare una diversa ripartizione dei flussi di traffico nei diversi valichi alpini, compreso quello del valico del Brennero.

2.6 Esiste l'alternativa al collegamento autostradale Valdastico Nord A31? C2 C10

Come detto, il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL ritengono che **l'alternativa alla realizzazione del collegamento autostradale Valdastico Nord A31 tra il Veneto e il Trentino sia il potenziamento del corridoio est previsto nel PUP, cioè la linea ferroviaria della Valsugana e la SS47.**
Quindi non risultano necessari ulteriori ampliamenti del corridoio est.
Tale alternativa consentirebbe di realizzare:

1. **Un valido collegamento tra gli interporti e i porti veneti con il Corridoio Scandinavo Mediterraneo** per il trasporto delle merci. Tale trasporto risulterebbe complementare a quello che si sviluppa attraverso **il Corridoio Mediterraneo** e che interessa l'interporto di Verona QE e il futuro l'interporto di Isola della Scala.
2. **Un valido trasporto passeggeri di lunga percorrenza**, tra il Nord Europa e Venezia e altre località turistiche del Veneto e del Trentino.
3. Un notevole miglioramento del trasporto locale su ferro sia in territorio Trentino che in quello Veneto.

Difatti, con il raddoppio del binario, gli incroci e le precedenze potrebbero essere effettuati in modo più efficace, con conseguenti miglioramenti dell'esercizio ferroviario e sensibile riduzione dei tempi di percorrenza.

2.7 Potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana C12 D1

Come già detto il potenziamento della linea ferroviaria Trento – Primolano - Venezia Mestre (Valsugana) può costituire una valida alternativa alla realizzazione della Valdastico Nord A31. Tale potenziamento si potrebbe realizzare con un modello di servizio impostato sul trasporto delle persone nelle ore diurne e trasporto combinato accompagnato e non accompagnato nelle ore serali e notturne. Gli interventi strutturali da eseguire sarebbero:
- rifacimento di tutte le gallerie per consentire il trasporto combinato;
- raddoppio del binario;
- massa per asse di 22,5 t o 25 t per l'intera linea;
- introduzione di tecnologie per la sicurezza ferroviaria;
- aumento della lunghezza dei binari per consentire il ricovero dei treni merci per incroci e precedenze.

Tali azioni possono essere implementate a seguito di un progetto di fattibilità tecnica ed economica PFTE elaborato da un gruppo di lavoro che affianchi ITALFERR, progettista di RFI.
La nuova linea ferroviaria della Valsugana, facente parte della metropolitana di superficie dell' Euregio, potrebbe essere realizzata a seguito della realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento – lotto 3a, che aumenterebbe la potenzialità del Nodo di Trento, eliminando tutte le criticità e adottando tutte le prescrizioni e adottando un tracciato alternativo a quello di RFI proposto da associazioni e comitati.
Si potrebbero realizzare relazioni Monaco-Venezia via Valsugana senza rotture di carico.

Il potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana potrebbe rappresentare una valida alternativa per trasferire il trasporto delle merci dalla gomma alla rotaia e collegare efficacemente gli interporti veneti con l'asse dell'Adige e con l'interporto di Roncafort.
I GDL del CMST hanno prodotto un progetto di potenziamento della linea della Valsugana e le cartografie delle singole tratte elaborate dall'ing. Alberto Baccega, che sono disponibili a chiunque lo richieda all'indirizzo comitato.mobilitatn@gmail.com.

2.8 Collegamento ferroviario Trento – Rovereto – Lago di Garda C12 D1

I collegamento ferroviario tra il Lago di Garda e il corridoio Scandinavo Mediterraneo **è strategico** sia per il turismo dell'Alto Garda e Ledro che per il miglioramento del trasporto locale e del trasporto merci tra la zona industriale di Arco e l'interporto di Trento.
A tutt'oggi il collegamento Trento- Rovereto- Lago di Garda rimane un'ipotesi astratta e che non si è concretizzato in un PFTE e un finanziamento da parte dello Stato Italiano e dell'Europa.
La PAT continua a riproporre studi provenienti dal Concorso di Idee indetto per la linea Azzurra di Metroland.

2.8.1Tratta tra Mattarello Rovereto e Ala – nodo ferroviario di Rovereto C12 D1

Per la parte della linea compresa tra la ricomposizione presso Mattarello della compagine a quattro binari (secondo una disposizione di tipo autostradale) ed il confine provinciale, valgono, in premessa alcune considerazioni d'esercizio che fungono da elemento chiarificatore della logica compositiva della tratta.
Si ritiene che il tempo di percorrenza da perseguire tra Bolzano e Verona con fermate obbligatorie, Trento e Rovereto, oltre che Bolzano e Verona, debba essere contenuto significativamente al di sotto di 60 minuti primi per prevederne la cadenzabilità oraria.
In considerazione della distanza cui può essere rastremata la lunghezza di una nuova linea (meno di 145 chilometri tra l'attuale stazione di Bolzano e Verona P. Nuova) tale obiettivo appare accessibile e il suo mancato raggiungimento (attualmente esso non è nemmeno esaminato) parrebbe assai deludente soprattutto in relazione alle spese adombrate per la linea tra Bolzano e Verona. Del resto la distanza di circa 100 chilometri tra Innsbruck e Bolzano appare copribile in circa mezz'ora, anche in considerazione della velocità di parte del tracciato progettato tra Innsbruck e Ponte Gardena.
Tra Ponte Gardena e Bolzano, molto di più si può fare per mantenere adeguata velocità per i treni passeggeri, mentre gli schemi fino ad ora presentati da RFI siano riguardabili come elementi non in grado di esaurire le indagini di principio attorno a tali tratte.
Emerge, poi, una condizione: quella secondo cui treni in direzioni opposte (discendenti da Bolzano verso Verona oppure salenti da Verona verso Bolzano) con percorrenza circa oraria tendano ad incrociarsi circa a metà del loro percorso e richiedano, nell'intervallo della manovra la presenza di quattro binari se si vuole mantenere la capacità in pari misura per i treni merci. Dunque, circa a metà strada tra il chilometro 0 e 145, ovvero, circa al chilometro 72,5 dovrà centrarsi un necessario tratto a quattro binari.
Ad abundantiam si prevede che il tracciato della linea del Brennero sia a quattro binari tra Rovereto e Mezzocorona. Come si vedrà anche un ulteriore intervallo cadrà in tale logica per

delle conseguenze dipendenti dalla sicurezza della galleria prevista tra la zona di Rovereto e quella di Ala. Da Mattarello, allora, ricomposta la compagine a quattro binari il tracciato tenta una manovra di accorciamento verso Rovereto simile a quella illustrata per il caso di Ora; ovvero, una volta superata l'interferenza con la S.S.12, la compagine di binari, invece di rimanere in sinistra Adige, tira diritto e supera il fiume in obliquo e interferisce direttamente con l'A 22 alla quale si impone un innalzamento, da conseguirsi in sede, previa variante provvisionale adiacente al sedime attuale in grado di permettere di innalzare una carreggiata alla volta l'intervallo autostradale interessato. Il nuovo tracciato ferroviario che sostituisce integralmente quello storico (che, per questo, può essere dismesso) si mantiene sensibilmente equidistante da Aldeno e da Besenello per dirigersi a by-passare Nomi, in tunnel (doppio provvisto di luoghi sicuri ogni 499 metri). All'uscita, sud del tunnel ferroviario, il tracciato non può che installarsi in destra Adige e sul sedime dell'autostrada del Brennero.
Per questo, essa deve delocalizzarsi sulla scorta di una variazione che comprende un paio di tunnel ed evita di comparire tra Nomi e l'argine dell'Adige e ne libera definitivamente le rive con beneficio generale per quel tratto di valle.
Successivamente, il tracciato autostradale converge sulla sede attuale e la riprende tramite piccole azioni di riordino della viabilità circostante; quello ferroviario, con adeguata geometria prosegue curvando per raggiungere l'allineamento della linea storica che sta giungendo alla stazione di Rovereto. Per ottenere questo risultato il nuovo tracciato attraversa l'Adige in obliquo e prima di entrare in galleria si divarica per dare origine al centro ad una linea di raccordo che conduca alla stazione di Rovereto in superficie.
Le coppie di due binari monodirezionali divaricate superano lo svincolo tra SS 12 e le strade provinciali sottostanti che conducono a Rovereto e a Villa Lagarina e lo fanno in modo da permettere il mantenimento della funzionalità dello svincolo attuale. Le due coppie di binari paralleli scendono per trovare nel più breve intervallo la possibilità di copertura naturale e si allineano in modo da impiegare il sedime di ciò che rimane dei binari merci della stazione di Rovereto. Parallelamente alla stazione attuale, nel sottosuolo ed alla profondità minima necessaria, è possibile provvedere alla realizzazione di una stazione passeggeri a due soli binari dotati di marciapiede centrale spiccati a mo' di binari di precedenza nell'intervallo costituito impiegando la divaricazione accennata poc'anzi.
All'atto di convergere (ormai definitivamente in galleria) e di sottopassare il torrente Leno, il tracciato, appena abbandonata la stazione, cerca di scendere alla massima profondità di crociera compatibile con la successiva discesa in galleria in direzione di Ala cercando di trovare un allineamento che veda il minor numero di controparti in superfice costituite da edifici sulla verticale delle gallerie ferroviarie.
Nel breve intervallo compreso tra la stazione di Rovereto di superficie e il sottopassaggio (da parte delle nuove gallerie ferroviarie del torrente Leno) si trova pure il modo di spiccare al centro in direzione Verona – Rovereto (e in quella opposta, sia pure con un solo binario) una rampa che permetta il raggiungimento della stazione di superficie ai treni passeggeri provenienti, via nuovo tracciato, da Verona. Come si vedrà, ciò è in funzione della diramazione ferroviaria prevista tra Rovereto e Riva del Garda. Essa abbisogna di svolgere servizio nella stazione di superficie di Rovereto e un treno destinato a Riva del Garda proveniente da Verona potrebbe accedere dal nuovo tracciato della linea del Brennero alla stazione attuale di Rovereto, invertire la marcia e dirigersi verso Riva.

La galleria tra Rovereto e la zona poco a sud dell'abitato di Serravalle all'Adige misura circa 10324 metri e non interessa il monte Zugna.
A sud di Serravalle all'Adige il tracciato si ricompone in un'unica sede che, nell'elaborato, è indicata a tre binari per quattro motivi principali:
1- per la sufficiente capacità offerta in termini d'esercizio da tale compagine in quell'intervallo;
2- per l'assunto che circa il 30 per cento del traffico della direttrice possa essere interessato al tracciato che raggiunge Veneto, Friuli e costa adriatica attraverso la Valsugana che si lascerebbe anticipare introducendo benefici finanziari dello stesso ordine del suo costo d'impianto almeno per la esagerazione di voler mantenere in vita previsioni di inusitate gallerie tra Rovereto e Verona in altra ipotesi;
3- per la facoltà riservabile a priori di far evolvere il sistema anche a quattro binari in determinate circostanze
4- per la assoluta preferenza da ascrivere al potenziamento della ferrovia della Valsugana rispetto a qualunque tipo di completamento dell'autostrada A31, anche in vista della necessaria transizione ecologica del trasporto – soprattutto merci – che si impone oramai agli occhi di tutti quelli che conservino una vista sufficiente.
Il proseguimento fino alla stazione di Ala avviene introducendo un attraversamento dell'Adige che appare necessario per il conseguimento di un appropriato allineamento del nuovo tracciato sostitutivo di quello storico.
Il sedime di quest'ultimo potrebbe essere dismesso sulla scorta di scelte appropriate che qui non sono oggetto d'esame.
Una certa propensione all'impiego di soli tre binari in direzione di Verona consiglia di concentrare qualche maggior sforzo velocistico nella parte sinora descritta della nuova linea e consiglia di allontanare i tunnel che meno agevolmente potrebbero ospitare tre binari in un unico fornice e a minor ragione potrebbero esser resi sicuri senza sdoppiamenti di sedi che rispingerebbero per intervalli nuovamente verso una compagine a quattro binari.

2.8.2 Alcune considerazioni aggiuntive

Per quanto un tragitto progettuale possa comporsi secondo una rituale scala di approfondimenti che si sviluppino parallelamente ad altrettanti episodi di condivisione politico, amministrativa e *partecipativa dei soggetti coinvolti, e della cittadinanza, rimane vero che difficoltà interpretative*, cognitive e la dispersione delle competenze specialistiche e, soprattutto, frammentazioni d'interessi tendano a rendere poco espressivi questi passaggi e a privarli di proposte di valide alternative, causa l'estenuante lentezza del loro sviluppo e la modestia dell'autorevolezza della politica e delle progettazioni correnti
Non ultimo, luoghi comuni, strumentalizzazioni e scorciatoie d'ogni genere e le incursioni spesso indebite di soggetti economicamente forti tendano solitamente a monopolizzare e spesso a far deragliare simili percorsi per piegarli a profitti non giustificabili che si risolvono nell'impoverimento prospettico degli scenari d'interesse generale per dar luogo a speculazioni d'ogni tipo che sono somministrate tramite comunicazioni intrise di goffe espressioni mercantili.
Pare opportuno cercare di fuggire parte di queste viscosità e formulare qualche ipotesi compositiva con stile conciso ma leggibile. In questo senso potranno accogliersi le rapide assunzioni che occorre ipotizzare per formulare una proposta come quella in esame, persino in

assenza di alcuni necessari approfondimenti che sono stati sostituiti facendo affidamento a poca esperienza. Ciò non toglie affatto che, se esse possono cogliere qualche aspetto rilevante della soluzione del problema, possano anche meritare un adeguato approfondimento in seguito per poter superare ogni vaglio necessario.

2.8.3 Collegamento ferroviario Rovereto – Garda

C12 D1

Si possono assumere differenti approcci per comporre il tracciato di una ferrovia tra Rovereto e Riva del Garda.
Qui se ne esaminerà uno ponendolo sullo sfondo di possibili alternative che sono state ritenute meno attraenti.
Si è preferito far partire la ferrovia da Rovereto e abbandonare l'ipotesi di darle origine a Mori (la stazione ferroviaria a sud di Rovereto).
Implicitamente, ciò comporta il desiderio di rafforzare il ruolo della stazione e della città di Rovereto e, strutturalmente, confermarvi il servizio anche per i maggiori treni passeggeri.
È cercata, innanzitutto, una ferrovia breve e di superficie, per quanto possibile.
La brevità è desiderata considerando che un tracciato lungo tende anche a diventare più costoso e il suo tempo di percorrenza segue la lunghezza e cresce. Si constata, poi, che le gallerie e, soprattutto, quelle di sviluppo maggiore di 1000 metri, diventano fonte di aumento non trascurabile dei costi di realizzazione dei nuovi tracciati. Esse richiedendo, infatti, provvedimenti per conseguire la loro sicurezza in accordo con le norme concernenti il loro esercizio che, spesso (anche se non sempre) sfociano nella necessità di dotarle di una parallela galleria di soccorso - per quanto di minore sezione – collegata alla prima tramite idonei luoghi sicuri, almeno ogni 500 metri e capace di essere percorsa e raggiunta da mezzi di soccorso.
Tuttavia un tracciato di superficie tende a richiedere un maggior sviluppo ove ritenga di far fronte al dislivello tra Nago e Torbole (circa 150 metri) con una pendenza accettabile.
Come si vedrà è pure fonte di difficoltà il collegamento tra Torbole e Riva del Garda e la scelta di dove collocare le rispettive stazioni, a Torbole come a Riva del Garda.
D'altro canto, non pare consono a una ferrovia con ambizione anche turistica, per la quale il viaggio stesso deve diventare fonte di soddisfazione, scegliere percorsi nascosti in lunghe gallerie e privi di viste panoramiche, sia pure nel rispetto dei luoghi attraversati.
Si è avuto attenzione, infine, ad altri tre aspetti basilari - oltre a quelli costruttivi e di dettaglio:
- la ricerca della facoltà di rendere servizio a tutti i paesi avvicinati o attraversati;
- la ricerca di una connessione diretta con la navigazione lacustre, sia a Torbole che a Riva del Garda;
- la ricerca di una posizione la più vicina possibile ai centri storici di entrambi i luoghi per favorire l'accessibilità e la penetrazione del servizio ferroviario anche in riferimento ai maggiori edifici o funzioni d'interesse pubblico e/o turistico in essi.

Non si sono trascurate, poi, esigenze costruttive e d'esercizio, allo scopo di definire la sequenza dei due raddoppi introdotti affinché il tracciato sia capace di garantire la capacità di 4 treni per direzione / ora tra Rovereto e Riva del Garda (e Arco).
Si è preferito servire, nell'ordine: Torbole e Riva del Garda prima di giungere ad Arco.
Si assume di servire Arco, da Riva con il ramo di un ulteriore tracciato che è pensato allo scopo di giungere, ove sviluppato integralmente, a Trento, risalendo la valle della Sarca fino a Ponte

Arche e costeggiando la riva sud orientale del lago di Santa Massenza, per giungere a Trento da nord con una galleria di circa 9 km.
Questo secondo tracciato, che offre, nella sua ultima parte, il modo di anticipare il servizio anche per Tione di Trento è l'unico capace di surclassare la strada tra Trento e l'alta valle della Sarca fino a Tione, non riuscendosi ad ottenere altrettanto scendendo da Trento a Rovereto e risalendo poi la Sarca da Riva. Il tracciato ha origine nella stazione di Rovereto (alla quota di m 188,503) e segue quello della ferrovia del Brennero per circa 2600 metri; poi si dirama da esso con un bivio capace di 130 km/ora in deviata.
Si sviluppa con un'ampia curva destrorsa e con una pendenza del 12,5‰, supera il fiume Adige e poco dopo, il rilevato dell'A 22 del Brennero. La scelta della planimetria e della quota della linea non sono banali poiché occorre coordinare alcune esigenze in competizione tra di loro.
C'è interesse a ridurre lo sviluppo della nuova linea, sia in termini di nuova costruzione che di percorrenza e minimizzare la somma del nuovo tracciato e di quello storico da Rovereto verso Riva del Garda. C'è, tuttavia, la necessità di superare con il dovuto franco il tracciato dell'Autobrennero, Ciò comporta la necessità di arretrare il bivio verso Rovereto allo scopo di conseguire, con una pendenza consona, il dislivello necessario tra il bivio ed il superamento dell'autostrada.
Non è possibile sottopassare l'autostrada perché, in tal caso, non riuscirebbe la salita verso Mori, né sarebbe conseguita una quota accettabile per superare il fiume Adige, se non con eccessivi sviluppi in gallerie e con pendenza esagerata.
Non è possibile allontanare l'episodio verso Mori (qui si intende la stazione lungo l'attuale ferrovia del Brennero) poiché non si troverebbe il modo di superare le interferenze con le strade da superare in sinistra Adige. Si scarta l'ipotesi di replicare la partenza della ferrovia storica (MAR: Mori Arco Riva) perché essa mancherebbe di risolvere questo problema, oltre a dover far raddoppiare il ponte (ex) ferroviario che ora è impiegato dalla strada e, il tutto non poterebbe a facoltà alcuna di servire ragionevolmente Mori lungo la salita verso Nago con tracciati dotati accettabile velocità.
Occorre, infine, evitare con cura di dover introdurre gallerie di eccessivo sviluppo oltre il superamento dell'Adige e dell'Autobrennero.
La galleria della quale si discute serve ad oltrepassare Ravazzone e a portare il tracciato a monte delle strade e degli insediamenti di Mori, allo scopo di non interferire con essi in modo inappropriato, oltre che paesaggisticamente incongruo. Non è stata trovata una sola soluzione in grado di giungere a tanto, restando a valle di Ravazzone, per lasciar cercare, poi, il trasferimento a monte degli abitati richiamati, solo dopo Ravazzone. Sicché il tracciato si atteggia in modo da aver bisogno di un lungo e discretamente alto viadotto per superare l'Adige e l'Autobrennero, prima di inoltrarsi nella galleria ricordata. Per esso s'ipotizza una tipologia legata all'impiego di tralicci (strutture reticolari) dotate di discreta trasparenza e di sufficiente capacità portante, secondo modelli un poco americaneggianti (trestle). L'Adige è superato da una luce molto estesa che, probabilmente può essere ridotta rispetto a quella adottata, a prezzo di combinare altrimenti l'allineamento del tracciato e con gli stessi scopi descritti in precedenza.
Nell'elaborato che rappresenta il profilo longitudinale della ferrovia, il viadotto è rappresentato con un'esagerazione verticale secondo un fattore 10 (come tutto il profilo, del resto); la luce capace di superare l'Adige è costituita da un ponte ad arco di 232,7 metri la cui parte di arco posta sopra la via di corsa ha una luce di circa 150 metri.

Per quanto apparentemente importante in termini di lunghezza, si nota che esistono ponti ferroviari ad arco da oltre 500 metri con tipologie ancora più impegnative e che in questo caso il peso accidentale da reggere corrisponde a quello di un solo binario ed è assai poco probabile che ne serva un secondo.
Per quanto il grado di approfondimento di quest'opera sia solo superficiale, si è ritenuto di assumere e di rappresentare la soluzione più impegnativa per dare il senso dell'estremo delle difficoltà da fronteggiare, essendo un simile atteggiamento in linea con gli scopi di uno studio di fattibilità.
Superata la galleria di Ravazzone alla progressiva di circa 4870 metri da Rovereto, la salita della linea prosegue con il 10‰ non compensato e affronta un nuovo viadotto, questa volta molto più basso e regolare, per quanto ancora piuttosto esteso (559 metri) allo scopo di non ostacolare il collegamento dell'abitato verso monte e di evitare di rendere difficile il tracciamento all'aperto di parte della curva successiva che, per quanto parzialmente disposta in galleria, deve introdurre alla stazione di Mori. La galleria naturale misura circa 425 metri e si sviluppa con non grande copertura. La scelta di collocare una stazione a Mori, deriva dal desiderio di svolgervi servizio passeggeri e di collocarne la sede in quella fascia terrazzata tanto gelosamente guardata dai cittadini di quella località.
Proprio l'intento di tenere all'aperto l'episodio della stazione dotata di due binari e di altrettanti marciapiedi impone cura nel suo tracciamento per collocarla in una fascia coordinabile col rilievo del luogo, tenuto conto della presenza di una barriera di terra paramassi costruita a monte a salvaguardia dell'abitato che è stata recepita come "infelice" dai cittadini stessi. In questo senso il collocamento della sola porzione all'aperto di tale stazione ha conseguenze sulle tracce utilizzabili negli accessi alla medesima.
La stazione di Mori è situata a 211,819 m.s.m.m.
Successivamente, il tracciato si propone di oltrepassare, stando a monte, Mori Vecchio con una galleria di quasi 836 metri, capace di produrre presso il suo sbocco di monte (circa m 7598 da Rovereto) un orientamento definito allo scopo di operare la traversata del fondo valle per presentare il tracciato lungo il lago di Loppio dalla parte più praticabile e congrua – a occidente - in termini di coordinamento urbanistico e paesaggistico, oltre che più comodo in termini di rapporto con l'orografia della sponda del bacino ormai privo di specchi d'acqua ma che non si esclude di poter alimentare di nuovo e valorizzare.
La traversata comporta modestissime contropendenze e la scelta di una quota capace di lasciar risolte le maggiori interferenze con le viabilità interferite – tutte sovrappassate: a meno di una minore circa alla progressiva 10.000, le altre non richiedono sostanziali variazioni delle viabilità esistenti sono superate dal tracciato della ferrovia in esame rimanendo la loro sede invariata.
Tra le progressive 7.670 e 10.630 il tracciato della ferrovia è in rilevato. Del resto i materiali provenienti dagli scavi delle gallerie possono ben essere impiegati per formarlo.
Successivamente il tracciato, tornato a semplice binario, si mimetizza in galleria sotto una conoide di deiezione, superata la quale – galleria Castelverde di 468 metri – comincia il tratto di affiancamento a monte della SS 240 che, a sua volta, fiancheggia la sponda occidentale del lago di Loppio.

Il tracciato sale con pendenza modesta rilevabile sul profilo longitudinale e si mantiene soprelevato rispetto al tracciato stradale adiacente avendo bisogno di muri di sostegno anche per evitare di dover smantellare sezioni rocciose troppo impegnative verso monte.
A partire dalla progressiva 11.604 si incontra l'ultima galleria prima della culminazione del tracciato che avviene quasi per superare il percorso della SS 240 collocata al di sotto di una delle luci del viadotto che succede la galleria (viadotto denominato Dossi del lago in ragione della località in cui compare). La tipologia del viadotto può echeggiare quella degli antichi viadotti composti da una successione di archi allo scopo di installarsi senza scandalo in una zona altrimenti delicata. La sua estesa è di oltre 275 metri e presenta 14 luci nette da 18 metri.
La velocità di tracciato si mantiene ancora a 160 km/h.
Superata la culminazione (alla quota di 241,635 metri s.l.m.) il tracciato inizia una moderata discesa per raggiungere un'idonea posizione per fornire l'abitato di Nago di una fermata a semplice binario alla quota prossima a 227 metri s.m.m. e vi giunge dopo una galleria discendente denominata S. Giovanni di oltre 697 metri.
Dopo un tratto a modesta pendenza che ospita la fermata, il tracciato si atteggia per affrontare una discesa rapida – 30‰ compensato - e panoramica rivolta inizialmente verso sud lungo le pendici scoscese e rocciose del monte. Questo allineamento è raggiunto dopo una galleria relativamente breve (denominata Nago, di circa 252 metri) che sottopassa un'altura isolata che interdice la vista diretta del lago dalla fermata.
A valle della galleria (dalla progressiva 14.829,6 della stessa) il tracciato - con velocità ammessa fino a 105 km/h – si colloca per circa 500 metri su una cengia da ricavare nel pendio roccioso con vista sul lago di Garda. Lungo tale tratto uno scambio simmetrico (con tg 0,040) da origine al secondo raddoppio previsto lungo il tracciato.
Successivamente, dopo una galleria di 278 metri che termina alla progressiva 15.630, la ferrovia torna all'aperto e mantiene la vista verso il lago per altri 450 metri, dovendo superare un vallone con due brevi viadotti prima di insinuarsi in una galleria più lunga – denominata "Salto della capra" di quasi 2410 metri di sviluppo – con la quale si appresta a riorientarsi girando per più di 180 gradi verso nord per completare la discesa verso Torbole.
Superata la galleria (progressiva 18.491) si giunge a vedere nuovamente il lago lungo un estesa di quasi 664 metri che comprende un viadotto che si sviluppa per quasi 170 metri, collocato a monte della strada Gardesana orientale, sempre in forte discesa. La successiva galleria (sviluppo 392,22 metri) sottopassa un pendio edificato ormai prossimo a Torbole e conduce alla stazione il cui sviluppo ne comprende i 68 metri terminali che per questo dovranno avere una sezione più ampia per contenere anche i marciapiedi.
La ragione di tale sforzo si lega al desiderio di lasciare che i marciapiedi raggiungano una sezione dalla quale poter operare il sottopassaggio del binario per i pedoni con un percorso situato a una quota e in una posizione che conduca direttamente al molo (superando la strada Gardesana orientale) ove attraccano i battelli che svolgono il servizio passeggeri sul lago da Malcesine e da Riva. Ciò ha grande importanza e comporta un'attenta progettazione della parte della stazione di Torbole che assecondi questo intento. Alla radice opposta con provvedimenti simili il sottopassaggio dei binari, potrà permettere di accedere all'abitato di Torbole situato ad una quota di 67 metri a fronte dei binari a quota 83,8 (dislivello 16,8 metri).
Il tracciato della ferrovia e la stazione di Torbole si tengono il più accosti possibile al pendio roccioso al loro fianco e ove occorra potranno essere coperti o protetti per garantire maggior

sicurezza. Tutto questo dovrà essere definito sulla scorta di una progettazione anche architettonica che esula lo scopo di questo studio.
Superata la stazione, il tracciato si ricompone con un semplice binario adottando uno scambio da 100 km/h in deviata (tg 0,040 destro curvato). La sua forma è dettata dal desiderio di minimizzare lo sviluppo della successiva galleria ("Coisse": sviluppo m 481,38) che conduce il tracciato a riapparire sul fianco sinistro della valle della Sarca a monte di Torbole con il minor sviluppo compatibile con una velocità di tracciato di 130 (in rango C) km/h.
Dopo un tratto all'aperto in contropendenza (si veda ancora il profilo longitudinale) che comprende un viadotto esteso 388 metri che poggia sul fondo valle piano a monte delle case sparse, il tracciato si installa in una cengia da ottenere scavando il fianco roccioso.
Alla progressiva 21.272 da Rovereto, si incontra l'ultima galleria che occorre introdurre allo scopo di permettere al tracciato di non interferire direttamente con la condotta idraulica forzata di alimentazione della centrale idroelettrica che riceve l'acqua dal lago di Cavedine.
La galleria si sviluppa per 467 metri e giunge alla progressiva 21.739.
Poi, il tracciato si propone di aggirare da nord, il monte Brione per avvicinare sedi presso le quali potrebbe collocarsi qualche elemento di raccordo per l'accessibilità al servizio ferroviario dai percorsi stradali programmati sotto forma di Circonvallazione di Torbole che sono destinati a comparire a breve distanza, col compito di collegare le due strade gardesane ed accogliere una variazione della SS 240 da Mori. Il compito del tracciato ferroviario, poi è quello di insinuarsi in modo accettabile e raggiungere con una coraggiosa incursione Riva del Garda.
Si è dato priorità all'avvicinamento del centro storico di Riva per riecheggiare l'accessibilità della vecchia stazione ma, cercando di minimizzare le interferenze negative generali che una simile incursione può rendere temeraria.
Dopo alcuni tentativi naufragati, si è assunto di seguire il corso del torrente Varone e di coprire con un viadotto ferroviario metallico paragonabile a quelli delle Stadtbahnen di Berlino (vedi foto n.1) un tratto della pista ciclabile che affianca il torrente dal lato degli stabilimenti industriali.

Foto n.1

Ciò permette di giungere a superare anche la SS 240 e di proseguire il tracciato verso il punto di confluenza del torrente Varone e del suo omologo Albola, rimanendo presso la sponda destra del primo. La si raggiunge superando il corso del Varone lungo il viadotto in questione poco prima di superare anche la SS 240.
La scelta della quota è stata condotta in maniera da lasciare la luce necessaria per permettere alla ferrovia di non ostacolare la SS 240. Quest'ultima, tuttavia, presenta una gobba all'atto di superare il torrente che ha un andamento pensile.
Nell'ipotesi di approfondire il profilo del torrente che presenta diversi salti di fondo suscettibili di una diversa composizione, si potrebbe concepire la riduzione della quota sia della SS 240 come della superiore ferrovia. La stazione di Riva si situerebbe in un viadotto (verosimilmente metallico) ispirato ancora dalla Stadtbahn di Berlino e da alcune sue stazioni (passanti: ma nel caso di Riva si tratterebbe di una stazione di testa)
Si ritiene che l'incursione sia ampiamente giustificabile a fronte d'una accurata progettazione architettonica e, soprattutto, di una altrettanto accurata interpretazione urbanistica. Bastano solo gli esempi svizzero-austriaci di connubio tra servizio ferroviario e servizio di navigazione lacuale per illustrare per analogia ciò che qui si propone per il caso di Riva del Garda e di Torbole.
Come ricordato, la capacità di 4 treni per direzione / ora è frutto dell'introduzione di un paio di raddoppi.
Occorre, in questo caso, tenere in conto di una costellazione oraria dipendente dalla stazione di Trento che tende a riflettersi in quella di Rovereto e che costringe la disposizione e la scelta delle posizioni puntuali (nominali) d'incrocio dei convogli tra Rovereto e Riva del Garda.
Si è assunto di poter coprire la tratta Trento Rovereto in 13 minuti che sono già attualmente praticati nell'orario della ferrovia del Brennero.
Si è studiato il grafico (spazio - tempo) di convogli dotati di una potenza specifica di 12 kW/tonnellata e di una trazione distribuita su metà degli assi: come nei comuni elettrotreni ora circolanti.
Non si è usato più dell'80% della loro potenza continuativa e l'esito del calcolo è stato scalato (nel tempo) secondo il fattore 1,05 (+ 5%) per permettere recuperi. La velocità massima di fiancata non è stata sfruttata interamente e si è abbandonato il risparmio di tempo deducibile dall'impiego degli ultimi 5 km/h disponibili. Le soste nelle fermate intermedie di Mori, Nago e Torbole sono state indicate in 60 secondi.
Il tempo di percorrenza Rovereto - Riva è risultato di 19 minuti e 41 secondi che sono arrotondati (coll'aggiunta del 5%) a 20':30" minuti esatti.

Presso le biforcazioni, la distanza temporale fra treni di verso opposto supera i 3 minuti o e suscettibile di essere regolata per questo scopo con eventuali aggiustamenti delle posizioni delle biforcazioni stesse. Ove la fasatura dell'orario debba scontare condizioni al contorno differenti, esse sono disponibili con salti di soli 15 minuti perlustrando i quattro episodi strutturalmente indicati. In caso estremo, si può anche individuarne degli altri e dotare la soluzione di una differente sequenza di raddoppi del binario. Una certa superiorità rispetto al collegamento stradale si ottiene in considerazione della frequenza con la quale sono da scontare per esso accodamenti che ne allontanano la qualità del servizio e, anche in condizioni favorevoli, la soluzione stradale è surclassata richiedendo ora circa 28 minuto tra Rovereto e Riva. Nonostante l'allungamento di percorso tra Nago e Torbole, causato dal dislivello e l'allungamento prodotto dall'aggiramento del Monte Brione, il risparmio di oltre un quarto del tempo di percorrenza stradale pare sufficiente per garantire la competitività del tracciato e della collocazione delle sue stazioni e fermate. Si ritiene che con questo tipo di soluzione si sia rintracciato un compromesso armonico tra esigenze di frequenza, diffusione, competitività del servizio offribile e costo di costruzione e di mantenimento in esercizio di un tracciato ferroviario che risponda a quasi tutte le esigenze ad esso ascrivibili, incluse quelle paesaggistiche e di rispetto dei luoghi e non escluse quelle di attrattività del tipo di viaggio che vi si possa compiere. Non è esclusa nemmeno una non disprezzabile facoltà di svolgervi servizi merci, sia pure con le limitazioni nel solo verso Riva-Rovereto connesse con la pendenza del tracciato e col dislivello da superare.

2.8.4 Collegamento ferroviario Trento - Ponte Arche - Garda

C12 D1

È indubbio che il raggiungimento di Riva del Garda da Trento possa avvenire più rapidamente via Ponte Arche (rispetto a quanto si possa attuare via Rovereto (distanza minima 48,464 km): la differenza è a favore del percorso per Ponte Arche **per oltre 9 minuti** (su di un'estesa che in quel caso totalizza poco meno di 38,6 km).
La prerogativa del percorso diretto attraverso Ponte Arche è la facoltà (accertata a livello di primo schema d'approccio) di risalire la valle della Sarca per raggiungere assai direttamente Tione e da li puntare verso il lago D'Idro e raggiungere il bresciano, magari toccando L'importante centro di Salò per giungere infine Rezzato e Brescia.
Il nuovo tracciato da Trento a Riva per Ponte Arche può avere origine nella stazione interrata di Trento e dirigersi verso nord sugli stessi binari della nuova linea (ramo passeggeri) del Brennero per superare la sottoposizione all'argine sinistro dell'Adige, successivamente, appena possibile affrontare un bivio a 130 km/h alla progressiva di circa 2.200 metri dalla stazione.
Non appena raggiunta l'indipendenza altimetrica dall'allineamento della ferrovia del Brennero il tracciato sale col 12,4‰ seguendo una linea idonea a portarlo a superare il fiume Adige col dovuto franco e a oltrepassarlo in una zona che non preveda ostacolo alcuno in destra del fiume per raggiungere l'imbocco (quasi alla progressiva 4.200) di un tunnel a semplice binario che con pendenza assai moderata (8‰ lo conduca ad una culminazione dalla quota di metri 256,59 (alla progressiva 10,781 km) per poi abbassarsi dolcemente (col 2‰) e raggiungere
la biforcazione atta a dar origine al primo intervallo a doppio binario (con scambio simmetrico affrontabile a 160 km/h) alla progressiva 13,000 km. Lo sbocco del tunnel avverrebbe circa alla progressiva 13,250 ed il tunnel sarebbe lungo 9050 metri per tutta l'estesa dei quali occorre

provvedere alla realizzazione di un tunnel di sezione minore e sufficiente per provvedere suo tramite all'accessibilità indipendente dei luoghi sicuri ogni 499 metri come al solito.
Il tunnel avrebbe una copertura relativamente modesta (circa 200 metri) su buona parte del suo sviluppo ed è probabile che si possa trarre vantaggio da tale relativamente discreta accessibilità per lasciarlo precedere dalla realizzazione pilota e con fresa del tunnel di soccorso per procedere poi alla realizzazione di almeno alcuni luoghi sicuri che ammettano alla traccia dell'asse del tunnel principale che per ospitare un solo binario avrebbe un diametro netto di circa 8 ÷ 8,20 metri. In tal modo la realizzazione del tunnel principale potrebbe avvenire con metodi tradizionali e meno costosi da una moltitudine di fronti d'avanzamento, cosa che ne abbrevierebbe la realizzazione di non poco.
È ovvio che il tunnel di soccorso debba disporsi su una traccia che possa diventare quella di un raddoppio del binario unico previsto, in futuro.
Raggiunto il lago di Santa Massenza, il tracciato lo lambisce stando a sud est della sua riva e da luogo alla fermata di Padergnone alla progressiva 13,225 da Trento.
Il nuovo tracciato si mantiene con buon allineamento, sulla sinistra del lago di Toblino e ne raggiunge la riva con una breve galleria per superare il dosso che divide i due laghi.
Il tracciato si mantiene a doppio binario anche lungo la riva sud orientale del lago di Toblino per poi piegare in direzione di Ponte Arche e formare una stazione atta a operare la biforcazione che conduca verso riva e verso Tione.
L'allineamento della stazione è frutto delle esigenze compositive del bivio e della presenza del fiume Sarca che va superati due volte allo scopo di mantenere il tracciato in una fascia ragionevole rispetto al fiume stesso. Esiste un raggio minimo col quale il tracciato può dirigersi verso Riva allo scopo di non costituire limitazione significativa all'accelerazione di un treno che si sia fermato a Ponte Arche (nella campagna appena a sud est del centro abitato).
Il tracciato - che superata la stazione di Ponte Arche, ha a disposizione un solo binario - si mantiene poi in prossimità dell'argine sinistro del Sarca per piegare in modo tale da permettere sia la formazione della fermata in curva di Pietramurata (progressiva 20,100 km) sia la nuova biforcazione a 160 km/h che da origine al secondo tratto di raddoppio che inizia alla progressiva 19.800 in maniera da comprendere la fermata nel tratto a doppio binario.
Il nuovo tracciato avvicina il canale Rimone e poi supera il Sarca immediatamente a monte della confluenza in esso del canale.
Prosegue da quel punto in poi la discesa al 25‰ verso Dro, durante la quale il tracciato a doppio binario (fino alla progressiva 26,400 km) trova ragione per superare alcune volte la Sarca per evitare insediamenti e per trarre vantaggio dalla forma naturale dei fianchi della valle mantenendo un allineamento favorevole ed una pendenza assolutamente costante.
Attraversato il Sarca circa alla progressiva 26,410 il tracciato si appresta a servire Dro alla progressiva 27,400 su un tratto la cui pendenza è attenuata allo scopo.
Fino alla progressiva 30.000 il tracciato si intrattiene più a sinistra che può in termini idrografici per non costituire elemento di disturbo per Dro e per lasciar regolare con maggior libertà un certo numero di interferenze con viabilità locali che, tendenzialmente, sono sovrappassate dalla ferrovia.
Oltre la progressiva 30,300 il tracciato non può far altro che inoltrarsi, piegando in direzione opportuna, in una galleria più lunga di 1000 metri e necessitante di tunnel parallelo di soccorso per rispuntare in condizioni ammissibili e servire Arco di Trento. Lungo la galleria, alla

progressiva 31,000 km, inizia il terzo raddoppio che prosegue fino alla progressiva 34,430. Lo sbocco della galleria avviene alla progressiva 33,050 in modo da salvaguardare la complicata forma degli insediamenti e dei percorsi che non si lasciano interferire altrimenti.
Superata la stazione di Arco alla progressiva 33,300 km (da Trento) il tracciato si comporta in modo da sovrappassare alcune viabilità che non ammettono facilmente cambio di quota e supera pure il Sarca definitivamente per rimanere d'ora in poi alla sua destra.
La stazione di Arco è accessibile tramite la rotatoria prossima a Caneve accedendo alla strada per Bolognano. Il ramo stradale per Bolognano viene sottopassato dal tracciato ferroviario, sicché la ferrovia, nella prima parte della stazione, è in trincea.
Successivamente, la quota della campagna cala abbastanza rapidamente mentre il tracciato ferroviario scende con maggior moderazione proponendosi in rilevato e, in tal modo, può risolvere una gran numero di interferenze con strade di ogni genere.
Il tracciato poi lambisce la zona industriale tenedovisi ad ovest con l'intenzione di favorire se, possibile qualche forma di rapporto con essa e si spinge per affiancarsi a quello proveniente da Rovereto in vista di Riva del Garda.
Ad una progressiva poco superiore al km 37,000 da Trento, il tracciato rappresenta il secondo binario della compagine in arrivo da Rovereto e confluisce nella stazione a Riva corrispondente a quella già descritta per la tratta Rovereto Riva. Essa è soprelevata per non generare interferenze con le viabilità sottostanti e la progressiva dei respingenti a Riva è 38,622 da Trento.
Il tempo di percorrenza (incluse le soste in tutte le fermate intermedie è di 26 minuti, inclusi pure arrotondamenti di percorrenza del 5% e il mancato sfruttamento degli ultimi 5 km/h disponibili lungo tutta l'estesa per le medesime finalità. La velocità di percorrenza del tunnel principale può giungere a sfiorare agevolmente 190 km/h, soprattutto nel verso della discesa ed è per questo che conviene che sia pressoché rettilineo.

2.8.5 Alternativa progettuale: collegamento Rovereto Garda con TRAM TRENO C12 D1

Questa alternativa progettuale, proposta circa 10 anni fa dall'ing. Ezio Viglietti di Ala, prevede l'adozione del Sistema Tram Treno per risolvere gli endemici problemi di mobilità della città di Rovereto, della Vallagarina e dell'Alto Garda e Ledro.
Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL promuovono l'ulteriore sviluppo della mobilità dolce (percorsi pedonali e piste ciclabili) e dei sistemi di mobilità sostenibile (auto elettriche e a idrogeno, a metano, a biogas, bike sharing, car sharing, car pooling etc.) e ritiene importante definire il Sistema della Mobilità Sostenibile **avente come asse portante il sistema TRAM TRENO**.
Tale sistema è stato adottato in molti paesi del Nord Europa ottenendo reali e concreti benefici nella ripartizione modale tra mezzi privati e pubblici, notevoli vantaggi ambientali, riduzione sensibile dei costi esterni connessi all'uso dell'auto privata e notevoli risparmi energetici complessivi.
Dal 1992 a Karlsruhe, in Germania, è stata realizzata una vera e propria rete di Tram Treno che ha determinato una vera rivoluzione nella vivibilità dei centri urbani e nel decongestionamento della rete stradale. Innumerevoli altri esempi di realizzazione del sistema Tram Treno sono disponibili nella letteratura tecnica ferroviaria e tramviaria. Più recentemente è stato realizzato a Lugano, in Svizzera un sistema di Tram Treno a scartamento metrico.
Il Sistema di Mobilità Sostenibile basato sul TRAM TRENO proposto si ispira ai seguenti principi:

- non è prioritaria la velocità, nel collegamento ferroviario e tramviario tra le aree ma la sua capillarità nel territorio e **l'assenza di "rotture di carico"** per le persone che possono *raggiungere a piedi o in bici le fermate ferroviarie e tramviarie. Tale caratteristica lo rende* fortemente attrattivo;
- l'attuale servizio di trasporto pubblico su gomma è molto rigido nei modelli di esercizio, non capillare nel territorio e quindi scarsamente attrattivo;
- risulta strategico e importante concepire un sistema di mobilità sostenibile flessibile nei modelli di esercizio, **capillare nel territorio e intermodale**;
- l'adozione di tale sistema consentirebbe **di ridurre notevolmente il traffico privato su gomma ed eliminare conseguentemente le congestioni nella rete viaria specialmente nei mesi estivi**, oltre che ridurre l'inquinamento acustico e atmosferico, l'incidentalità etc.
- l'implementazione delle infrastrutture per realizzare il sistema TRAM TRENO **non necessita di espropri** nei centri cittadini e nelle zone periferiche ma utilizzerebbe le attuali infrastrutture stradali e in tal modo si riducono fortemente i costi infrastrutturali;
- i parcheggi per auto private di attestamento di piccole dimensioni, i parcheggi di bici, le stazioni bike e car sharing potrebbero essere realizzati in prossimità di alcune fermate, realizzando quella intermodalità e integrazione dei servizi necessari per rendere flessibile il sistema di mobilità;
- **il sistema APS (alimentation par le sol)** si ritiene perfettamente coerente con la salvaguardia del paesaggio urbano, **non utilizzando linee di contatto aeree**.

Ad esempio nel centro cittadino di Rovereto si potrebbe prevedere, in futuro, il lotto 3b di accesso sud al Tunnel del Brennero, con l'interramento della nuova linea merci e la linea storica per i treni viaggiatori a lunga percorrenza e euregionali veloci. In superficie si potrebbe lasciare la infrastruttura percorsa dai tram treno euregionali e facenti parte del **servizio metropolitano di superficie dell'Euregio**. Tale infrastruttura, si integra benissimo nel nuovo assetto urbanistico *e nel sistema di mobilità sostenibile del PUMS di Rovereto.*
Il tracciato a semplice binario proposto (ma ne esistono altri alternativi), solo in parte in galleria, prevede una diramazione dalla linea ferroviaria Verona – Brennero nei pressi del casello autostradale A22di ROVERETO SUD e mediante un viadotto, per sovrapassare il fiume Adige e il canale Biffis, che fiancheggia il viadotto della superstrada di accesso alla galleria di Tierno, si affianca l'attuale galleria a due canne con una nuova galleria ferroviaria (vedi foto n.2).

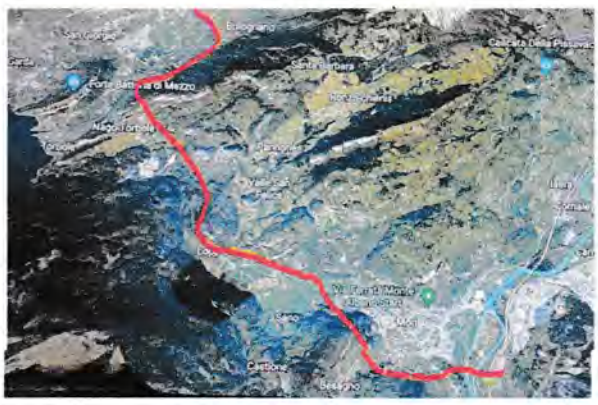


Foto n.2

Le gallerie stradali fungono da gallerie di sicurezza. Il tracciato della galleria ferroviaria corre parallela a quella stradale per uscire a sud della galleria stradale di Tierno. Nella tratta in galleria è possibile prevedere la fermata di Mori - Tierno. Il tracciato sovrappassa la SS.240 e costeggia la montagna a nord fino all'abitato di Loppio. Il biotopo del Lago di Loppio non viene interessato dalla sede ferroviaria che la costeggia in tutta la sua lunghezza. Giunto nei pressi del centro abitato di Nago, prima del bivio per Mala il tracciato piega verso la montagna, in galleria per sbucare sulla sede stradale della Maza nella corsia più a monte, il tracciato prosegue fino a Bolognano/Vignole sempre sulla ss240 DIR fino a deviare per raggiungere l'esistente Hub di Caneve, dove termina il lotto 1.
Nella foto n. 3 è stata evidenziata il possibile ampliamento dell'attuale hub di Caneve, dove allocare i nuovi servizi del Sistema di Mobilità Sostenibile dell'Alto Garda.

Foto n.3

La strada della Maza, in futuro, con l'apertura del tunnel stradale S.Giovanni-Cretaccio e la circonvallazione di Torbole, non sarà più percorsa da traffico privato, ma solo da mezzi pubblici (*bus e Tram Treno*) *con sede propria e affiancata da una panoramica pista ciclopedonale.*
Gran parte di questo tracciato non prevede espropri o consumo di terreno agricolo di pregio.
L'hub di Caneve (vedi foto n. 3) che, come detto, potrà essere opportunamente ampliato, prevederà il bike e car sharing, servizio taxi e mezzi per servizi a chiamata, la stazione delle corriere e gli altri servizi del Sistema di mobilità sostenibile dell'Alto Garda. A circa metà percorso di questo tracciato, verrà previsto una tratta a doppio binario di opportuna lunghezza per consentire gli incroci.
Il lotto 2 del tracciato a semplice binario Tram Treno parte dall'hub di Caneve e attraversando la Sarca percorre il centro abitato di Arco e prosegue in direzione di Riva del Garda, percorrendo la SS 48 tra le due città. Il tracciato prosegue nel centro abitato di Riva del Garda e proseguendo su Via Carducci, la galleria para massi del Monte Brione, su un ponte ferroviario sulla Sarca e la rotatoria di Torbole. Il Tracciato ha termine con un binario tronco nei pressi del molo della Navigarda che dovrà essere opportunamente potenziato, per l'attracco dei mezzi per la navigazione lacustre.

Foto n.4

Il tracciato del lotto 2 (vedi foto n. 4), consentirà l'accesso al Sistema Tram Treno ai circa 35.000 residenti di Arco e Riva. In particolare potrà essere prevista una fermata nei pressi del Rione 2 giugno e del Rione De Gasperi di Riva del Garda e nelle vicinanze degli alberghi di Arco, Riva e Torbole dislocati per tutto il suo tracciato. Prevedendo una fermata ogni 400/500 metri del suo tracciato è possibile fornire un servizio capillare ai numerosi turisti presenti specialmente nel periodo estivo.

Si promuoverà l'uso dei servizi del Sistema di Mobilità Sostenibile dell'Alto Garda offerto in alternativa all'auto privata. Si proporrà all'utenza turistica di lasciare l'auto nel parcheggio dell'albergo e di muoversi nel territorio a piedi, con il Tram Treno, con le bike, il car sharing e le altre modalità.
La realizzazione del lotto 2 presuppone una revisione radicale, con varianti dei PRG di Arco, Riva del Garda e Nago Torbole e dei relativi PUMS.
In alternativa al Tram Treno, nel breve periodo e in via transitoria, è possibile ipotizzare un servizio con bus elettrici o a idrogeno di piccole dimensioni sullo stesso tracciato.
Per entrambe le soluzioni (Tram Treno e bus elettrici/idrogeno) è molto importante la frequenza che non dovrà essere inferiore, nei mesi estivi ad una corsa ogni 20/30 minuti.

2.8.6 Alternativa progettuale MORI TORBOLE in Galleria (ipotesi B) C12 D1

Questa alternativa progettuale è stata elaborata da Ilario Cavagna di Ala.
Dopo la proposta redatta nell'agosto 2018 (ipotesi A), depositata presso la Comunità Alto Garda e Ledro si propone un'ulteriore soluzione, che riguarda la zona di collegamento da Mori ferrovia a Torbole.
Si evidenzia lo scarso utilizzo dello scalo intermodale (ditta Arcese) della stazione di Mori, vista la sua vicinanza a quello più importante di Rovereto, in tempi abbastanza recenti si era ipotizzata la sua realizzazione, che poi non è stato fatta. La proposta consiste in un collegamento ferroviario per Torbole, a binario unico, dalla linea ferroviaria Brennero-Verona subito dopo la zona artigianale a sud dell'Hotel Nero Cubo (vedi foto n. 5).

Foto n.5

Tracciato rosso nuovo collegamento ferroviario a binario unico
Tracciato azzurro nuova area di parcheggio
Tracciato giallo nuova galleria 33

La ferrovia si trova ad una quota più alta rispetto alla strada Provinciale n. 23 ed all'autostrada A22, permettendo così di realizzare un cavalcavia che oltre a scavalcare le suddette strade permette di attraversare il fiume Adige, la strada nella zona Casotte e il canale della centrale di Campagnola, per poi infilarsi nel tunnel prima della zona industriale di Mori.
Anche in questo punto vi è un dislivello notevole tra l'entrata del tunnel e i capannoni industriali, permettendo così una galleria che attraversa la zona di Tierno, Loppio e sbuca nella zona di Torbole a fianco della galleria Adige-Garda (vedi Foto n.6).

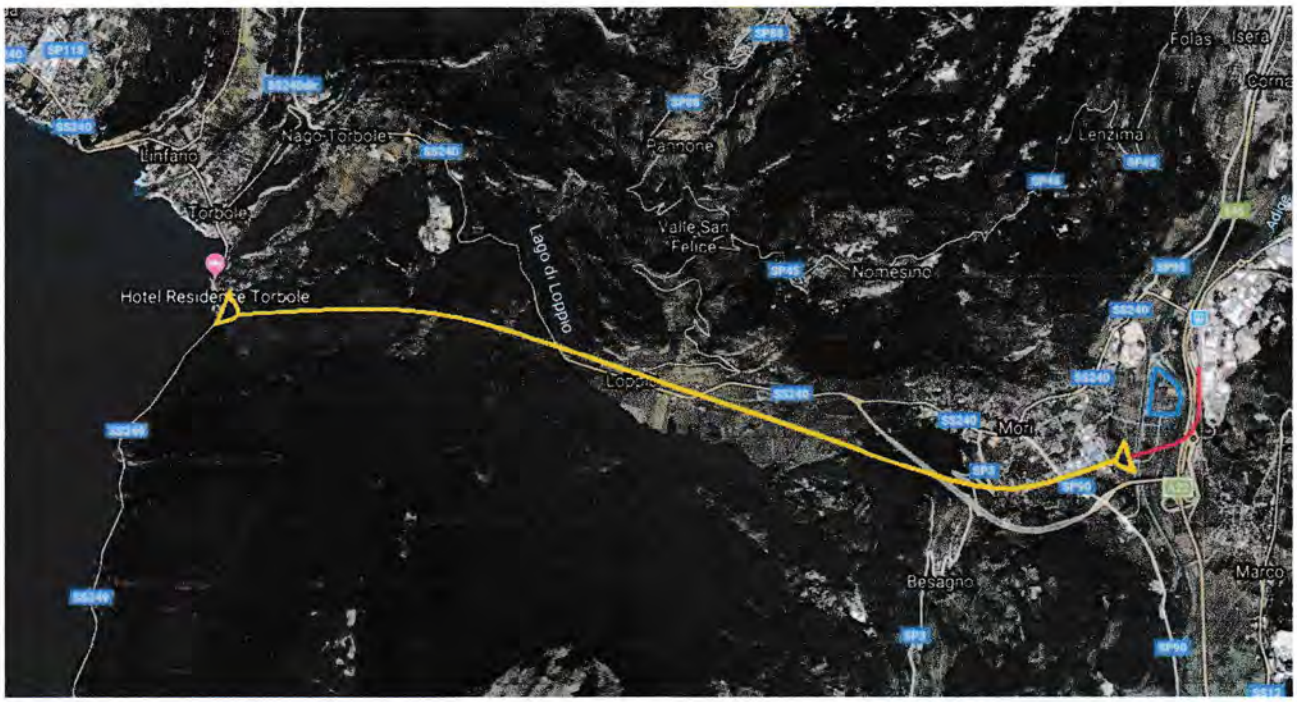


Foto n. 6

Tracciato rosso nuovo collegamento ferroviario a binario unico
Tracciato azzurro nuova area di parcheggio
Tracciato giallo nuova galleria

Per quanto riguarda lo sviluppo nella zona di Torbole e Alto Garda, si propone la soluzione già ipotizzata nella proposta A dell'agosto 2018, (vedi Foto n.7)

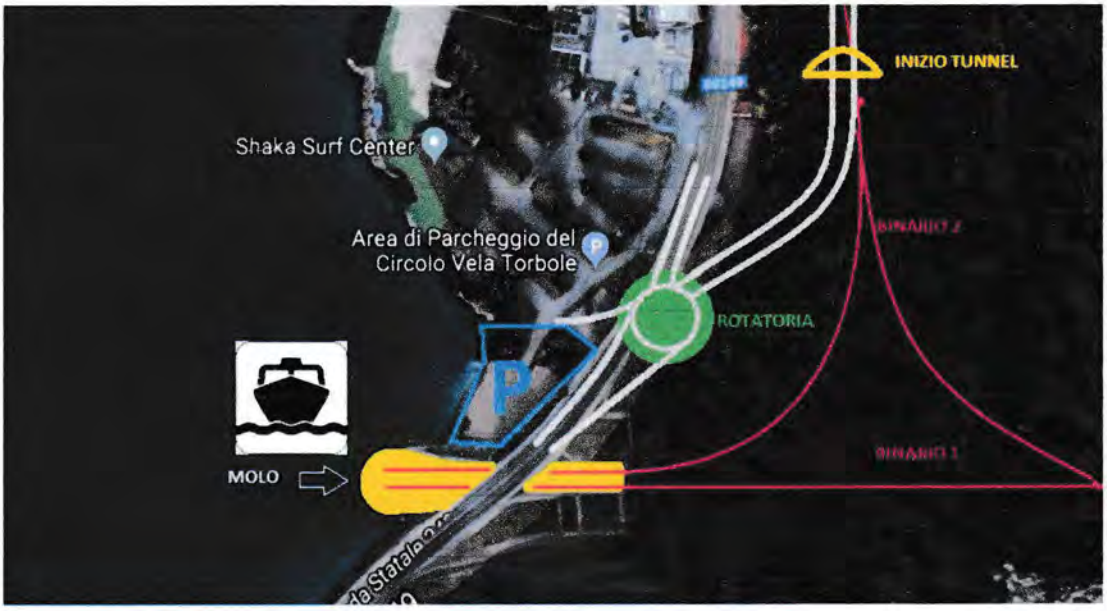


Foto n.7

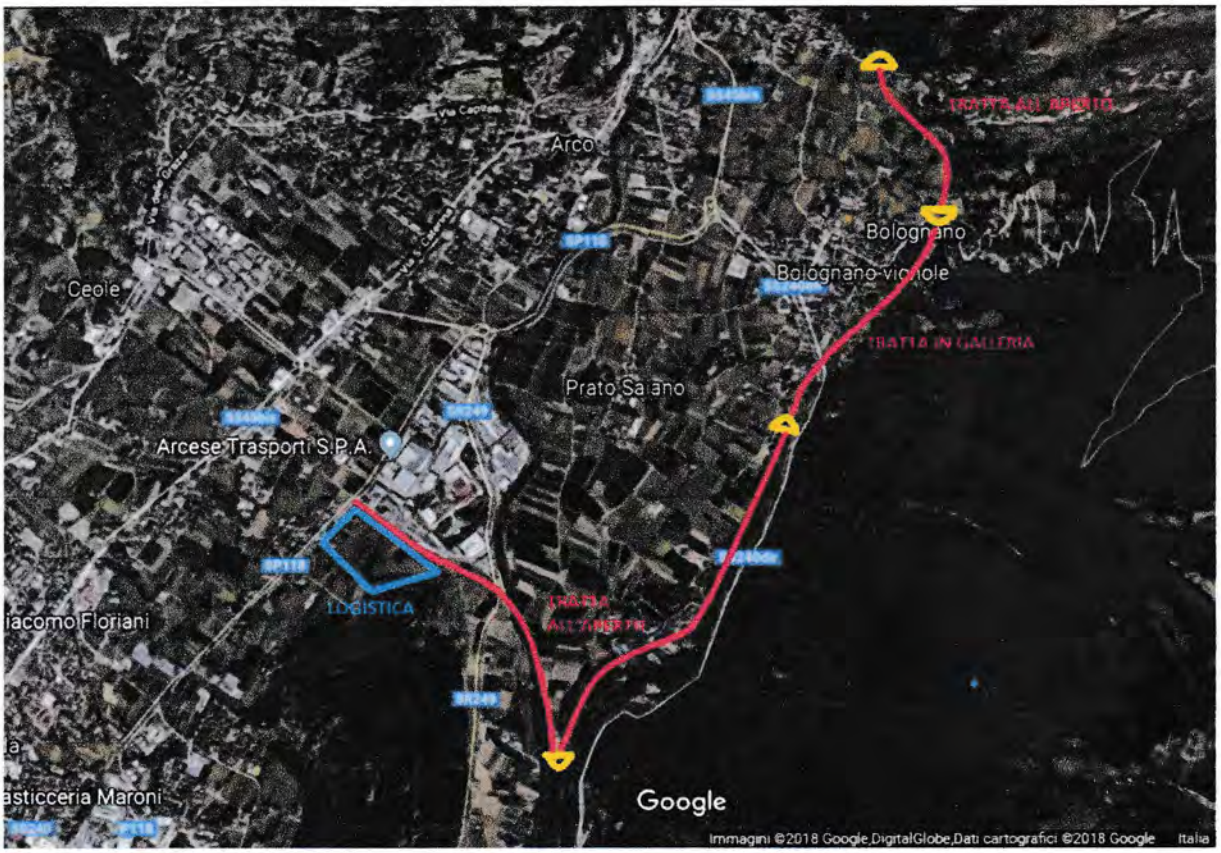


Foto n. 8

Nella zona del casello autostradale dell'A22, in loc. Casotte, si è ipotizzato un parcheggio, al servizio di tutte le utenze autostradali e non, che lasciano i propri mezzi per usufruire del treno.La

zona è servita da una nuova strada di collegamento, tuttora non utilizzata e da una ciclopedonale già esistente, che collega il parcheggio attraverso lo sbarramento di Mori ed arriva direttamente alla stazione ferroviaria.
Altra soluzione è quella di potenziare la viabilità verso la ex Montecatini, consentendo così di recuperare la struttura come parcheggio coperto.
il collegamento ferroviario fra Monaco ed il lago di Garda permetterebbe alle generazioni future di salire sul treno da qualsiasi punto dell'Europa e in poco tempo raggiungere il lago di Garda, salvaguardando la salute e la natura del nostro territorio.

2.9 Il Treno dell'Avisio

C12 D1

Nel paragrafo 5.6 delle osservazioni presentate dal CMST al documento preliminare approvato con la Deliberazione di 25 giugno 2021 n. 1058 ai sensi degli artt. 28 e 31 della l.p.15/2015, agli indirizzi (vedi allegato 1) sono riportate alcune considerazioni su tale importante nuovo collegamento ferroviario tra il corridoio Scandinavo Mediterraneo e le Valli di Fiemme e Fassa sostenuto dall'associazione Transdolomites che persegue da anni l'obiettivo di realizzare un nuovo collegamento ferroviario tra Trento e Canazei (Alba/Penia) nel cuore delle Dolomiti, chiamato Treno dell'Avisio.
Recentemente, la Provincia Autonoma di Trento ha deciso di realizzare **il Bus Rapid Transit** nelle valli di Fiemme e Fassa, cioè un servizio pubblico su gomma per migliorare i collegamenti in occasione delle Olimpiadi invernali del 2026 Milano Cortina.
Tale progetto non soddisfa il quadro esigenziale del territorio e non risponde alla necessità di ulteriore sviluppo turistico dopo lo svolgimento dell'evento olimpico.
Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL ritengono che il collegamento ferroviario da Trento, da considerare come linea del sistema metropolitano di superficie dell'Euregio, sia la soluzione migliore da adottare.

2.10 Il Sistema di Mobilità Sostenibile Trentino

C12 D1

Nel paragrafo 4 delle osservazioni presentate dal CMST al documento preliminare approvato con la Deliberazione di 25 giugno 2021 n. 1058 ai sensi degli artt. 28 e 31 della l.p.15/2015, agli indirizzi (vedi allegato 1) sono riportate alcune considerazioni sul Sistema di mobilità sostenibile in Trentino che per conseguire un significativo trasferimento di spostamenti dalla gomma privata alla rotaia ma più in generale al trasporto pubblico, alla mobilità dolce ed alternativa, occorre pianificare, progettare e far partecipare i cittadini nei processi decisionali per l'implementazione delle infrastrutture e servizi facenti parte del Sistema di Mobilità Sostenibile del Trentino e più in generale dell'Euregio.
Occorrerà dare concretezza a quanto proposto dal disegno di legge di iniziativa popolare e legge provinciale 30 giugno 2017, n.6.
Il principio ispiratore è dare corso ad azioni per rendere vantaggiosa ed attrattiva la mobilità sostenibile rispetto alla mobilità privata
Come detto nelle osservazioni al Documento preliminare, la struttura portante del Sistema di Mobilità sostenibile in Trentino è il trasporto pubblico provinciale con la sua rete di infrastrutture e servizi. Lo sviluppo del territorio intorno al mezzo privato ha infatti reso la mobilità un bene di

consumo particolarmente costoso, sia per il privato sia per la collettività. Un buon trasporto pubblico non è un privilegio, è un diritto delle persone, le quali devono potersi spostare all'interno del territorio secondo i loro bisogni, per avere accesso ai servizi e al lavoro, indipendentemente dai loro mezzi economici.
Complementare al trasporto pubblico è il sistema di mobilità collettiva, che comprende Car sharing e Car pooling. Il primo che permette l'utilizzo di un'auto senza doverla possedere. Il secondo come metodo di condivisione del mezzo privato già in circolazione. Entrambi i sistemi possono limitare drasticamente l'uso e il possesso dell'auto, offrendo utenti al trasporto pubblico.
Poiché pedoni e biciclette rappresentano un elemento fondamentale del sistema, pur prevedendo pochi specifici interventi, il disegno di legge destina una quota significativa di risorse al potenziamento delle politiche di promozione della mobilità dolce (pedonale e ciclabile).
Come detto, il principale strumento di pianificazione **è il Piano della Mobilità Provinciale, elaborato in tempi certi,** per definire le caratteristiche del Sistema della Mobilità Sostenibile, secondo obiettivi e criteri orientativi e attraverso un percorso partecipativo inclusivo.
E' stato istituito il Manager provinciale della mobilità, con funzioni di promozione e coordinamento delle politiche della mobilità e di progetti specifici in materia di mobilità sostenibile.
Con il disegno di legge di iniziativa popolare e la lp 6/2017 si è proposto la misurazione dei risultati operativi nel tempo. Il raggiungimento degli obiettivi definiti dal Piano provinciale della mobilità (riduzione motorizzazione privata e esternalità negative, etc) dovrà essere misurato periodicamente per avere un quadro completo sulle azioni svolte e loro efficacia.
Si è insediato l'Osservatorio sulla mobilità sostenibile che dovrebbe consentire lo svolgimento del monitoraggio della qualità e dell'efficienza della mobilità realizzata. L'Osservatorio è stato studiato per non essere centro di potere o certificatore di decisioni superiori ma per un vero organo di informazione e di coordinamento dei processi partecipativi. Esso ha il potere di pubblicarne i risultati e di fornirli all'amministrazione.
Per l'adeguata informazione degli utenti residenti e turisti e per il soddisfacimento dei variegati bisogni di mobilità si è richiesto di far uso di innovative tecnologie per l'Infomobilità. Un cittadino informato diviene un utente fruitore del sistema di mobilità sostenibile, creando un effetto virtuoso di utilizzo e la relativa diminuzione del traffico automobilistico.
Ruolo importante nel processo decisionale in materia della mobilità sostenibile potrà essere assunto dai cittadini e da tutte le persone portatrici di interesse.
Il disegno di legge e la lp 6/2017 prevede **il Dibattito Pubblico e Processi Partecipativi Territoriali** come strumenti concreti di partecipazione popolare.
Essi non sono mai stati attivati anche se era previsto che fossero avviati su richiesta di un congruo numero di cittadini o quando gli investimenti o disinvestimenti risultassero rilevanti.
Il DDL di iniziativa popolare n.58 del 15/12/2014 rivisita, modifica e integra l'attuale quadro giuridico provinciale in materia di mobilità, armonizzandolo e rendendolo adeguato alle esigenze attuali. In ambito urbanistico si è proposto la parziale rivisitazione della legge urbanistica provinciale (2008) in materia di parcheggi urbani di pertinenza, aggiungendo l'obbligo di spazi verdi e attrezzati e per i cicli. In chiave urbanistica, rafforzando la rete urbana del trasporto pubblico locale, la rete e la relativa sicurezza delle piste ciclabili e pedoni, si otterrà un calo dell'uso del mezzo privato, con conseguenze positive in spazi verdi comuni, sicurezza e valore economico di aree commerciali ed abitative.

Visto il notevole risparmio che il sistema di mobilità sostenibile fornisce nei capitoli di spesa delle mancate esternalità negative, il DDL di iniziativa popolare n.58 del 15/12/2014 prevede un forte investimento finanziario nel Trasporto Pubblico Provinciale. E' stato proposto **il Fondo Provinciale per la mobilità sostenibile**, alimentato da una quota del gettito attribuito alla Provincia derivante dalle accise dei carburanti da autotrazione privata, come da legislazione nazionale e anche dai pedaggi.
Sulla base dello studio dei risultati di numerose esperienze europee, il DDL di iniziativa popolare n.58 del 15/12/2014 ha proposto la gratuità del trasporto pubblico e ha considerato tale provvedimento, insieme ai molteplici altri in essa contenuti, utile per realizzare una maggiore attrattività verso il trasporto pubblico e altre modalità di trasporto sostenibili.
Il comitato promotore del DDL di iniziativa popolare N.58 DEL 15/12/2014 ha inteso con questa proposta, avviare un cambiamento virtuoso nelle abitudini di mobilità, mantenendo la libertà e il diritto per tutti, senza distinzioni di reddito e di condizioni personali.
Ha inteso al contempo sottolineare l'importanza della mobilità sostenibile così espressa ai fini di uno sviluppo economico e lavorativo territoriale ecostenibile.
L'iter del DDL N.58 DEL 15/12/2014 di iniziativa popolare si è sviluppato per alcuni anni con audizioni e discussioni presso la Terza Commissione del Consiglio Provinciale e con
una intensa e serrata attività di mediazione con la Giunta Provinciale. Tali attività si sono concluse nel giugno del 2017 con l'approvazione della legge provinciale 6/2017 proposto dall'assessore Gilmozzi, che ha recepito quasi tutto il DDL N.58 DEL 15/12/2014 tranne la gratuità del TPL, gli impegni in bilancio e la composizione dell'Osservatorio. Il DDL N.58 DEL 15/12/2014 di iniziativa popolare non è stato nemmeno votato dal Consiglio.

2.11 Strumenti di partecipazione popolare. Democrazia diretta

C12 D1

Le decisioni politiche per la realizzazione delle opere pubbliche di Mobilità Sostenibile devono essere fatte con il coinvolgimento reale del popolo e dei portatori di interesse, utilizzando strumenti di democrazia diretta (referendum) e di democrazia partecipativa o deliberativa (percorsi partecipativi, dibattito pubblico etc,). L'eliminazione di procedure di coinvolgimento, ricorrendo ad artifici di scomposizione in lotti e/o al Decreto Semplificazioni per eludere l'obbligatorietà del Dibattito Pubblico non possono far parte di una politica lungimirante e che tenda a migliorare le condizioni di vita dei residenti e trovare soluzioni veramente condivise nel trasporto delle merci.
Recentemente sono stati introdotti nuovi strumenti di democrazia diretta e di democrazia deliberativa o partecipativa per coinvolgere la cittadinanza nei processi decisionali su temi ambientali.
L'utilizzo di tali strumenti, compreso il dibattito pubblico, consente di informare meglio la cittadinanza in merito alle opere pubbliche e private che si intendono realizzare e valutare meglio e con maggiore consapevolezza i costi/benefici connessi.
Il Decreto Legislativo 50/2016 ha introdotto (art.22) il Dibattito pubblico in Italia.
Si tratta di una importante innovazione in materia di democrazia deliberativa che da alla cittadinanza, alle associazioni e comitati, una sede dove discutere sulle grandi opere infrastrutturali (per esempio TAV, VALDASTICO etc.).

Il Dèbat Public (Dibattito Pubblico) è stato introdotto, con una legge, dal governo francese nel 1994 in seguito a proteste delle popolazioni locali contro il tracciato della linea ad alta velocità (TGV) Lione-Marsiglia, il governo francese decise che la progettazione delle grandi opere dovesse essere sottoposta preventivamente a un dibattito pubblico tra tutti i soggetti interessati. Con la legge Barnier del 1994, parzialmente modificata nel 2002, fu istituita un'autorità indipendente denominata Commission Nationale du Débat Public (CNDP), che ha il compito di aprire il dibattito pubblico su tutti i progetti preliminari di grandi infrastrutture che posseggono determinati requisiti. Il dibattito dura quattro mesi e concerne non solo le caratteristiche del progetto, ma anche l'opportunità di realizzare l'opera.
Il Dibattito pubblico è preceduto da un'ampia campagna informativa, caratterizzata da informazioni pluraliste; ad esso partecipano tutti i cittadini, le associazioni e i gruppi che lo desiderano. Si apre poi una fase di contraddittorio, di solito attraverso incontri pubblici, oltre a forme scritte (Les Cahiers des Acteurs - I Quaderni degli attori). Al termine del dibattito pubblico il presidente della commissione redige un rapporto in cui illustra gli argomenti pro e contro emersi nel corso dei quattro mesi. Entro tre mesi dalla pubblicazione del rapporto, il proponente dell'opera deve comunicare se intende mandare avanti il suo progetto, modificarlo o ritirarlo. La procedura di Débat Public risente di una eccessiva indeterminazione degli esiti, e non si applicano, di solito, strumenti di misura della rappresentatività
Inoltre è entrato in vigore il DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 10 maggio 2018 , n. 76 . *"Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico"* che introduce nell'ordinamento italiano il dibattito pubblico, procedura che viene mutuata dalla Francia con lo scopo di coinvolgere le comunità interessate nelle scelte che riguardano le grandi infrastrutture. Facilitare la comprensione e l'accettazione delle opere da parte dei cittadini ed evitare contestazioni (e rallentamenti) nelle fasi di realizzazione. E' stata istituita presso il Ministero la Commissione nazionale che avrà il compito di monitorare il corretto svolgimento della procedura.
Tra i tasselli mancanti vi è anche il decreto delle Infrastrutture che serve a definire i contenuti dei livelli progettuali, tra i quali vi è anche il documento di fattibilità delle alternative progettuali. Quest'ultimo può essere di estrema utilità nel caso del dibattito pubblico.
Alla Commissione nazionale saranno affidati compiti rilevanti nell'ambito del dibattito pubblico, come il monitoraggio del corretto svolgimento della procedura, del rispetto della partecipazione della cittadinanza e della necessaria informazione durante lo svolgimento del dibattito. Essa è composta da due rappresentanti (di cui uno con funzione di presidente) nominati dal Ministero, da tre membri designati dal presidente del Consiglio dei Ministri, da cinque rappresentanti dei ministeri dell'Ambiente, dello Sviluppo economico, dei Beni culturali e della Salute. Infine da cinque rappresentanti scelti dalla Conferenza unificata, due nominati dalle Regioni, uno dall'Upi e un altro dall'Anci. Come stabilito dal Dpcm ai componenti della Commissione, che restano in carica cinque anni, non sono dovuti compensi, gettoni, emolumenti, indennità o rimborsi.
Sono diverse le opere che devono obbligatoriamente passare per il dibattito pubblico. In particolare l'allegato 1 del Dpcm le classifica per tipologia e per soglie, espresse in termini finanziari (che vanno dai 500 milioni di euro per autostrade, strade e ferrovie ai 300 milioni di euro per gli interporti e gli impianti e insediamenti industriali, fino ai 200 milioni di euro per gli aeroporti e i porti) e dimensionali (ad es. per strade e ferrovie si fa riferimento a opere che comportano una lunghezza del tracciato rispettivamente superiore a 15 km e a 30 km).

Entro precisi limiti dimensionali e finanziari (si veda la tabella allo schema di Dpcm) sono soggetti a débat public: autostrade e strade extraurbane; tronchi ferroviari; aeroporti; porti marittimi commerciali, vie navigabili e porti per la navigazione interna; terminali marittimi (moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare); interventi per la difesa del mare e delle coste; interporti; elettrodotti aerei; impianti destinati a trattenere, regolare o accumulare le acque in modo durevole; opere per il trasferimento d'acqua tra regioni diverse.
Sono soggetti al dibattito pubblico anche infrastrutture ad uso sociale, culturale, sportivo, scientifico o turistico e impianti e insediamenti industriali, che comportano investimenti complessivi superiori a 300 milioni di euro. Inoltre, le soglie dimensionali stabilite dall'Allegato 1 devono essere dimezzate nel caso in cui gli interventi riguardino beni iscritti nella lista dell'Unesco (elenco siti italiani) o zone definite "tampone" dalle linee guida operative emanate sempre dall'Unesco, oppure parchi nazionali e regionali o aree marine protette.
Infine, al di là delle soglie e delle tipologie di opere per le quali scatta l'obbligo di dibattito, l'ente aggiudicatore o l'amministrazione aggiudicatrice può indire il dibattito pubblico di sua iniziativa, se ne rileva l'opportunità.
C'è anche un altro tassello mancante: bisogna definire i contenuti del progetto di fattibilità in due fasi. Il dibattito pubblico si svolgerà, infatti, nelle fasi iniziali della progettazione in riferimento al progetto di fattibilità tecnica ed economica o al documento di fattibilità delle alternative progettuali.
Per le opere soggette al dibattito pubblico, dunque, il progetto di fattibilità può essere articolato in due fasi successive di elaborazione. In particolare, nella prima fase il progettista individua ed analizza le possibili soluzioni progettuali alternative, ove esistenti, e redige **il documento di fattibilità delle alternative progettuali - DOCFAP.** Nella seconda fase si arriva alla definizione del **progetto di fattibilità tecnica ed economica – PFTE** (tale livello di definizione progettuale - va ricordato - è stato istituito dal nuovo Codice degli appalti in sostituzione del progetto preliminare).
Comunque, fino a quando non entrerà in vigore il decreto che andrà a specificare i contenuti dei livelli di progettazione, il dibattito pubblico si svolgerà sulla base del progetto di fattibilità.

2.12 Osservatorio per la Mobilità Sostenibile e partecipazione popolare C12 D1

L'Osservatorio è previsto dall'art.10 della lp 6/2017. Esso è composto da 11 membri, 6 interni alla PAT e 5 membri esterni.
Tra l'altro si occupa del monitoraggio sulla qualità e l'efficienza del sistema pubblico di mobilità, sui servizi di trasporto pubblico e sulle altre forme di mobilità sostenibile.
L'Osservatorio è restato in carica per quattro anni. Attualmente si è in attesa della delibera della Giunta Provinciale per nominare i componenti del nuovo Osservatorio.
E' composto da:

a) **cinque componenti esterni** alla Provincia designati in rappresentanza
- delle associazioni ambientaliste;
- delle associazioni di tutela dei consumatori;
- delle associazioni delle categorie economiche maggiormente rappresentative e
- degli ordini professionali e

- della consulta provinciale degli studenti;

con deliberazione della Giunta provinciale sono individuate le modalità di designazione dei *rappresentanti*;

b) un componente designato dall'Azienda provinciale per i servizi sanitari;

c) una persona designata dal soggetto gestore del servizio di trasporto pubblico provinciale;

d) due rappresentanti della Provincia;

e) il manager provinciale della mobilità;

f) un rappresentante designato dal Consiglio delle autonomie locali.

E' da registrare che l'Osservatorio per la Mobilità Sostenibile non ha svolto in pieno i compiti assegnati e in particolare non è stato elaborato il documento contenente le Linee Guida per l'elaborazione del Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile da sottoporre all'attenzione della Giunta Provinciale.

Nella prossima consiliatura e con la nomina dei membri che subentreranno è necessario accelerare lo sviluppo delle azioni e rendere più trasparenti le attività svolte dall'Osservatorio.

Inoltre nell'art.10 della lp 6/2017 vengono definite le funzioni e i compiti dell'Osservatorio che si riportano di seguito.

L'Osservatorio:

a) *svolge le consultazioni con i soggetti interessati che ne fanno richiesta al fine di raccogliere le proposte, le idee e i bisogni e predisporre un documento di sintesi da presentare alla Provincia per l'elaborazione del piano provinciale della mobilità o di un suo stralcio;*
b) *assicura il regolare svolgimento del processo partecipativo previsto dall'articolo 14 e degli altri processi partecipativi disciplinati da questa legge, nonché della conferenza pubblica di informazione prevista dall'articolo 6 bis della legge provinciale 10 settembre 1993, n. 26 (legge provinciale sui lavori pubblici 1993);*
c) *trasmette alla Giunta provinciale e alla struttura provinciale competente i suggerimenti delle persone coinvolte nell'attuazione del piano provinciale della mobilità, promuovendone la raccolta;*
d) *monitora l'attuazione del piano provinciale della mobilità, attivando forme di controllo della qualità basate sul punto di vista degli utenti;*
e) *formula proposte di miglioramento dei servizi di trasporto, anche sulla base di una discussione territoriale;*
f) *formula proposte al manager provinciale della mobilità, per il coordinamento con le regioni Veneto e Lombardia e con la Provincia autonoma di Bolzano in tema di mobilità sostenibile;*
g) *approva annualmente una relazione sulle sue attività, che è inviata alla Giunta provinciale e pubblicata nel sito internet di quest'ultima.*

La Provincia fornisce all'osservatorio i dati, i documenti e le informazioni necessari allo svolgimento delle sue funzioni ed in particolare le analisi sullo split modale di cui all'articolo 8. L'osservatorio esercita le sue funzioni in materia di dibattito pubblico e di processi partecipativi fino all'istituzione di un'autorità per i processi di partecipazione popolare di competenza provinciale.

Attività che non è stata svolta. L'Osservatorio non ha promosso e gestito alcun processo partecipativo e nessun dibattito pubblico.

2.13 La mobilità sostenibile nelle Aree a Domanda Debole (ADD)

C12 D1

Altro aspetto da tenere presente per l'implementazione di un Sistema di Mobilità Sostenibile in Trentino è quello della mobilità nelle Aree a Domanda Debole (ADD), cioè aree a bassa densità di popolazione, **prevalentemente localizzate nelle valli**. In tali ADD nasce la necessità di servizi innovativi per la mobilità più rispondenti alle esigenze delle persone rispetto al trasporto privato e al trasporto pubblico.
Tale domanda è debole perché eccessivamente bassa e dispersa nel territorio. I servizi di trasporto pubblico tradizionali non risultano efficaci ed efficienti per funzionalità ed economicità. Essi risultano onerosi per gli alti costi operativi di servizio e per i bassi introiti da traffico
In tali ADD i cittadini, utilizzano in percentuali maggiori, le auto private per spostarsi e con il rischio di esclusione sociale da parte di cittadini che per condizioni anagrafiche, di salute, o economiche, non possono spostarsi autonomamente.
Sovente il decisore politico, per migliorare l'accessibilità nelle ADD propone o realizza l'aumento di frequenza delle corse dei bus del trasporto pubblico. Ma a fronte di un leggero aumento della qualità del servizio si amplificano i relativi costi operativi.
Più che potenziare il trasporto pubblico su gomma occorre mettersi nella logica della "Mobility as a Service" (Maas) rivolti all'integrazione, condivisione, flessibilità e innovazione. Il servizio pubblico su gomma risulta essere rigido nei percorsi e negli orari. Risultano migliori i servizi flessibili "a chiamata". Il servizio a chiamata, il Car pooling, i taxi collettivi, i bus a chiamata, i car sharing consentono di realizzare un servizio per muovere i mezzi quando ce n'è bisogno e che possono modificare i loro percorsi in funzione della domanda.
Tali servizi più flessibili possono essere supportati da sistemi telematici che consentono di gestire l'offerta in relazione ad una domanda variabile e forniscano risposte in *real time* all'utenza dalle località di origine a quelle di destinazione e viceversa in tempi certi.
Recentemente è stata presentata una mozione e approvata all'unanimità dal Consiglio Comunale di Terragnolo (vedi allegato 3) sul tema.
L'introduzione di un sistema di mobilità più flessibile e più attrattivo anche nelle aree a domanda debole potrebbe ridurre il traffico veicolare privato e sviluppare il turismo.

Il 10 novembre 2022 il Consiglio Comunale di Terragnolo approvava all'unanimità la DELIBERAZIONE N. 34 Mozione di data 30/09/2022 avente per *oggetto "l'Implementazione del sistema di mobilità sostenibile nel territorio degli Altipiani cimbri, della Valle del Pasubio e delle altre Valli limitrofe"* (vedi allegato 3)
Tale mozione sollecitava la elaborazione del Piano Stralcio della Mobilità della Vallagarina e Alto Garda e Ledro, previsto dall'art. 2 della legge provinciale 30 giugno 2017, n.6, avente preminenza gerarchica sugli altri piani territoriali.
In tale Piano Stralcio prevedere un Sistema di Mobilità Sostenibile nelle aree montane a domanda debole (ADD) che consenta di riconoscere ai cittadini il diritto di muoversi, sancito dalla Costituzione Italiana.
Inoltre promuovere, in seno al Comitato di indirizzo della Convenzione per l'associazione dei Comuni del Pasubio la realizzazione delle infrastrutture e dei servizi del sistema di mobilità sostenibile nel territorio degli altipiani Cimbri, della Valle del Pasubio e altre valli limitrofe.

Tale Sistema può essere esteso a tutte le ADD della Vallagarina e Alto Garda e Ledro (vedi Fig. n. 9)

Fig. n.9

L'implementazione del Sistema di Mobilità Sostenibile nelle ADD montane e in particolare nel bacino di trasporto individuato è una sfida che la Provincia Autonoma di Trento, che si dichiara avanzato culturalmente e socialmente, non può non raccogliere. Occorre pertanto pianificare e realizzare servizi di trasporto pubblico alternativi agli attuali consistenti **in servizi a chiamata efficienti ed efficaci ed altre modalità di trasporto delle persone e delle merci**.
La progettazione e realizzazione di infrastrutture e servizi di questo tipo nelle ADD costituisce una vera altra alternativa al completamento della Valdastico Nord A31, per realizzare collegamenti efficaci ed efficienti nelle zone alpine della Convenzione delle Alpi, tra il Trentino e Il Veneto per lo sviluppo turistico e socioeconomico di tali ADD.

3.ALCUNE OSSERVAZIONI PUNTUALI AGGIUNTIVE

Facendo riferimento alla documentazione messa a disposizione e in particolare dall'allegato A – Sintesi non tecnica si presentano le seguenti osservazioni puntuali

3.1 Sulla consultazione preliminare

A1 C8

3.1.1 Negli esiti della consultazione preliminare, articolo 28 della lp 4 agosto 2015 , n. 15 (A appendice1) non sono stati riportati tutti i documenti delle osservazioni del Comune di Terragnolo. Infatti non è stata pubblicata, la mozione citata dalla delibera, del consigliere Ezio Viglietti, che si riporta nel presente documento (vedi allegato 9)

3.1.2 La Terza Commissione Consiliare provinciale ha audito il Coordinamento NO VALDASTICO. A breve verrà inviata una richiesta di audizione da parte del CMST sulle *tematiche sviluppate dalle presenti Osservazioni.*

3.1.3 Da parte dei comuni viene sollecitato lo svolgimento dei percorsi partecipativi per l'ascolto dei territori. E' bene chiarire che l'ascolto dei territori non può limitarsi all'ascolto dei Sindaci in *nome della democrazia rappresentativa, bensì occorre ascoltare i cittadini e le associazioni*, espressione della sovranità popolare.

3.1.4 Solo n. 5 comuni si sono dichiarati a favore della VALDASTICO NORD A31 e i restanti comuni, che hanno inviato le osservazion,i sono contrari. Il CMS chiederà al Cal una presa di *posizione sul tema della Valdastico Nord A31 e sull'alternativa rappresentata dal potenziamento* della Linea della Valsugana e sulle questioni illustrate dal presente documento. Si richiederà un'audizione per un confronto trasparente e costruttivo.

3.1.5 Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL condividono sulle incoerenze rilevate sotto il profilo ambientale rispetto alle direttive europee, nazionali e provinciali in tema di sviluppo sostenibile, tra cui Green Deal, piano Next Generation EU, Agenda 2030, Strategia Nazionale per lo sviluppo sostenibile, PNRR, Convenzione delle Alpi 1991 e relativi protocolli di attuazione, Strategia provinciale per lo sviluppo sostenibile - SproSS, Sintesi degli Stati Generali della Montagna, e con le politiche di salvaguardia e valorizzazione del paesaggio e più in generale con i principi e le finalità della legge provinciale per il governo del territorio, tra cui la limitazione del consumo di suolo oltreché gli obiettivi del Piano urbanistico provinciale vigente.

4.OSSERVAZIONI SULLA RELAZIONE ILLUSTRATIVA, SULLA SINTESI NON TECNICA E SUL RAPPORTO AMBIENTALE (VAS)

4.1 A pag. 4 della Sintesi Non Tecnica viene riportato: C5

"La chiave di lettura della variante al PUP Corridoio Est è quella di affermare che il mero miglioramento della funzione trasportistica non soddisfa e non rappresenta, se non parzialmente, le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario, ivi compreso il fabbisogno di connettività del territorio.

Il Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL condividono tale affermazione, facendo notare che il miglioramento della funzione trasportistica è strettamente correlata alle tematiche proposte dallo scenario e che ci si trova nella condizione di mancanza di una pianificazione subordinata, cioè del Piano Provinciale della Mobilità. Tale miglioramento peraltro non viene espresso nella Variante al PUP Corridoio est e quindi non si comprende come esso possa non rappresentare e non soddisfare le citate tematiche.

4.2 Dalla pag. 44 alla pag. 54 della Relazione Illustrativa vengono svolte considerazioni sul Corridoio est e sui corridoi di connessione tra il Corridoio Mediterraneo e il Corridoio Scandinavo *Mediterraneo*. B1 B2 C2

Vengono considerate due macro problemi: il collegamento tra il territorio della Regione Veneto e la Provincia Autonoma di Trento e la connettività dei territori a scarsa domanda di mobilità *come gli Altipiani Cimbri e le Valli del Pasubio.*
In tale parte della Relazione Illustrativa si fa un censimento delle principali infrastrutture autostradali e ferroviarie esistenti.
Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL non ritengono praticabile il potenziamento delle connessioni interne con soluzioni solo stradali e autostradali, bensì ritiene **che la connettività tra il Corridoio Mediterraneo e il Corridoio Scandinavo Mediterraneo debba essere pianificata e programmata con il potenziamento della linea ferroviaria esistente della Valsugana e in subordine con la messa in sicurezza della SS.47, e la viabilità del territorio degli Altipiani Cimbri, le valli del Pasubio e le altre valli a domanda di mobilità debole.**

Nella Relazione Illustrativa e nell'analisi multicriteria non viene considerata questa alternativa di pianificazione che risulterebbe vincente dal punto di vista ambientale e socioeconomica per il *trasporto delle merci tra gli interporti veneti e porti veneti e del Friuli Venezia Giulia dell'Adriatico* e il Corridoio Scandinavo Mediterraneo. Difatti il potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana consentirebbe, con il raddoppio dei binari, la completa elettrificazione e l'adeguamento dell'armamento ferroviario, il trasporto combinato accompagnato e non accompagnato collegando tali importanti porti e interporti con il Nord Europa e la parte restante dell'Italia.
Il potenziamento del Corridoio est ed in particolare della linea ferroviaria, si affiancherebbe al collegamento esistente del Corridoio Mediterraneo che si incrocia a Verona con il Corridoio Scandinavo Mediterraneo. Il potenziamento della logistica con la realizzazione del nuovo interporto di Isola della Scala completerebbe le premesse per un credibile trasferimento dalla gomma alla rotaia dei notevoli flussi di traffico descritti in questa parte della Relazione Illustrativa e cioè:
"Il percorso autostradale si snoda lungo due arterie che rappresentano gli assi portanti del sistema padano, con un traffico giornaliero medio che supera le 90.000 unità sulla A4 e le 40.000 sulla A22. Tali volumi sono fortemente caratterizzati da una componente pesante che supera il 25% del totale e che, soprattutto sull'autostrada del Brennero, condiziona fortemente il deflusso. Su quest'ultima, inoltre, sono da tenere in considerazione le forti stagionalità del traffico legate agli spostamenti turistici che si traducono in situazioni di congestione non trascurabili. La SS47 Valsugana evidenzia volumi di traffico giornaliero medio – secondo i dati delle stazioni di monitoraggio del Servizio Gestione strade relative all'anno 2018 - che nella tratta Pergine Valsugana-Levico Terme (loc. Brenta) si attestano sulle 23.000 unità bidirezionali ma con un valore medio di oltre 45.000 veicoli giornalieri bidirezionali nella tratta Trento–Pergine Valsugana con punte superiori a 55.000 veicoli al giorno. Anche su questa infrastruttura si registra una significativa presenza di traffico pesante e di punte di frequentazioni legate alla stagionalità che determinano concentrazioni di flusso inadeguate rispetto alle attuali caratteristiche geometrico–funzionali dell'infrastruttura. Tale deficit si traduce in più che frequenti condizioni di accodamento e congestione veicolare e incidentalità con forti impatti sulla collettività soprattutto in considerazione dei numerosi centri abitati interessati direttamente o indirettamente dalla infrastruttura viaria. Infine, la linea ferroviaria della Valsugana Trento-Venezia, pur con diversi interventi e investimenti che negli anni le sono stati dedicati, si presenta inadeguata alle

esigenze della mobilità di breve e medio/lungo raggio per deficit geometrici e di cadenzamento che non consentono ancora di offrire un servizio efficiente e moderno."

Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL **non sono assolutamente d'accordo, nelle azioni future, di risolvere tali problemi di congestione stradale e autostradale mediante il completamento della Valdastico Nord A31,** che aggraverebbe ulteriormente la situazione con pesanti conseguenze ambientali nelle valli alpine interessate da questa ipotetica infrastruttura.

E' da annotare inoltre che la Pedemontana Veneta, citata in questa parte della Relazione Illustrativa, con una estesa di 95 chilometri, potrebbe costare allo Stato 12 miliardi. Un costo altissimo pari a 126,3 milioni al chilometro. Una autostrada in grado di fare risparmiare pochi minuti rispetto ai percorsi già esistenti per andare dalla provincia di Vicenza a quella di Treviso.

A pag. 51, al paragrafo 4.3 della Relazione Illustrativa vengono considerate le connessioni interne tra i corridoi di accesso Nord Sud, Est e Ovest previsti nel PUP.
La connessione interna tra il Corridoio SCAN MED e il Corridoio Ovest è costituita dal nuovo collegamento ferroviario Trento - Rovereto – Lago di Garda.
Il giorno 19 gennaio 2023 il CMST ha partecipato ad un incontro con il Servizio Mobilità della Provincia Autonoma di Trento e ha presentato proposte alternative (vedi allegato 4) e tra queste tre proposte alternative del nuovo collegamento ferroviario Trento - Rovereto – Lago di Garda: Tram Treno, collegamento da Trento e Rovereto con stazione ferroviaria in Fascia Lago e il collegamento diretto tra Mori e Torbole. Tali soluzioni alternative prevedono anche il collegamento della zona industriale di Arco con il Corridoio SCAN MED e l'interporto di Trento.
Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL concordano con l'affermazione fatta in questa parte della Relazione Illustrativa che l'opera è di valore strategico e che essa dovrà essere compresa come tale nel Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile del Trentino.

D'altra parte Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL non ritengono che il nuovo tratto stradale S, Giovanni Cretaccio, tra l'Alto Garda e la valle dell'Adige possa risolvere gli endemici problemi di mobilità e accessibilità del territorio altogardesano. Ritengono invece che esso possa realizzarsi con il collegamento ferroviario e l'implementazione del Sistema di Mobilità Sostenibile.

A tal proposito Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL hanno proposto l'elaborazione e l'approvazione da parte della Giunta Provinciale e il Consiglio Provinciale del **Piano Stralcio della Mobilità Sostenibile dell'Alto Garda e Ledro e della Vallagarina**, previsto dall'art.2 della legge provinciale 30 giugno 2017, n.6. Tale Piano ha preminenza sui piani territoriali di Comunità (Piani stralcio mobilità dei PTC).

Infatti l' articolo 2 comma 5 legge provinciale 30 giugno 2017, n.6 prevede:

"5. L'approvazione e l'aggiornamento del piano e dei suoi stralci ha efficacia conformativa sotto il profilo urbanistico e prevale su ogni altro strumento di pianificazione territoriale per gli interventi espressamente definiti a livello cartografico dal piano."

Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL si associano per fare "massa critica" e partecipano al *"dialogo con il Ministero per riconoscere l'opera tra quelle di importanza strategica di RFI."*
Il Piano Stralcio della Mobilità Sostenibile dell'Alto Garda e Ledro e della Vallagarina (lp 6/2017) potrebbe prevedere come ossatura principale il collegamento ferroviario Trento – Rovereto – Lago di Garda e il TPL su gomma, il Sistema di Mobilità Sostenibile con infrastrutture e servizi per la mobilità dolce e alternativa.

Analoghi Piani Stralcio per la Mobilità Sostenibile potrebbero essere varati in Valsugana e in Val di Fiemme e in Val di Fassa e in altri territori del Trentino.
Come ad esempio negli Altipiani Cimbri con "la previsione di un collegamento funzionale di connessione tra l'area dei laghi di Caldonazzo e Levico e l'Altipiano di Lavarone.

In particolare Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL oltre al suddetto potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana, ritengono indispensabile la messa in sicurezza della SS 47. Sicuramente non prevedere il totale raddoppio della strada, bensì puntando al trasferimento dalla gomma alla rotaia dei mezzi pesanti per il trasporto delle merci e per il traffico viaggiatori.

Inoltre in merito *"...al progetto Bus Rapid Transit (BRT) nelle Valli Olimpiche di Fiemme e di Fassa"* Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL ritengono che la realizzazione del Treno dell'Avisio, come precedentemente descritto, possa costituire un valido collegamento turistico tra Trento e le valli.

4.3 da pag 58 a pag. 62 nel paragrafo 4.5 viene riportato un interessante studio sul Corridoio est con lo svolgimento di un'analisi multicriteria. C4 C5 C10

Lo studio specialistico redatto conclude che i risultati delle analisi effettuate per il riconoscimento della fisionomia del Corridoio Est e del fabbisogno di connettività dei territori che gli appartengono, hanno fatto emergere una serie di elementi significativi:
1. La conformazione del Corridoio Est e le sue variegate caratteristiche geomorfologiche ed insediative, impongono un approccio in base al quale il Corridoio Est debba essere interpretato come un sistema multimodale, gerarchicamente interconnesso, di infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci, piuttosto che come un semplice collegamento

punto-punto tra i suoi estremi. Solo attraverso questa visione sarà possibile garantire, a tutti i territori che esso ricomprende, di beneficiare in maniera diretta o indiretta di migliori condizioni di sicurezza della mobilità, qualità ambientale, accessibilità e connesse opportunità di sviluppo sociale ed economico;
2. La vastità dell'ambito, le caratteristiche delle direttrici stradali esistenti, in previsione o di possibile completamento, suggeriscono di evitare la creazione di una specializzazione esclusiva e di ricercare, piuttosto, integrazioni reciproche tra le diverse infrastrutture in Piano urbanistico provinciale – variante ambito di connessione Corridoio Est Provincia autonoma di Trento grado di creare un effetto rete, che consenta di mettere in campo politiche di orientamento delle componenti di domanda e, allo stesso tempo, di migliorare il livello di servizio delle tratte maggiormente critiche della viabilità autostradale ed extraurbana principale in territorio Trentino;
3. Le criticità tendenziali sotto il profilo del malessere demografico e della fragilità del sistema economico di alcune aree del Corridoio Est rispetto alla media provinciale, consentono di riconoscere alcune esigenze/opportunità che devono costituire un riferimento per l'individuazione della migliore configurazione di potenziamento della dotazione infrastrutturale e di servizi per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci nel Corridoio Est, come di seguito brevemente rappresentato: A. L'area del Primiero e quella del Tesino, al fine di migliorare il collegamento con il Veneto, il Corridoio del Brennero e l'accessibilità ai servizi di eccellenza presenti in provincia e fuori provincia, devono poter contare su una riduzione del traffico pesante sulla SS47 e, più in generale, dei fenomeni di congestione nella tratta terminale in accesso a Trento, accompagnati da una velocizzazione dei servizi ferroviari verso Trento e verso il Veneto; B. L'area centrale della Valsugana tra Borgo e Levico, in aggiunta a quanto già osservato per il Primiero ed il Tesino, deve assurgere al ruolo di cerniera territoriale per la distribuzione dei flussi da/per il Veneto e la Valle dell'Adige, attraverso un sistema di viabilità stradale e ferroviaria pluriconnesso; C. L'area dell'altopiano di Folgaria e Lavarone deve poter contare su collegamenti, funzionalmente adeguati in rapporto alle caratteristiche della domanda da servire, sia con la Valle dell'Adige che con la Valsugana Nel primo caso per migliorare la connessione con Rovereto e l'Alto Garda e, nel secondo, al fine di rafforzare il rapporto con la Valsugana; D.

L'area della Vallagarina deve assurgere al ruolo di cerniera di distribuzione dei flussi tra il Corridoio del Brennero, l'Alto Garda e l'area dell'altopiano di Folgaria e Lavarone. In sintesi, la rete che occorre creare si fonda su una ricalibrazione del sistema delle cerniere di distribuzione territoriale dei flussi, che affida nuove funzioni all'area della Vallagarina e a quella della Valsugana centrale (tra loro mutuamente connesse), riequilibrando, in tal modo, anche l'attuale concentrazione dei flussi che grava sul nodo di Trento.

Tali conclusioni dello studio citato vengono condivise dal CMST, dal CA AGL, e dagli AdT AGL e validano la richiesta di redigere il Piano Stralcio della Mobilità Sostenibile dell'Alto Garda e Ledro e della Vallagarina (lp 6/2017) e il vero potenziamento della linea della Valsugana, precedentemente esposti.

4.4 Obiettivi generali variante del PUP

A4 C1

Si condividono solo in parte gli obiettivi della Variante del PUP illustrati nella documentazione. A tal proposito Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL riportano le proprie osservazioni (scritte in rosso) nella seguente tabella.

COD	OBIETTIVI GENERALI VARIANTE	OSSERVAZIONI
0.1	Assicurare idonei collegamenti infrastrutturali del territorio provinciale in direzione Est con il Veneto, contribuendo all'interconnessione a livello europeo lungo l'ambito di connessione Mediterraneo	Il Progetto di Variante del PUP ipotizza l'estensione del corridoio est già presente nel PUP, al fine di pianificare altre infrastrutture autostradali per rafforzare i collegamenti infrastrutturali tra il Trentino e il Veneto. Tale impostazione non è condivisa e quindi si ritiene tale estensione del corridoio est non rispondenti all'esigenza generale di migliorare i collegamenti tra Trentino e Veneto. Infatti si ritiene che il già previsto Corridoio est (linea ferroviaria della Valsugana e SS47) possa, opportunamente potenziata costituire una valida connettività tra Trentino e Veneto sia per il trasporto delle merci da e per i distretti industriali, gli interporti e porti del Veneto e Friuli Venezia Giulia, che per il trasporto di persone locale e a lunga percorrenza. In particolare il collegamento più efficace ed efficiente, a fini turistici, del Nord Europa con Venezia
0.2	Perseguire mediante nuove infrastrutture la connessione intervalliva sul territorio provinciale nell'ottica di assicurare i collegamenti interni tra insediamenti e territorio e di rafforzare le condizioni fisiche di inclusione sociale	La connessione intervalliva potrà essere pianificata , programmata e progettata facendo riferimento ad un sistema di mobilità sostenibile del Trentino intermodale, plurimodale per il trasporto merci e delle persone. In particolare la pianificazione e la progettazione e realizzazione di interventi specifici nelle aree a domande debole (ADD) utilizzando i servizi a chiamata e tecnologie innovative, si possono concretizzare la coesione sociale tra le città e le valli trentine
0.3	Rafforzare l'attrattività del Trentino nei macrosistemi economici nazionali mediante l'integrazione interna ed esterna nelle grandi reti	Si condivide tale visione. Tale attrattività si potrà realizzare mediante la realizzazione di un sistema di mobilità sostenibile in Trentino compreso in quello più esteso dell'Euregio. La flessibilità nel soddisfacimento dei bisogni di mobilità nelle città e nelle valli in alternativa all'auto privata e al trasporto delle merci su gomma.
0.4	Sviluppare il ruolo di centri attrattori di Trento e Rovereto ampliandone il raggio di influenza verso l'Italia e l'Europa orientale	Si condivide tale visione. Trento e Rovereto sono nel Corridoio Scandinavo mediterraneo. La dotazione ulteriore di infrastrutture ferroviarie (lotto 3a e 3b dell'accesso sud al tunnel di base del Brennero) e il potenziamento dei corridoi di accesso est e ovest, consentiranno di realizzare tale obiettivo con una visione rispettosa dell'ambiente.
0.5	Perseguire effetti non solo trasportistici ma anche socio-economici delle nuove	Ovviamente il potenziamento delle infrastrutture nel territorio Trentino è lo strumento per poter conseguire ulteriori obiettivi socio-economici migliorando la qualità

	connessioni infrastrutturali per rispondere alle esigenze di collegamento del sistema locale	della vita dei cittadini e consentire un turismo sostenibile invernale ed estivo
0.6	Adottare modalità di spostamento delle persone e delle merci più efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze della competitività degli operatori. In tal senso va individuato un modello di mobilità in cui il rapporto fra strade e ferrovie risponda in modo equilibrato all'obiettivo di ridurre l'impatto negativo sulla qualità dell'aria che deriva dall'aumento dei carichi di traffico e, allo stesso tempo, di migliorare l'attrattività e l'integrazione dei territori, nel rispetto di un bilancio ambientale complessivo	Il Sistema di Mobilità Sostenibile avente per ossatura principale la ferrovia e il trasporto locale su gomma è un sistema più rispettoso dell'ambiente rispetto a quello attuale basato sulle auto private e sui mezzi pesanti per il trasporto delle merci. Esistono resistenze ed ostacoli per lo sviluppo della rete ferroviaria in Trentino, in particolare nelle valli. Esistono inoltre problemi notevoli di logistica per il trasferimento dalla gomma alla rotaia delle merci. La rimozione di tali ostacoli è la condizione per uno sviluppo della transizione ecologica. L'internalizzazione delle esternalità negative e l'adozione di maggiori Sussidi Ambientalmente Favorevoli (SAF) e riducendo Sussidi Ambientalmente Dannosi (SAD), si potrebbe concretizzare un bilancio ambientale più equilibrato e rispetto delle esigenze di qualità della vita dei residenti

Si condivide la seguente affermazione, riportata a pag. della Relazione Illustrativa:
"E' importante richiamare come l'approccio del Piano urbanistico provinciale nei confronti delle reti per la mobilità non lavori in una logica binaria di collegamento punto-punto ma sia invece orientato all'integrazione dei territori in una logica di rete"

Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL ritengono che la logica di rete possa essere perseguita con il Piano Provinciale Mobilità Sostenibile e suoi Stralci che preveda un approccio sistemico che si ricolleghi alle esigenze di sviluppo economico e sociale e la salvaguardia dell'ambiente e la tutela paesaggistica.

4.5 a pag 66 della Relazione Illustrativa viene utilizzato l'analisi multicriteria per la costruzione del rapporto tra le seguenti tematiche in riferimento allo scenario che l'ambito di connessione sottende: A3
- esigenze di connessione/connettività
- ambiente
- *fattibilità tecnica*
- costi.

Vengono attribuite, non si capisce con quale criterio, dei pesi a ciascuna di queste tematiche.

TEMATICHE	PESI
esigenze di connessione/connettività	40
ambiente	25
fattibilità tecnica	25
costi.	10

E' evidente che modificando i pesi, i risultati ottenuti nell'analisi multicriteria sviluppato nel paragrafo 4.5 sarebbe stati diversi. Ad esempio attribuendo all'ambiente peso 40 e ad esigenze di *connessione/connettività* 25.

4.6 Per quanto riguarda la coerenza delle strategie di sostenibilità (strategie Spross 2030) si fa notare che si cita il Piano Provinciale della Mobilità che non esiste e quindi non si comprende come possa essere coerente con gli obiettivi del Progetto di Variante. C6 C8

4.7 La documentazione che rappresenta la valutazione ambientale strategica e cioè il Rapporto ambientale, la sintesi non tecnica e la Relazione di incidenza ambientale – VINCA il CMST unendosi ad altre associazioni e comitati chiede che debba essere rivisitata e riesaminata integrandola con le necessarie analisi relative alle ricadute ambientali derivanti dalla realizzazione del tracciato della Valdastico Nord A31, individuato dalla Giunta nel Memorandum del 2019. B2

4.8 nel paragrafo 7.1 si definiscono le seguenti modifiche: C5

"Dopo il comma 2 dell'articolo 41 dell'"Allegato B - Norme di attuazione" della legge provinciale 27maggio 2008, n. 5 "Approvazione del nuovo piano urbanistico provinciale" è inserito il seguente:

"2 bis. La relazione illustrativa descrive gli ambiti di connessione intesi come aree funzionali al governo delle reti per la mobilità individuati al fine di prefigurare l'infrastrutturazione multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività dei territori. Gli ambiti di connessione trovano attuazione, anche per stralcio, con variante al PUP, previa valutazione ambientale strategica, secondo le procedure definite dalla legge provinciale. Con la stessa variante si definiscono i criteri di selezione delle scelte territoriali in tema di connessioni per l'ambito di riferimento in relazione al grado di soddisfazione del fabbisogno di connettività. La definizione delle scelte alla scala adeguata, nel rispetto dei criteri e del metodo stabili dalla variante, è effettuata attraverso il piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale, previa valutazione ambientale strategica, ferme restando l'eventuale intesa tra la Provincia, lo Stato e altri enti

territoriali ai sensi delle norme di attuazione dello Statuto speciale e della legislazione in materia e le modalità di aggiornamento delle previsioni del PUP. L'eventuale intesa è ratificata con legge provinciale."

Tali modifiche non sono condivise dal CMST, dal CA AGL, dagli AdT AGL in quanto non vengono esplicitate le alternative che realizzano la connettività tra territori del Veneto e del Trentino e non vengono definite le reti nelle aree a domanda debole. Tale connettività può essere prevista nella pianificazione subordinata (Piano Provinciale Mobilità)

5. Conclusioni

Il CMST, il CA AGL, gli AdT AGL, in conclusione, ritengono che si debba procedere:

1) all'interruzione della procedura di approvazione del Progetto di Variante del PUP che prevede l'estensione del Corridoio est;

2) alla completa revisione della documentazione costituente la VAS e la VINCA come esplicitato nell'istanza di revoca, in via di autotutela ai sensi art. 21 quinquies, l. n. 241/90, del Rapporto Ambientale facente parte dell'allegato A) Documenti della valutazione che accompagna la delibera di Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 in vigore dal 11 novembre 2022.

3) ad esprimere le azioni per il conseguimento dei 6 obiettivi generali del Progetto di Variante del PUP;

4) all'avviamento delle azioni per un valido collegamento tra i territori e le comunità tra il Veneto che non possono prevedere la realizzazione di nuove infrastrutture autostradali di completamento di tratti autostradali esistenti e di nuove infrastrutture stradali, perché esse sono in contrasto con l'art. 11 comma 1 del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi;

5) al valido collegamento tra il Veneto e il Trentino con il corridoio est già previsto dal PUP, e cioè con il vero potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana per un valido trasporto di persone e merci (trasporto combinato) e con la messa in sicurezza della SS47;

6) al potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana, costituita dal raddoppio dei binari e la sua elettrificazione completa e con il rinnovo dell'armamento, esso consentirebbe il trasferimento degli spostamenti tra il Veneto e il Trentino delle merci e delle persone dalla gomma privata al ferro e alla mobilità dolce e alternativa;

7) alla elaborazione ed approvazione dei seguenti importanti strumenti di pianificazione previsti nella legge Provinciale 30 giugno 2017, n.6:

- il PIANO PROVINCIALE DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PPMS) previsto dall'art. 2;
- il PIANO STRALCIO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLA VALLAGARINA E DELL'ALTO GARDA E LEDRO previsto dallo stesso art.2.Esso ha preminenza GIURIDICA sugli altri piani territoriali approvati (piani stralcio PTC e PUMS) come prevede l'art 5 della lp6/2017;

8) ad avviare i percorsi partecipativi e dibattiti pubblici previsti dagli artt. 12-13-14-15 del capo II della lp 6/2017 a cura dell'Osservatorio nelle more della istituzione dell'Autorità Provinciale per la Partecipazione;

9) ad implementare il Sistema di mobilità sostenibile del Trentino avente per ossatura principale la ferrovia e il TPL su gomma e di pianificarlo nel contesto più generale dell'Euregio ed europeo;

10) a migliorare l'accessibilità delle aree a domanda debole (ADD) del Trentino prevedendo opportuni servizi a chiamata o di mobilità alternativa integrati nel Sistema di Mobilità Sostenibile pianificato;

11) alla definizione dell'elenco dei progetti specifici provinciali infrastrutturali e servizi ritenuti prioritari per la Mobilità Sostenibile e coerenti con gli altri piani provinciali.

12) al finanziamento delle opere pubbliche facenti parte dei progetti specifici prioritari, mediante le risorse finanziarie disponibili presso il FONDO PROVINCIALE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE (FPMS) alimentato dalle accise sui combustibili fossili e dai pedaggi; applicare il principio CHI INQUINA PAGA attualmente riconosciuto dalla comunità europea.

COMITATO MOBILITA' SOSTENIBILE TRENTINO CMST

Ing. Ezio Viglietti _____

Ing. Pina Lopardo_____

COORDINAMENTO AMBIENTE ALTO GARDA E LEDRO

Ing. Duilio Turrini_____

AMICI DELLA TERRA ALTO GARDA E LEDRO

Dott. Paolo Barbagli_____

Rovereto, 7 febbraio 2023

- il PIANO PROVINCIALE DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PPMS) previsto dall'art. 2;
- il PIANO STRALCIO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLA VALLAGARINA E DELL'ALTO GARDA E LEDRO previsto dallo stesso art.2.Esso ha preminenza GIURIDICA sugli altri piani territoriali approvati (piani stralcio PTC e PUMS) come prevede l'art 5 della lp6/2017;

8) ad avviare i percorsi partecipativi e dibattiti pubblici previsti dagli artt. 12-13-14-15 del capo II della lp 6/2017 a cura dell'Osservatorio nelle more della istituzione dell'Autorità Provinciale per la Partecipazione;

9) ad implementare il Sistema di mobilità sostenibile del Trentino avente per ossatura principale la ferrovia e il TPL su gomma e di pianificarlo nel contesto più generale dell'Euregio ed europeo;

10) a migliorare l'accessibilità delle aree a domanda debole (ADD) del Trentino prevedendo opportuni servizi a chiamata o di mobilità alternativa integrati nel Sistema di Mobilità Sostenibile pianificato;

11) alla definizione dell'elenco dei progetti specifici provinciali infrastrutturali e servizi ritenuti prioritari per la Mobilità Sostenibile e coerenti con gli altri piani provinciali.

12) al finanziamento delle opere pubbliche facenti parte dei progetti specifici prioritari, mediante le risorse finanziarie disponibili presso il FONDO PROVINCIALE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE (FPMS) alimentato dalle accise sui combustibili fossili e dai pedaggi; applicare il principio CHI INQUINA PAGA attualmente riconosciuto dalla comunità europea.

COMITATO MOBILITA' SOSTENIBILE TRENTINO CMST

Ing. Ezio Viglietti _____

Ing. Pina Lopardo_____

COORDINAMENTO AMBIENTE ALTO GARDA E LEDRO

Ing. Duilio Turrini_____

AMICI DELLA TERRA ALTO GARDA E LEDRO

Dott. Paolo Barbagli_____

Rovereto, 7 febbraio 2023

- il PIANO STRALCIO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLA VALLAGARINA E DELL'ALTO GARDA E LEDRO previsto dallo stesso art.2.Esso ha preminenza GIURIDICA sugli altri piani territoriali approvati (piani stralcio PTC e PUMS) come prevede l'art 5 della lp6/2017;

6) ad avviare i percorsi partecipativi e dibattiti pubblici previsti dall'art. ... della lp 6/2017 a cura dell'Osservatorio nelle more della istituzione dell'Autorità Provinciale per la Partecipazione;

7) ad implementare il Sistema di mobilità sostenibile del Trentino avente per ossatura principale la ferrovia e il TPL su gomma e di pianificarlo nel contesto più generale dell'Euregio ed europeo;

8) a migliorare l'accessibilità delle aree a domanda debole (ADD) del Trentino prevedendo opportuni servizi a chiamata o di mobilità alternativa integrati nel Sistema di Mobilità Sostenibile pianificato;

9) alla definizione dell'elenco dei progetti specifici provinciali infrastrutturali e servizi ritenuti prioritari per la Mobilità Sostenibile e coerenti con gli altri piani provinciali.

12) al finanziamento delle opere pubbliche facenti parte dei progetti specifici prioritari, mediante le risorse finanziarie disponibili presso il FONDO PROVINCIALE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE (FPMS) alimentato dalle accise sui combustibili fossili e dai pedaggi; applicare il principio CHI INQUINA PAGA attualmente riconosciuto dalla comunità europea.

COMITATO MOBILITA' SOSTENIBILE TRENTINO CMST

Ing. Ezio Viglietti _____

Ing. Pina Lopardo_____

COORDINAMENTO AMBIENTE ALTO GARDA E LEDRO

Ing. Duilio Turrini Duilio Turrini

AMICI DELLA TERRA ALTO GARDA E LEDRO

Dott. Paolo Barbagli_____

Rovereto, 7 febbraio 2023

- il PIANO STRALCIO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLA VALLAGARINA E DELL'ALTO GARDA E LEDRO previsto dallo stesso art.2.Esso ha preminenza GIURIDICA sugli altri piani territoriali approvati (piani stralcio PTC e PUMS) come prevede l'art 5 della lp6/2017;

6) ad avviare i percorsi partecipativi e dibattiti pubblici previsti dall'art. ... della lp 6/2017 a cura dell'Osservatorio nelle more della istituzione dell'Autorità Provinciale per la Partecipazione;

7) ad implementare il Sistema di mobilità sostenibile del Trentino avente per ossatura principale la ferrovia e il TPL su gomma e di pianificarlo nel contesto più generale dell'Euregio ed europeo;

8) a migliorare l'accessibilità delle aree a domanda debole (ADD) del Trentino prevedendo opportuni servizi a chiamata o di mobilità alternativa integrati nel Sistema di Mobilità Sostenibile pianificato;

9) alla definizione dell'elenco dei progetti specifici provinciali infrastrutturali e servizi ritenuti prioritari per la Mobilità Sostenibile e coerenti con gli altri piani provinciali.

12) al finanziamento delle opere pubbliche facenti parte dei progetti specifici prioritari, mediante le risorse finanziarie disponibili presso il FONDO PROVINCIALE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE (FPMS) alimentato dalle accise sui combustibili fossili e dai pedaggi; applicare il principio CHI INQUINA PAGA attualmente riconosciuto dalla comunità europea.

COMITATO MOBILITA' SOSTENIBILE TRENTINO CMST

Ing. Ezio Viglietti _____

Ing. Pina Lopardo _____

COORDINAMENTO AMBIENTE ALTO GARDA E LEDRO

Ing. Duilio Turrini _____

AMICI DELLA TERRA ALTO GARDA E LEDRO

Dott. Paolo Barbagli _____

Rovereto, 7 febbraio 2023

Spett. Ufficio Urbanistica e Tutela del Paesaggio
Via Mantova 67
38122 Trento
serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it
Att.ne Dott. Romano Stanchina
p.c.
Ass.re Mario Tonina
Ass.to Urbanistica, ambiente e cooperazione
ass.cooperazione_territorio@pec.provincia.tn.it

Spett.Presidente Consiglio delle autonomie locali
Dott. Gianmoena Paride
cal@pec.comunitrentini.it

Oggetto: *Istanza di revoca, in via di autotutela ai sensi* ***art. 21 quinquies, l. n. 241/90,*** *del Rapporto Ambientale facente parte dell'allegato A) Documenti della valutazione che accompagna la delibera di Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 in vigore dal 11 novembre 2022.* E1

PREMESSO

1. Ad oggi sul sito SILOS[1] Sistema Informativo Legge Opere Strategiche della Camera dei Deputati della Repubblica Italiana alla scheda 197 è presente l'opera denominata Autostrada Val d'Astico A31/Autostrada A31 Valdastico Nord. Nella descrizione storica dell'opera maggio 2022 si legge : "*Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2022 …..Tabella III.3.2. Interventi prioritari è inserito l'intervento "2 Autostrada Val d'Astico A31" con la nota "La realizzabilità dell'intera opera è condizionata dalle soluzioni che verranno individuate dalla project review della seconda tratta".. "Interconnessione con i territori della Val d'Astico, Valsugana e Valle dell'Adige".*
2. Nel documento denominato Progetto di fattibilità 2018 (Trento) e 2019 (Rovereto) DESCRIZIONE SINTETICA DI PROGETTO **" CORRIDOIO VIABILISTICO D'INTERCONNESSIONE DEL TRENTINO CON IL VENETO"** elaborato da A4 Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A, si legge: *Il Comitato paritetico, assistito dal Gruppo tecnico di coordinamento[2], ha accompagnato e valutato due progetti di fattibilità .. il secondo,* ***sviluppato nel 2019 su specifica richiesta della Provincia autonoma di Trento[3]****, che prevede un'ulteriore tracciato in territorio trentino con sbocco sulla A22 a Rovereto Sud, "****che deve garantire la compatibilità con la presenza dei bacini delle acque sotterranee presenti nei Comuni di Trambileno, Terragnolo e Vallarsa** *(…) e che potrebbe contemplare un'uscita intermedia volta a garantire il collegamento con Terragnolo e gli Altipiani Cimbri."*
3. La Giunta provinciale con deliberazione n. 1058 del 25 giugno 2021 ha approvato il documento preliminare per l'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale riguardante il corridoio di accesso Est. Si evidenziano i seguenti passaggi presenti in delibera:
   a) ***Il Piano urbanistico provinciale è lo strumento unitario di governo e di pianificazione del territorio provinciale e strumento della programmazione provinciale****. I contenuti del piano*

[1] https://silos.infrastrutturestrategiche.it/Home/Scheda/677
[2] Gruppo tecnico di Coordinamento è composto dal MIT, dalla Regione del Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla Concessionaria
[3] Richiesta formalizzata attraverso Memorandum integrativo (9 aprile 2019)

e la sua procedura di formazione sono disciplinati dalla legge provinciale per il governo del territorio, nel rispetto delle norme di attuazione dello Statuto (d.P.R. 381/1974, art. 21) che prevede che "I piani urbanistici provinciali (...) sono approvati con legge provinciale. I progetti di piano devono essere inviati al Ministero dei lavori pubblici, il quale formula entro termini stabiliti con legge provinciale eventuali osservazioni a scopo di coordinamento, sentito il consiglio superiore dei lavori pubblici".

b) *L'obiettivo posto dalla Provincia autonoma di Trento, ripreso nel* ***Programma di sviluppo provinciale della XVI Legislatura****, di "definire le modalità per la gestione delle connessioni con il Nord-Est anche facendo attenzione all'istituzione di aree di tutela per ridurre l'impatto del transito e considerando lo sviluppo economico dei territori attraversati,* ***anche in relazione alla realizzazione dell'arteria della Valdastico****", richiede di integrare lo scenario generale con ulteriori opzioni di collegamento tra le valli dell'Astico e dell'Adige, da valutare rispetto ai complessivi effetti ambientali, sociali ed economiche, nella cornice degli atti programmatici sottesi al corridoio*.

c) Nell'allegato alla sopracitata delibera si legge*: I contenuti del Piano, espressi mediante norme prescrittive e vincolanti o direttive e indirizzi di orientamento degli strumenti di pianificazione territoriale,* ***riguardano – tra l'altro –l'individuazione del sistema insediativo e delle reti infrastrutturali di rilievo provinciale****.*

4. Nel Programma di Sviluppo provinciale della XVI legislatura si legge: "*Spostando lo sguardo a questioni che ci toccano più da vicino, un* ***richiamo particolare merita la connessione di tre ambiti di assoluto rilievo: Tunnel del Brennero, Valdastico e Autostrada del Brennero****, che vanno considerati in una visione complessiva, pur rispondendo a logiche, modalità e tempi diversi"….* Nel capitolo strategie si dichiara: "*GESTIONE DELLE CONNESSIONI CON IL NORD-EST; definire le modalità per la gestione delle connessioni con il Nord-Est anche* ***facendo attenzione all'istituzione di aree di tutela per ridurre l'impatto del transito*** *e considerando lo sviluppo economico dei territori attraversati,* ***anche in relazione alla realizzazione dell'arteria della Valdastico****".*
5. Nel Programma di Sviluppo provinciale della XVI legislatura sono di particolare importanza i seguenti impegni : ***"*** *In coerenza con questi presupposti, il filo conduttore del Programma di Sviluppo Provinciale per la XVI Legislatura parte dalle idee e dalle indicazioni programmatiche su cui si fonda la visione politica della nuova Giunta, e della maggioranza che la sostiene, senza però mai perdere il contatto con la società, con l'economia,* ***con le istituzioni più vicine alle comunità, con i problemi reali e il sentire della gente****. Per questo, uno dei* ***tratti più distintivi che caratterizza il nuovo corso è l'ascolto****, il contatto diretto con il mondo reale, le sue istanze, le sue attese. È il metodo fondante e permanente per elaborare, realizzare e riaggiustare lungo la strada l'azione di governo."*
6. La Giunta provinciale con deliberazione n. 1923 del 28 ottobre 2022 ha adottato la variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est. Si evidenziano i seguenti passaggi:
    1. *..****è in corso la sottoscrizione****, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Regione del Veneto e della Provincia,* ***dell'Atto aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato paritetico del 9 febbraio 2016****, con cui le parti convengono di integrare "l'articolazione dello scenario generale di comune interesse, che riguarda i collegamenti trasportistici tra la Provincia Autonoma di Trento e l'area del Veneto Centrale, si arricchisce (in alternativa all'ipotesi di un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico, Valsugana e Valle dell'Adige) con l'opzione di un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di "Rovereto Sud".*

7. L'art. 9 della costituzione della Repubblica Italiana sancisce che*:* La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio

storico e artistico della Nazione. Tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali.

Dall'elenco riassumiamo i seguenti aspetti:

A. L'opera di completamento della A31, Valdastico Nord (lotto 2) è presente in sede di pianificazione delle opere strategiche;
B. la Giunta Provinciale di Trento in concomitanza con l'iter di approvazione della variante al PUP, fase preliminare, ha richiesto un approfondimento alla scala dello studio di fattibilità sulla soluzione che identifica il nuovo tracciato, mai progettato in precedenza, Collegamento Valle dell'Astico, Rovereto Sud. Fatto che indica una precisa idea di interconnessione ad est del Trentino;
C. il Piano Urbanistico Provinciale è l'unico strumento di governo e pianificazione del territorio e contiene indirizzi e soluzioni coerenti con il Programma di Sviluppo Provinciale. Nessun scelta può essere demandata al gruppo tecnico di coordinamento del comitato paritetico;
D. la realizzazione dell'arteria Valdastico deve essere valutata anche in relazione all'impatto sulle aree naturali;
E. di conseguenza Piano Urbanistico ed il Programma di Sviluppo provinciale della XVI legislatura devono trovare contatto, la loro armonizzazione, con le istituzioni vicine alle comunità (Comuni, Comunità, Consiglio delle Autonomie locali) e con il sentire della gente.
F. Al momento non risulta essere stato sottoscritto dal MIT l'atto aggiuntivo al documento conclusivo del comitato paritetico del 9.2.2016.
G. E' compito dell'ente pubblico agire in conformità ai principi fondamentali della Costituzione Italiana.

VISTO

- L'allegato A) appendice 1 della delibera in oggetto; contiene le osservazioni pervenute all'Ass.to all'Urbanistica Ambiente e Cooperazione da parte di Comuni, Comunità, Consiglio delle Autonomie Locali e Coordinamento No Valdastico NORD A31. Dalla lettura dei documenti si ricavano i seguenti dati: 32 enti hanno inviato osservazioni; di questi 5 hanno espresso parere positivo alla proposta di variante, 22 parere contrario e 5 hanno sollevato criticità. Le principali contrarietà si possono così elencare:
    a) Osservazioni afferenti all'ambito procedurale;
    b) Osservazioni afferenti all'ambito ambientale;
    c) Osservazioni afferenti all'ambito normativo;
    d) Assoluta contrarietà all'opera Valdastico;
    e) Fortissima preoccupazione per qualsiasi infrastruttura incrementi il traffico veicolare in transito sul proprio territori.
- L'espressione popolare acquisita nel referendum del novembre 2019 per i comuni di Terragnolo, Trambileno e Vallarsa che ha bocciato con quote superiori al 95% l'ipotesi di realizzazione proprio di quel tracciato oggetto della richiesta fatta nel 2019 nel memorandum della Giunta provinciale alla Concessionaria.
- Le oltre 3.000 firme in calce raccolte nella petizione promossa dal Comitato NO A31 Vallagarina presentata e depositata nel 2020 al sindaco del comune di Rovereto di contrarietà alla realizzazione dell'opera.
- Le innumerevoli e più volte evidenziate, anche nelle osservazioni espresse da Comuni e Comunità, forti problematiche relative alle criticità ambientali presenti nelle arre che interessano il corridoio ad est.[4]

[4] **Piano urbanistico provinciale – *variante ambito di connessione Corridoio Est* Appendice 1**La fase di consultazione sul documento preliminare e il confronto sulle scelte(Articolo 28 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15)

- L'allegato A) appendice Rapporto Ambientale riporta le seguenti affermazioni:
  a) La chiave di lettura della variante al PUP Corridoio Est è quella di affermare che **il mero miglioramento della funzione trasportistica non soddisfa e non rappresenta, se non parzialmente, le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario, ivi compreso il fabbisogno di connettività del territorio;**
  b) **Agenzia Provinciale per le Opere Pubbliche ... Per la verifica puntuale sulle criticità elencate nel contributo, si rimanda l'approfondimento in fase di individuazione dei diversi scenari possibili in relazione alle scelte di connessione.**
  c) **APPA** –
    (i) **obiettivi specifici:** si condivide l'approccio suggerito, ma si rimanda l'approfondimento in fase di individuazione dei diversi scenari possibili in relazione alle scelte di connessione, fase in cui saranno valutati i piani e progetti di attuazione della variante.
    (ii) **analisi di coerenza esterna ed interna**: Si condivide l'approccio suggerito, ma si rimanda l'approfondimento in fase d'individuazione dei diversi scenari possibili in relazione alle scelte di connessione, fase in cui saranno valutati i piani e progetti di attuazione della variante.
    (iii) **Riguardo alla verifica di coerenza esterna con i Piani territoriali di comunità**, si rimanda l'approfondimento alla fase successiva di valutazione di piani e programmi di attuazione, dove saranno individuati i diversi scenari possibili in relazione alle scelte di connessione
    (iv) **componenti ambientali:** Il recepimento riguardo l'analisi delle alternative e la loro relativa valutazione, si rimanda alla fase successiva, attraverso la valutazione di piani e progetti di attuazione della variante.

Ai fini della presente istanza riteniamo sia sufficiente aver esposto i punti di cui sopra, da cui si desume che tutte le analisi di carattere ambientale sono state rimandate alla fase di valutazione dei piani e progetti. Di particolare gravità la scelta non aver dato risposte alle osservazioni dell'APOP ed APPA. Sono state quindi del tutto disattese le osservazioni emerse dagli enti territoriale mancando di conseguenza ad un preciso indirizzo metodologico espresso nelle premesse, che qui ricordiamo: "*senza però mai perdere il contatto con la società, con l'economia, con le istituzioni più vicine alle comunità, con i problemi reali e il sentire della gente. Per questo, uno dei tratti più distintivi che caratterizza il nuovo corso è l'ascolto, il contatto diretto con il mondo reale, le sue istanze, le sue attese.* Si ritiene di conseguenza del tutto non ottemperato il preciso obiettivo assegnato al documento in oggetto che ricordiamo è definito dall'Art. 13, comma 4 del D. Lgs. 152/06 e s.m.i. : "*Nel Rapporto Ambientale sono "individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del Piano o del programma potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del P/P stesso"*. In particolare risultano del tutto assenti le valutazioni di natura tecnica in merito a: 1) Scenario di riferimento (evoluzione che il territorio interessato dal Piano può subire nel tempo in caso di mancata attuazione del Piano stesso) 2) Valutazione degli effetti ambientali del Piano. **C2 C8**

Vogliamo inoltre rimarcare il fatto che risulta assolutamente illogico e lesivo della trasparenza dell'azione pubblica, aver totalmente escluso da tutti i documenti di valutazione della variante l'analisi delle indicazioni che la stessa Giunta ha espresso in merito alle modalità di interconnessione con il corridoio est di tipo infrastrutturale viario. Indicazioni espresse chiaramente verso il collegamento verso Rovereto Sud. **A1 B1 B2 C10**

Risulta infatti chiaro ed evidente, così come osservato dai vari enti che si sono espressi, che la Variante al PUP ha azione propedeutica al completamento verso Nord della Valdastico A31.

CHIEDE

a codesto Ufficio di procedere al **riesame del Rapporto Ambientale** in oggetto e di disporne, conseguentemente, la revisione integrandola con le necessarie analisi relative alle ricadute ambientali derivanti dalla realizzazione del tracciato della Valdastico Nord individuato dalla Giunta nel Memorandum del 2019. Tali valutazioni dovranno contenere una adeguata **analisi comparativa con i vari tracciati presenti** nei documenti citati in premessa. **A1 B1 B2 C10**

Luogo Trento, data 04/02/2023

Segue elenco dei firmatari

FIRME

Per il Coordinamento NO Valdastico Nord - A31 Trento email: noa31tn@gmail.com
Pietro Zanotti

ACSD Tra le Rocce e il Cielo
Associazione Giovanile di Terragnolo "La Banda Bassotti"
Associazione La Pimpinella
Associazione Marcolina per la Tutela del Territorio
Amici della Terra – sez. Alto Garda e Ledro
Centro Pace ecologia e diritti umani - Rovereto
Circolo Ricreativo "Amici di Foppiano"
Collettivo Pepe Cooter
Comitato Mobilità Sostenibile Trentino
Comitato Sviluppo Sostenibile
Coro "La Valle" di Terragnolo
CS Bruno
ENPA - sez. Trentino
Fridays For Future Trento
GaSud Rovereto - gruppo acquisto solidale di Rovereto e zone limitrofe
Gruppo Culturale UCT - Uomo Città Territorio
Gruppo Italiano Amici della Natura
Italia Nostra - sez. trentina
LAC - sez. Trentino Alto Adige/Südtirol
LAV Italia
Ledro Inselberg APS
Legambiente - Circolo di Trento
LIPU - sez. Trentino
Medicina Democratica – sez. Trentino
Medici per l'Ambiente ISDE - sez. Trentino
Mountain Wilderness Italia
NO TAV Mamme Marco
OdV A Maloca
Organizzazione Internazionale Protezione Animali - sez. Trento
Pro Loco di Zoreri
Riserva Cacciatori di Terragnolo
Sassi e non Solo
Sezione CAI SAT Vallarsa
Slow Food Trentino
SOS Anfibi ONLUS
SOS Anfibi – gruppo di Vicenza

TerragnoloCheContaAPS
Vald'AsticoLibera
WWFItalia
WWFO.A.Trentino
YAKU

Vengo allegati gli elenchi dei firmatari dell'istanza tramite petizione on-line
Vengono allegati i firmatari dell'istanza su raccolta firme cartacee.

(omissis)

Associazione Nazionale per la tutela del Patrimonio Storico, Artistico e Naturale della Nazione

Sezione trentina

Provincia autonoma di Trento
Servizio urbanistica e tutela del paesaggio
serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it

Trento, 24 gennaio 2023

Oggetto: **osservazioni alla variante PUP 2022**

PREMESSA

Non si ha memoria di varianti a un piano urbanistico (o territoriale, qual è realmente il PUP) altrettanto prive di contenuto: in particolare, con riferimento al sistema infrastrutturale, la si confronti con il PUP del '67, nel quale le autostrade per connettere il Trentino con il resto d'Italia erano disegnate in dettaglio, anche se, purtroppo, si trattava di segni tracciati sulla carta senza il minimo riguardo alla loro fattibilità. L'esempio più eclatante rimane l'autostrada per la Lombardia (che oggi chiameremmo "corridoio ovest") in galleria da Nago con pendenza al venti percento, tre svincoli in due chilometri nella piana della Sarca e un tracciato in roccia fino al confine lombardo. Per evitare altri imbarazzanti fallimenti, le successive versioni del PUP hanno usato spesso simboli generici per indicare ipotetici collegamenti tra due punti del territorio provinciale. Tuttavia, la variante approvata il 28 ottobre va oltre, introducendo nel PUP l'indefinita prospettiva di un possibile potenziamento della connettività con il Veneto, senza indicare il modo, neppure pressappoco. Senza pertanto considerare, neppure approssimativamente, le conseguenze. Ci si chiede che senso abbia – e come si possa approvare – una variante agli strumenti di gestione del territorio così vacua e inconsistente. **A4 B1 C10**

In realtà, la reticente locuzione "corridoio est" ha un ovvio significato: il prolungamento in Trentino dell'autostrada A31 (detta della Valdastico) e la sua connessione all'autostrada del Brennero A22. Siamo nuovamente di fronte a un fatto inedito: non si era mai visto nel governo del territorio un caso altrettanto spettacolare d'ipocrisia politica, d'intenzioni goffamente nascoste dietro centinaia di pagine che parlano d'altro, evitando così di fare i conti con l'insostenibilità e l'inutilità dell'opera vagheggiata, cui tuttavia alcune parti politiche devono (o credono di dovere) una quota rilevante dei loro consensi. **B1 B2 C12**

Quindi, per confutare le reali motivazioni della variante, occorre preliminarmente rifarsi allo studio recentemente commissionato dalla Giunta alla società PricewaterhouseCoopers Business Services (CwP) di Londra, riferimento indispensabile per dare un qualsiasi significato agli elaborati che costituiscono la variante. **B2**

via Oss Mazzurana 54
38122 Trento TN

trento@italianostra.org
www.italianostra-trento.org

In realtà, dalla relazione sull'impatto socio-economico della Valdastico commissionata dalla PAT alla CwP si ricavano più interrogativi che risposte. Eccone alcuni.

Sostenibilità economica

Che senso ha investire 3300 milioni di euro in un'autostrada da cui si spera di ricavare appena 53 milioni lordi all'anno? Per ammortizzare l'opera – nell'ipotesi assurda che la sua gestione sia a costo zero – non basterebbero 62 anni. La manutenzione (ordinaria e straordinaria) di un'autostrada con queste caratteristiche costa annualmente, in media, circa 1,25 % del costo di costruzione, cioè oltre 41 milioni l'anno. Includendo i costi generali di gestione il profitto prevedibile è nullo o negativo. Dunque: che senso ha un investimento di 3300 milioni di euro in perdita totale?

Quanto costa, veramente?

I conti non tornano: l'autostrada è lunga quasi 50 km, il costo per chilometro è stimato in 113 milioni, quindi il costo dell'autostrada dovrebbe essere circa 5600 milioni, non 3300. Che credito si può dare a un'analisi economica che contiene incongruenze così grossolane?

Chi paga?

A caval donato non si guarda in bocca? La relazione guarda a questo progetto come al dono di un anonimo filantropo, ma i 3300 (o 5600?) milioni non sono risorse prelevate da fondi privati, sono risorse che saranno fornite dai cittadini con il pagamento dei pedaggi sulla rete autostradale gestita dal Concessionario. Quindi, soldi pubblici che non possono essere sprecati in opere di scarsa o nulla utilità.

Vantaggi sui tempi

Il risparmio di tempo per il trasporto leggero sarebbe di 20 minuti (un minuto risparmiato ogni 165-280 milioni). Il vantaggio va però ponderato in relazione alla durata del viaggio: su un viaggio di un'ora, si risparmierebbe un terzo del tempo, un discreto vantaggio. Ma per viaggi di questa durata, la relazione prevede un uso irrilevante dell'autostrada: la maggior parte del traffico è ipotizzata su viaggi di almeno due ore, dove il risparmio di tempo è molto meno incentivante (un sesto o meno), a fronte del disagio di percorrere 40 km di gallerie quasi ininterrotte (alcune estremamente lunghe) e della totale perdita del paesaggio trentino, tanto celebrato. Il vantaggio di tempo sul trasporto pesante (25 minuti) appare ancor meno rilevante, considerati i tempi medi del trasporto delle merci.

Vantaggi per la Valsugana

La relazione riporta quanto già noto, e cioè che il traffico sulla SS 47 è in gran prevalenza provinciale. Con il completamento della Valdastico, infatti, nella Valsugana la riduzione prevista per il traffico leggero è un impalpabile 4 % e per il traffico pesante un modestissimo 14 %. Si sostiene che la riduzione salirebbe a ben il 55 % con l'introduzione di un pedaggio. Ammettiamo sia vero: se a essere

efficace è il pedaggio – non l'autostrada – tanto vale introdurlo subito, risparmiando 3300 (o 5600?) milioni, sette anni di lavori e i danni paesaggistici e ambientali.

Occupazione

La tesi che opere per varie migliaia di milioni creeranno molti posti di lavoro merita il premio La Palice: qualcuno dovrà pur essere impiegato per realizzarle, per quanto inutili e assurde, come il keynesiano scavare buche per poi riempirle. Quindi, qualsiasi infrastruttura di pari valore – anche la più antieconomica e la più dannosa – produrrebbe la stessa occupazione. Ma costruire un'opera che divorerà risorse per tutta la sua esistenza non è certo il modo migliore di creare occupazione stabile. Esistono impieghi indubbiamente più produttivi per quel cospicuo capitale.

Incremento turistico

Non si sa da dove scaturisca la stima di un aumento del 20 percento delle presenze turistiche dal Veneto e dal Friuli Venezia Giulia (incremento ipotetico che vale meno del 3 percento delle presenze turistiche complessive) interamente causato dal minor tempo di viaggio.

Ne siamo certi? Per un percorso di tre o quattro ore, venti minuti – il tempo di una sosta in un'area di servizio – sono un decimo scarso del tempo di viaggio. Oltretutto, per risparmiarli si dovrebbe usare una scorciatoia da incubo (40 km di gallerie). Difficile pensare che sia un'opzione incentivante nella programmazione delle vacanze. Soprattutto considerando che, per chi proviene dal Friuli Venezia Giulia o dal Veneto orientale è già oggi (e rimarrà domani) più conveniente passare per la Valsugana in termini di tempo, chilometri e pedaggi: si risparmiano 16 minuti, 84 km, 19 € (A4 Meolo-Roncade, A22 Trento nord). Il presunto vantaggio di 20 minuti si riduce in realtà a 4, con una spesa aggiuntiva di circa 30 euro tra pedaggi e carburante: da queste zone l'incremento turistico prevedibile è pari a zero.

Danni

La relazione non dedica neppure una riga ai costi ambientali e paesaggistici causati dalla sua realizzazione, come non facessero parte dell'impatto socio-economico.

LA VARIANTE AL PUP

Chiarito in premessa di cosa tratti realmente la variante, prima di valutare la sua documentazione si devono ancora ricordare alcuni eventi: appena annunciata la sua adozione, al coro dei dissenzienti si sono aggiunti gli industriali di Vicenza, che (sapendo benissimo cosa nasconde la metodologica vacuità della variante) reputano inutile un prolungamento verso Rovereto, ritenuto invece una ghiotta opportunità dai loro colleghi trentini. Il presidente della Provincia si è affrettato a chiarire che le indicazioni della variante (quali?) non sono vincolanti e che lo sbocco in Trentino può essere qui o là, a scelta, purché l'autostrada si faccia. Ciò conferma l'inutilità dell'opera e spiega l'ineffabile vaghezza di questa variante. **B2 C2 C10**

Poiché le ragioni di questo irriducibile desiderio autostradale rimangono tuttora inesplicate, non resta che esaminare la documentazione prodotta, tutt'altro che persuasiva nonostante la corposa mole. Sostenere l'insostenibile richiede abilità non comuni: dati inesatti o argomenti fallaci prima o poi **B2**

rivelano la loro inconsistenza. Nella variante, la Provincia si è ben guardata dal tentare di dimostrare l'utilità dell'opera fornendo dati e previsioni. Il goffo tentativo, come si è visto, è stato affidato alla PricewaterhouseCoopers Business Services di Londra che, per produrre una relazione possibilista, ha dovuto arrampicandosi sugli specchi, a sprezzo del ridicolo.

Reticenze

Per la variante al piano urbanistico provinciale si è ritenuto preferibile evitare persino le parole "autostrada", "A31" o "Valdastico". Si dichiara, piuttosto, che l'obiettivo è "valutare l'opportunità di prevedere una ridondanza dei punti di interconnessione tra il Corridoio Est e i Corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Mediterraneo". Ridondanza è termine usato qui opportunamente, visto che il collegamento autostradale con il Veneto esiste già. **B1 B2 C12**

Ovvietà

Ci si affida alla mole dei documenti, come se le decisioni pubbliche si valutassero a peso o in base al numero di pagine. Si può immaginare che produrre diligentemente questa documentazione abbia richiesto un notevole sforzo, e il risultato è certamente interessante per chi voglia approfondire la conoscenza del nostro territorio: l'analisi multicriteria si estende dalle dinamiche demografiche e migratorie all'andamento dei vari settori economici (agricoltura, industria, turismo, servizi). Da questi dati "scelti e pesati dal decisore" si ricava il "fabbisogno di potenziamento della connettività". Scoprendo così, dopo innumerevoli mappe e tabelline, che il Primiero e il Tesino sono le parti peggio collegate del Trentino. Come già ben si sapeva. Quello che rimane ignoto è il modo in cui il loro indubbio "fabbisogno di potenziamento delle connettività" troverebbe soluzione con il prolungamento dell'A31. Se non, indirettamente e marginalmente, per il presunto minore traffico sulla SS 47; che tuttavia, come tutti ormai dovrebbero sapere, è quasi interamente generato dalla Valsugana. Dall'analisi multicriteria si dovrebbe concludere, piuttosto, che è la SS 47 ad avere necessità di qualche opera non ridondante, come il by-pass dei laghi di Caldonazzo e Levico. **A3 A4 C10 C12 D1**

Descrizioni enciclopediche e valutazioni ipotetiche

Il documento più interessante è la Valutazione ambientale: una relazione di 250 pagine in gran parte dedicate a una descrizione analitica dell'intero territorio provinciale: orografia, idrografia, sismicità, assetto floristico e faunistico (esaminato con straordinario dettaglio), cambiamenti climatici, inquinamento ecc. La parte relativa alla valutazione delle conseguenze dell'opera (non è chiaro in quale tracciato ipotetico) è invece molto sintetica. E s'intuisce la ragione: in primo luogo, perché è impossibile valutare gli effetti di un'opera di cui non esiste una descrizione ma solo l'indicazione di vaghi obiettivi; in secondo luogo, perché entrando nel dettaglio si rischiano brutte figure. Ma si possono collezionare figuracce anche rimanendo nel vago, come quando si afferma: "*è del tutto evidente* […] *che si può considerare integrato nella proposta del PUP l'obiettivo della riduzione delle emissioni climalteranti e di inquinanti in atmosfera*". Perché perdere tempo a calcolare quanti anni occorreranno per assorbire la CO_2 prodotta per realizzare e tenere in esercizio l'opera a fronte della modesta riduzione del percorso, dell'aumento del dislivello e dello scarso traffico prevedibile, quando l'obiettivo è già "integrato"? Perché perdere tempo a valutare gli effetti ottenibili impiegando quelle risorse economiche in altri scenari della mobilità? È quantomeno dubbio che, in questo caso, l'affermazione "è del tutto evidente" sia scientificamente accettabile. A costo d'essere tacciati di scetticismo pregiudiziale, avremmo gradito una dimostrazione esaustiva. **C6 C10**

Sul problema del consumo di suolo la vaghezza è, se possibile, ancora maggiore. Si afferma che "*non è possibile stimare l'incremento della superficie urbanizzata dovuta all'attuazione del piano, che dovrà essere valutata nelle successive fasi*" (come – data l'assenza di un progetto, sia pure di massima – ogni altra valutazione). La Valutazione ambientale presume, tuttavia, che la variante "*potrà avere anche effetti positivi sulla componente suolo in relazione, ad esempio, a potenziali dinamiche di valorizzazione delle produzioni di particolare qualità e tipicità localizzate lungo il percorso*." Difficile immaginare quali benefici attendono la "componente suolo" attraversata da una serie di gallerie. A4 B2 C9

Risultati paradossali di una valutazione immaginaria

Oscillando tra l'impossibilità di prevedere l'ignoto e l'ottimistica speranza che tutto andrà comunque per il meglio, il Rapporto ambientale si conclude con un capitolo surreale sulle "Misure di mitigazione e compensazione" dove, in sostanza, si sostiene che le "eventuali infrastrutture", devono essere pensate come "*un sistema multimodale, gerarchicamente inter-connesso, di infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci, piuttosto che come un semplice collegamento tra i suoi estremi*". Si suggerisce, inoltre, "*di evitare la creazione di una specializzazione esclusiva e di ricercare, piuttosto, integrazioni reciproche tra le diverse infrastrutture in grado di creare un effetto rete*." Tutto il contrario di un susseguirsi per 40 km di tunnel autostradali per collegare l'A31 all'A22. Insomma: lette attentamente le "misure di mitigazione e compensazione", che in realtà sono prescrizioni a carattere ipotetico, si dovrebbe concludere che "quest'autostrada non s'ha da fare". Ma allora, a che serve la variante? Pare che nessuno abbia spiegato alla società bolognese che ha redatto la Valutazione ambientale quali siano le reali intenzioni delle Giunte venete e trentine. B1 C10

Eccipienti normativi e procedurali

Non manca, infine, una cospicua rassegna del contesto normativo e pianificatorio, dall'ambito locale a quello sovranazionale, né un'articolata disamina delle fasi procedurali passate e future. Tuttavia, le domande fondamentali rimangono senza risposta: a chi e a cosa serve "l'eventuale infrastruttura"? Quali effetti produrrà sui flussi di traffico? Che impatto avrà sulla mobilità generale? Che impatto avrà sull'ambiente e sul paesaggio? Quanto costerà e chi la pagherà, realmente? Forse qualcuno lo sa, di certo nessuno lo dice. B2 C10

OSSERVAZIONI CONCLUSIVE

Reali obiettivi

L'inconsistenza o l'assenza di argomentazioni rendono ormai evidente lo scopo del vagheggiato prolungamento dell'A31: non si sta progettando un'autostrada, si sta architettando – con la complicità della Provincia autonoma di Trento – uno stratagemma per conservare una lucrosissima concessione facendo finta d'impegnarsi nella costruzione di un'opera totalmente inutile ed economicamente insostenibile. Lo dimostra, in ultimo, la stessa relazione CwB, che affronta il compito impossibile di dimostrare l'indimostrabile con argomentazioni stravaganti e omissive. B2

S'invita il Consiglio provinciale a riesaminare criticamente il suo contenuto e a leggere attentamente l'esplicita avvertenza finale:

You should not act upon the information contained in this publication without obtaining specific professional advice.

(Cioè: non agire in base alle informazioni contenute in questa pubblicazione senza una specifica consulenza professionale).

Reale contenuto della variante

La variante al PUP adottata non affronta nessuno dei temi implicati nella realizzazione dell'opera (di cui non indica neppure vagamente il tracciato e le caratteristiche) ma assume come indimostrabile articolo di fede "l'opportunità di prevedere una ridondanza dei punti di interconnessione tra il Corridoio Est e i Corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Mediterraneo". B2 C12

Nella sostanza, la Giunta chiede al Consiglio provinciale una delega in bianco per la realizzazione di un'opera di cui è impossibile dimostrare razionalmente l'utilità, di cui sono evidentissimi i danni economici, ambientali e paesaggistici, e di cui è palese l'incoerenza con gli indirizzi nazionali ed europei per la mobilità.

Assodata l'improponibile inconsistenza e l'ipocrita vaghezza della variante, Italia Nostra chiede che sia ritirata o – qualora giunga in Consiglio provinciale – sia respinta dal voto dei consiglieri che ancora antepongono, a ogni altro, l'interesse della comunità che rappresentano, auspicando siano la maggioranza.

Una proposta

Con una frazione dell'enorme capitale che i cittadini sarebbero indirettamente chiamati a fornire, si potrebbe significativamente migliorare la SS 47, infrastruttura fondamentale per la mobilità trentina, a cominciare dal *by-pass* in galleria della zona dei laghi di Levico e Caldonazzo, con effetti certamente positivi su turismo, paesaggio e ambiente. C10

L'ipotizzato pedaggio, oltre a scoraggiare il traffico pesante, potrebbe concorrere al suo finanziamento e a quello delle altre opere di adeguamento e mitigazione che dovrebbero comporsi in un quadro complessivo e definitivo di riqualificazione infrastrutturale, paesaggistica e ambientale della Valsugana. Se la Concessionaria veneta vorrà offrire il suo contributo, sarà la benvenuta.

Il Consiglio della sezione trentina d'Italia Nostra