



PROVINCIA AUTONOMA  
DI TRENTO

# PIANO URBANISTICO PROVINCIALE

VARIANTE

**AMBITO DI CONNESSIONE**

**Corridoio Est**

**APPROVAZIONE**

**ALLEGATO A**

**Appendice 5**

ASSESSORATO ALL'URBANISTICA,  
AMBIENTE E COOPERAZIONE

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



TRENTINO

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

---

**Assessorato all'Urbanistica, ambiente e cooperazione**

**Piano urbanistico provinciale – *variante ambito di connessione Corridoio Est***

**Appendice 5**

Documento preliminare, adozione preliminare e seconda adozione della variante al PUP.

Riepilogo, esiti consultazione preliminare e consultazione articolo 28 e depositi, osservazioni, pareri e controdeduzioni articolo 29 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15

**Appendice 5)**

**Provincia autonoma di Trento**

Sede Centrale: Piazza Dante, 15 - 38122 Trento - T +39 0461 495111 - [www.provincia.tn.it](http://www.provincia.tn.it) - C.F. e P.IVA 00337460224



Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio - ottobre 2023



**Piano urbanistico provinciale**  
**Variante ambito di connessione Corridoio Est**  
Sommaro Appendice 5

<b>1. Da documento preliminare all'approvazione della variante al PUP</b>	<b>4</b>
1.1 Riepilogo	4
1.2 Esiti consultazione preliminare e consultazione articolo 28 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15	7
1.3 Adozione del progetto di variante. Depositi, osservazioni, pareri e controdeduzioni	11
<b>2. Seconda adozione del progetto di variante. Depositi, osservazioni, pareri e controdeduzioni</b>	<b>12</b>
2.1 Osservazioni e pareri pervenuti nel secondo deposito	12
<b>3. Recepimento pareri, controdeduzioni e modifiche agli elaborati di variante</b>	<b>15</b>
3.1 Parere struttura e soggetti ambientali competenti	15
3.2 Osservazioni	16



## 1. Da documento preliminare all'approvazione della variante al PUP

### 1.1 Riepilogo

Con deliberazione n. 837 del 19 giugno 2020 la Giunta provinciale ha inteso avviare una variante al Piano urbanistico provinciale per affrontare, alla scala della pianificazione territoriale, coerenti analisi in ordine allo scenario complessivo di 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 coerente declinazione dello scenario di riferimento, assicurando le necessarie forme di valutazione e di partecipazione.

Nell'ambito dei corridoi di accesso il corridoio Est è descritto dalla relazione del Piano 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". 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.

Rispetto a questo quadro di riferimento 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 con la determinazione 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".

Successivamente alla conclusione dei lavori del Gruppo di coordinamento costituito per dare attuazione operativa agli indirizzi delineati dal Comitato paritetico, 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.

In questi termini quanto prospettato dalla deliberazione n. 837 del 19 giugno 2020, pur inserendosi nel disegno strategico del Piano urbanistico provinciale vigente, esula dalla possibile applicazione dell'articolo 41, comma 2 delle norme di attuazione del Piano, comportando conseguentemente 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.



Con deliberazione n. 1058 di data 25 giugno 2021, la Giunta provinciale ha approvato, ai sensi dell'articolo 28 della legge provinciale per il governo del territorio 2015 e per le motivazioni di cui in premessa, il documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire, ed il relativo rapporto preliminare, contenente gli elementi ambientali da approfondire ed integrare nella fase di consultazione preliminare al fine della redazione del rapporto ambientale a partire dai contenuti definiti dall'art. 6 del d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg.

#### Obiettivi della variante come delineati dal documento preliminare

Il documento preliminare riprende il quadro delineato dal Piano urbanistico provinciale approvato nel 2008, che a sua volta fa proprie le politiche di connessione a livello europeo che sono alla base del corridoio del Brennero e comprende lo scenario di relazioni infrastrutturali in direzione Est tra Veneto, Valsugana e valle dell'Adige, identificando in particolare questo collegamento in territorio trentino con l'asse della SS47 della Valsugana. Rispetto all'assetto definito dal Piano vigente 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. Tale contesto da origine alla proposta di variante al Piano per affrontare le problematiche ambientali, socio-economiche e funzionali sottese al corridoio Est, valutando complessivamente sotto il profilo territoriale lo scenario generale della mobilità tra Veneto e Trentino. La revisione dei corrispondenti contenuti del Piano urbanistico provinciale vigente ha portato all'individuazione della possibile area di riferimento del corridoio sulla base degli obiettivi di connessione ma soprattutto delle relative ricadute territoriali, integrando in quest'ottica il relativo processo di valutazione ambientale strategica.

Nel confermare i principi di sostenibilità, competitività e integrazione del Piano vigente, la variante al PUP intende perseguire – mediante lo strumento di pianificazione territoriale – un bilanciamento tra le scelte trasportistiche e i benefici attesi uniti alle ricadute ambientali, economiche, sociali, in generale territoriali.

Nella declinazione delle strategie di sviluppo rispetto al contesto territoriale, gli obiettivi richiamati dal documento preliminare della variante al PUP guardano a:

- assicurare idonei collegamenti infrastrutturali del territorio provinciale in direzione Est con il Veneto, contribuendo all'interconnessione a livello europeo lungo il corridoio Mediterraneo;
- 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;
- rafforzare l'attrattività del Trentino nei macrosistemi economici nazionali mediante l'integrazione interna ed esterna nelle grandi reti;
- sviluppare il ruolo di centri attrattori di Trento e Rovereto ampliandone il raggio di influenza verso l'Italia e l'Europa orientale;
- perseguire effetti non solo trasportistici ma anche socio-economici delle nuove connessioni infrastrutturali per rispondere alle esigenze di collegamento del sistema locale.



In questo disegno la valutazione ambientale strategica, con il rapporto preliminare, viene definita quale strumento di supporto per la misurazione della sostenibilità della proposta, al fine di superare la scelta di una soluzione infrastrutturale con l'individuazione di quali aree, più di altre, possono fruire direttamente o indirettamente del miglioramento dell'accessibilità derivante dall'ampliamento del corridoio Est.

Sotto il profilo del metodo, in conclusione veniva confermata l'impostazione del PUP vigente quale strumento di programmazione dei corridoi infrastrutturali, assicurando - mediante la variante - l'integrazione delle considerazioni ambientali e territoriali nella definizione di strategie e contenuti. E' demandata allo studio di fattibilità la declinazione del corridoio rispetto al possibile modello di mobilità e al relativo tracciato: la variante al Piano fornisce la cornice pianificatoria e valutativa, per procedere, nella fase attuativa del Piano, con l'ulteriore approfondimento nell'ambito del lavoro sulle possibili opzioni di connessione infrastrutturale, per cui si rinvia al Gruppo di coordinamento costituito nel Comitato paritetico istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le connessioni autostradali nell'ambito del corridoio Est, anche al fine degli ulteriori processi di partecipazione e consultazione.

L'input che ha dato innesco al processo di variante al Piano urbanistico provinciale è stato quello di ricondurre allo strumento pianificatorio provinciale lo scenario generale relativo alla mobilità tra Trentino e Veneto per fornire gli elementi di inquadramento dei collegamenti infrastrutturali nell'ambito del corridoio Est, ricercando la dovuta integrazione funzionale e assicurando le necessarie forme di valutazione e partecipazione. Le riflessioni in ordine alle strategie che sottendono i corridoi sono alla base dell'approfondimento del possibile campo d'azione del corridoio Est, in modo da rispondere ai bisogni di collegamento - e in primo luogo di interconnessione con il corridoio Nord-Sud - e di integrazione rispetto alla rete provinciale, per migliorare le connessioni con le regioni limitrofe, risolvere le problematiche di attraversamento nello specifico della Valsugana, servire il territorio provinciale con idonee soluzioni di mobilità.

Date la posizione geografica della Provincia, la natura e il valore delle sue risorse e la stessa evoluzione della sua struttura economica e produttiva si percorrono scelte integrate, in grado di tener conto della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, nell'ambito della Agenda 2030, e delle esigenze di coordinamento riconosciute dalla programmazione nazionale ed europea. Una efficace connessione interregionale è anzitutto necessaria per la gestione e la pianificazione dei trasporti e delle grandi infrastrutture, con particolare riguardo alla coerente relazione con gli interventi previsti lungo l'asse del Brennero nonché con la rete interna al territorio provinciale.

L'approfondimento territoriale connesso con l'integrazione tra corridoi di accesso e la verifica degli effetti territoriali dei medesimi, da considerare nella valutazione ambientale strategica al fine della ponderazione delle scelte e della partecipazione, si è concretizzato nella proposta di cui al Documento preliminare, in un'estensione dell'areale di riferimento del corridoio Est e del suo snodo sul corridoio del Brennero, nel quale si valuta la possibile estensione dell'ambito di sviluppo delle opzioni infrastrutturali da questo ammesse.



## 1.2 Esiti consultazione preliminare e consultazione articolo 28 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15

Successivamente all'approvazione di documento e rapporto preliminare con deliberazione n. 1058 di data 25 giugno 2021 - ai sensi dell'articolo 28 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15 - la deliberazione e gli allegati sono stati trasmessi ai comuni, alle comunità e al Consiglio delle autonomie locali, al fine della trasmissione di osservazioni e proposte in merito alla variante. La documentazione è stata trasmessa inoltre al Consiglio provinciale a cui la legge per il governo del territorio attribuisce la facoltà di approvare indirizzi ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di piano.

A seguito delle trasmissioni di cui sopra sono pervenute le note dei comuni di Volano, Lavis, Caldonazzo, Vallarsa, Rovereto, Calliano, Civezzano, Besenello, Nomi, Trento, Castelnuovo, Altopiano della Vigolana, Arco, Isera, Pergine Valsugana, Pomarolo, Mori, Terragnolo, Luserna, Calceranica al Lago, Tenna, Aldeno, Grigno, Carzano, e delle Comunità di Vallagarina e Alta Valsugana e Bersntol.

Il Consiglio delle autonomie locali ha trasmesso osservazioni e proposte che intendono innanzitutto dare voce ai territori che sono interessati dall'areale del Corridoio Est, e per questo riportano le posizioni espresse da comuni e comunità direttamente coinvolti, precisando che il tema delle interconnessioni infrastrutturali interessa tutto il territorio trentino per la rilevanza strategica dei corridoi di collegamento con le regioni limitrofe nonché per le politiche trasversali di mobilità interne legate alle dinamiche economiche del territorio.

La variante al PUP è stata fatta oggetto di approfondimento e discussione anche da parte della Terza Commissione del Consiglio provinciale, a supporto dei lavori d'Aula finalizzati a definire gli indirizzi da parte del Consiglio stesso ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di PUP.

In particolare, in data 3 febbraio 2022 la Terza Commissione ha incontrato i rappresentanti del Coordinamento "NO Valdastico" che hanno presentato un documento strutturato sui diversi impatti dell'eventuale realizzazione del completamento dell'Autostrada Valdastico ed una serie di richieste, tra cui quella di rinunciare alla proposta di variante al PUP. La Terza Commissione ha proseguito l'attività di approfondimento nella seduta del 24 febbraio 2022, dedicata ad un incontro informativo con l'assessorato e le strutture provinciali competenti.

Il Consiglio provinciale ha in seguito trasmesso la relazione della Terza Commissione sul Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio Est, approvata in data 7 marzo 2022, che illustra compiutamente la presentazione della variante e il dibattito che si sono tenuti nell'organo collegiale.

Nella seduta del 6 aprile 2022 il Consiglio provinciale ha approvato due proposte di risoluzione, impegnando la Giunta provinciale:

- a valutare la realizzabilità di opere ferroviarie prioritariamente importanti per gli accessi con i territori limitrofi e per le connessioni interne intervallive del Trentino, tra le quali il collegamento ferroviario tra l'asse Verona Brennero e il lago di Garda, la ferrovia dell'Avisio, il potenziamento della Valsugana;
- a riaffermare la necessità e utilità della concertazione tra soggetti pubblici e privati cointeressati allorquando dopo la variante urbanistica al PUP in corso, si dovesse esaminare un progetto di collegamento tra Valdastico nord e A22 e relativa gamma di ipotesi di localizzazione della connessione;
- a confermare in ogni caso che per i nuovi collegamenti, e relative scelte localizzative, da realizzare nell'ambito dei corridoi infrastrutturali di accesso, ed in particolare quelli oggetto della variante in corso, che richiedono l'intesa tra la Provincia, lo Stato e altri enti territoriali ai sensi delle norme di attuazione dello Statuto speciale e della legislazione in materia, l'assenso



della Provincia viene prestato previa valutazione strategica sull'ipotesi progettuale di massima, da condurre in coerenza con i contenuti fondamentali del PUP e in osservanza delle procedure previste dall'articolo 44.

Contestualmente alla consultazione di cui all'articolo 28 della della l.p. 4 agosto 2015, n. 15 si è dato avvio alla consultazione preliminare come stabilito dall'articolo 3, comma 1 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg, comunicando con nota del 7 luglio 2021 ai soggetti competenti in materia ambientale il termine del 23 settembre 2021 per la formulazione dei contributi richiesti. Nell'ambito della consultazione preliminare, in data 30 luglio 2021, si è tenuta una conferenza di servizi informativa per l'illustrazione dei contenuti della variante ed in particolare del rapporto preliminare per definire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale. Raccolte in tale sede le disponibilità delle strutture, sono seguiti alcuni incontri specifici con invito dei soggetti competenti raggruppati per aree tematiche:

DATA e ORA	ENTE/SERVIZIO
11/08/2021 09:30	Servizio Agricoltura Fondazione Edmund Mach Servizio Faunistico Servizio Sviluppo Sostenibile e Aree Protette Agenzia Provinciale Foreste Demaniali APPA - Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente, Osservatorio Trentino Clima
11/08/2021 11:00	Servizio Bacini Montani Servizio Foreste Servizio Geologico Servizio Prevenzione Rischi e CUE Autorità di Bacino distrettuale delle Alpi Orientali
11/08/2021 14:00	APRIE - Agenzia Provinciale per le Risorse Idriche e l'Energia Dipartimento Artigianato, Commercio, Promozione, Sport e Turismo Servizio Industria Ricerca e Minerario
12/08/2021 12/08/2021	14.00 Soprintendenza per i Beni Culturali 15:00 Azienda Provinciale per i Servizi Sanitari
17/08/2021 16:00	MUSE Servizio Sviluppo Sostenibile e Aree Protette Servizio Faunistico
18/08/2021 09:00	Ufficio per lo sviluppo corridoio del Brennero e TEN Dipartimento Infrastrutture Agenzia Provinciale per le Opere Pubbliche Ufficio pianificazione servizi per la mobilità

Conseguentemente le strutture hanno trasmesso contributi e informazioni necessarie per l'integrazione dei contenuti del rapporto preliminare ai fini dell'elaborazione del Rapporto ambientale di cui si correda la variante.

Si riportano di seguito le sintesi di quanto emerso nell'ambito della consultazione, precisato che per quanto attiene le trasmissioni di cui all'art. 28 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15, gli approfondimenti sono rinviati all'appendice 1 *'La fase di consultazione sul documento preliminare e il confronto sulle scelte'* che contiene anche la documentazione estesa di quanto trasmesso. In merito alla consultazione preliminare ai sensi del del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg, per gli



approfondimenti si rimanda invece al rapporto ambientale che contiene lo sviluppo delle tematiche emerse.

Si rileva inoltre che, seppur in anticipo rispetto alla fase procedurale di deposito definita dall'articolo 29 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15, deputata ad offrire la possibilità a chiunque di prendere visione del progetto di piano e presentare osservazioni nel pubblico interesse, è pervenuto un copioso numero di osservazioni da parte del pubblico, a testimonianza del forte coinvolgimento suscitato dalla tematica in oggetto.

### Sintesi consultazione

La struttura ambientale ed i soggetti competenti in materia ambientale, oltre a fornire indicazioni di dettaglio relative agli approfondimenti analitici da ricondurre all'interno del rapporto ambientale, esprimono rilievi in merito alla portata dei contenuti circa la coerenza nei profili di singola competenza. Quanto emerso dà evidenza della necessità di integrare la valutazione di carattere socio-economico da cui emerge l'esigenza di 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, specificando nel dettaglio le zone del territorio e gli insediamenti che risultano direttamente interessati, tenendo conto degli scenari di sviluppo del Corridoio del Brennero, e più in generale del Corridoio Nord-Sud, e delle progettualità che lo interessano. Viene inoltre espressa l'esigenza di esplicitare le relazioni tra i vari obiettivi della variante al fine di indirizzare le scelte verso soluzioni che forniscano risposte coerenti tra loro e alle esigenze di connessione ai diversi livelli (locali, nazionali e internazionali), garantendo integrazione tra i collegamenti affinché possano configurarsi come reali opportunità per il Trentino. I rilievi espressi invitano a considerare gli sviluppi già previsti per il Trentino in termini di nuove infrastrutture stradali e ferroviarie al fine di verificare il modo in cui la ricerca di nuovi collegamenti possa inserirsi senza interferire con i nuovi equilibri e piuttosto li rafforzi supportando ulteriormente la mobilità sostenibile. Anche in tal senso le previsioni pianificatorie dovranno essere integrate dall'individuazione di misure di protezione dei tratti tipici della morfologia del paesaggio storico in cui il bene è inserito (ad esempio l'infrastrutturazione viaria storica, le matrici del sistema agrario, l'incastellamento, l'insediamento a villa, il sistema pievano, il rapporto con il sistema fluviale, ecc.), delle componenti di permanenza ed evoluzione di tale contesto, delle valenze simbolico semantiche che potrebbero subire importanti interferenze. Viene prefigurata la possibilità di attuare una valorizzazione naturalistica *sensu lato* da promuovere accanto allo sviluppo delle connessioni. E' inoltre suggerita l'opportunità di sfruttare nuovi corridoi per trasferire i flussi energetici, quali elettrodotti, metanodotti, liberando spazi ora occupati dalle relative infrastrutture, che creano impatti negativi sulla componente faunistica, occupano nicchie ecologiche particolari, si inseriscono trasversalmente sui versanti e interrompono corridoi ecologici. Si invita a conciliare gli obiettivi del Piano di sviluppo provinciale per la XVI Legislatura con quelli di valorizzazione e salvaguardia ambientale, tenendo ben presente la complessità che caratterizza le interazioni tra le varie componenti dell'ecosistema.

In conclusione, emerge come la variante al PUP rappresenti lo strumento per declinare il concetto di sistema infrastrutturale integrato, ovvero un sistema complesso in grado di trasportare non solo persone e merci in modo sostenibile, tenendo in considerazione le possibilità di trasferimento modale gomma-ferro, ma anche dati (reti telematiche) ed energia (corridoio energetico).

Nell'ambito della consultazione ai sensi dell'art. 28, sono giunti contributi rispondenti alle attese delle singole amministrazioni coerentemente con la programmazione da queste adottata,



riconducibili essenzialmente all'espressione di una valutazione favorevole o contraria alla proposta del documento preliminare. Ciò considerato, dette espressioni riportano contributi nei contenuti e nei riferimenti, anche metodologici, che la variante ha inteso perseguire e fare propri; sono quindi assorbiti nel procedimento laddove coerenti con il livello strategico che appartiene alla pianificazione provinciale.

Alcuni comuni valutano favorevolmente la proposta preliminare di variante individuando i punti di forza negli impatti positivi sulla SS47 della Valsugana, rispetto alle problematiche odierne connesse ai volumi di traffico, all'incidentalità, alla presenza di numerosi insediamenti abitati direttamente attraversati dalla viabilità e nell'opportunità di sviluppi aziendali e creazione di nuovi posti di lavoro garantendo una maggiore connessione con l'Est dell'Italia e dell'Europa. Viene posta l'attenzione a territori che soffrono di fenomeni di spopolamento sociale ed economico, rispetto ai quali una migliorata accessibilità e l'incentivazione della mobilità tra persone, potrebbero favorire i settori del turismo, del commercio e dei servizi. Viene auspicato che la variante persegua tra i suoi obiettivi il miglioramento dei collegamenti dei territori limitrofi piuttosto che nuovi collegamenti, citando ad esempio la previsione di un impianto a fune tra Pedemonte e Luserna.

Altri comuni esprimono invece contrarietà alla proposta preliminare di variante illustrando analiticamente le ragioni poste rispetto le varie tematiche.

Sotto il profilo procedurale, sono evidenziate carenze metodologiche riscontrate nell'indeterminatezza della soluzione proposta, nell'assenza di un supporto motivazionale basato su analisi socio-economiche e dati di traffico, nella carenza di approfondimenti analitici. Viene richiesta l'attivazione di un processo partecipativo di ascolto dei territori coerentemente con i principi della legge provinciale per il governo del territorio e le direttive di livello sovraordinato.

Sotto il profilo ambientale, sono rilevate incoerenze 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. Viene richiamata la necessità di un confronto con gli strumenti urbanistici e programmatori locali e di una approfondita valutazione degli effetti ambientali da condurre nell'ottica dell'interazione tra sistemi (economici, politici, sociali, ambientale) con approccio causa-condizione-effetto al fine di una visione multidisciplinare e integrata (es. DSPIR di AEA per monitoraggio ambientale).

Sotto il profilo programmatico, rispetto al quadro infrastrutturale delineato dalla pianificazione provinciale, si denuncia una non chiara lettura della visione di insieme dello sviluppo territoriale. La proposta di variante appare decontestualizzata all'interno del sistema della mobilità e viabilità provinciale. Si sostiene che una variante al PUP inerente al tema dei trasporti debba considerare l'intero sistema infrastrutturale provinciale ispirandosi a principi di mobilità sostenibile, contribuendo a fornire risposta agli obiettivi climatici e conciliando scenari infrastrutturali e obiettivi generali definiti dai programmi di sviluppo sostenibile sovraordinati. Tale approccio permetterebbe di valutare le ricadute sui collegamenti interni esistenti e programmati; tra questi a titolo di esempio, oltre ai territori direttamente interessati, si citano i possibili impatti sul Corridoio del Brennero, sugli ambiti dell'asta dell'Adige e sui centri di Trento e Rovereto, sullo stato di congestionamento dell'Alto Garda anche in seguito all'ultimazione del tunnel Loppio-Cretaccio in corso di realizzazione. Si ricorda l'importanza di salvaguardare la priorità strategica del corridoio del Brennero, che non deve essere messa in discussione dalle nuove previsioni introdotte.



I rilievi denunciano inoltre la mancanza di trasparenza rispetto allo stato di progettazione dell'opera relativa al collegamento est con il Veneto o all'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento (MiMS, Regione Veneto, Pat, concessionaria autostradale).

Viene inoltre proposto di inserire all'interno del rapporto ambientale un modello descrittivo di interazione tra sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali oltretutto una valutazione del quadro delle interdipendenze, in una prospettiva intermodale analizzando aspetti relativi al traffico locale, pendolare, mobilità turistica e mobilità di attraversamento. Si richiama alla definizione di politiche di sviluppo incentrate sul tema della mobilità alternativa per migliorare la connettività tra sistemi, che tengano conto ad esempio dello sviluppo di un turismo sostenibile e di una fruizione open-air del territorio.

Viene infine raccomandata la valutazione di iniziative volte alla mitigazione, compensazione e integrazione territoriale per la prevenzione e tutela dell'ambiente richiamando la necessità di prefigurare misure volte alla riqualificazione delle aree alle quali la variante si riferisce.

In esito alla fase di consultazione, il progetto di piano ha visto la parziale revisione dei contenuti della proposta preliminare, con il recepimento delle osservazioni pervenute dai soggetti interpellati per gli aspetti di competenza. La revisione condotta, fondata sui contenuti dei rilievi espressi dalle strutture ambientali, dagli enti e dagli organi coinvolti, in coerenza con gli approfondimenti svolti rispetto alle strategie provinciali, nazionali ed europee in tema di mobilità e sviluppo sostenibile, consente la formulazione di una proposta di variante integrata e comprensiva degli sviluppi dei temi precedentemente solo accennati, che al contempo tiene fermi gli obiettivi espressi dalle esigenze di connessione del Corridoio Est.

### **1.3 Adozione del progetto di variante. Depositi, osservazioni, pareri e controdeduzioni**

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.

Contemporaneamente al deposito il progetto di PUP è stato trasmesso ai soggetti di cui all'articolo 29, comma 4 della legge provinciale per il governo del territorio 2015 - ovvero la competente commissione permanente del Consiglio provinciale, il Consiglio delle autonomie locali, la Commissione provinciale per l'urbanistica e il paesaggio (CUP), le regioni limitrofe e la Provincia autonoma di Bolzano, il Ministero competente - per l'espressione del parere di merito nei termini indicati.

Contestualmente la documentazione è stata messa a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale perché potessero esprimersi anche fornendo nuovi elementi valutativi o conoscitivi riguardanti gli aspetti ambientali e alla struttura ambientale.

La struttura ambientale, a conclusione della fase di valutazione, ha espresso il parere sui profili ambientali del piano nei quarantacinque giorni dalla scadenza del termine previsto per la presentazione delle osservazioni nella fase di deposito.



L'appendice 4 *“Adozione del progetto di variante. Depositi, osservazioni, pareri e controdeduzioni.”* riporta il dettaglio delle fasi di deposito e consultazione, compresi i contributi pervenuti per esteso e le controdeduzioni o i recepimenti conseguenti.

Ai sensi dell'art. 29 comma 6 della legge provinciale per il governo del territorio 2015, e 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.

## **2. Seconda adozione del progetto di variante. Depositi, osservazioni, pareri e controdeduzioni**

Con deliberazione n. 1223 del 14 luglio 2023 la Giunta provinciale ha quindi deliberato la seconda adozione del progetto di variante al piano urbanistico provinciale relativa all'ambito di connessione Corridoio Est.

Ai sensi del comma 6 dell'art. 29 il piano modificato sulla base dei pareri e delle osservazioni pervenute è stato depositato e pubblicato per quarantacinque giorni consecutivi, a decorrere dalla data del 21 luglio 2023, giorno successivo alla pubblicazione degli avvisi sui quotidiani l'Adige e il T, sul sito istituzionale della Provincia, nel Bollettino Ufficiale della Regione e nell'albo telematico di tutti i comuni trentini, precisando che, durante il deposito, chiunque poteva presentare osservazioni nel pubblico interesse esclusivamente con riferimento alle parti che sono state oggetto di modifica.

Contemporaneamente al deposito il progetto di PUP adottato in seconda istanza è stato messo a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale perché potessero esprimersi relativamente a quanto recepito con le modifiche apportate alla documentazione di variante.

La struttura ambientale, a conclusione della fase di valutazione, ha espresso il parere sui profili ambientali del piano ai sensi del comma 6 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg integrando il parere già reso in data 23 marzo 2023 (prot. 230047) con riferimento alle parti che sono state oggetto di modifica.

Ai sensi dell'art. 29 comma 6 della legge provinciale per il governo del territorio 2015 si rammenta che il progetto di piano eventualmente modificato in accoglimento delle nuove osservazioni non è soggetto a pubblicazione, né a deposito.

### **2.1 Osservazioni e pareri pervenuti nel secondo deposito**

Riproponendo la metodologia adottata in occasione della disamina e valutazione delle osservazioni e dei pareri pervenuti in occasione dell'adozione preliminare del progetto di variante, si precisa che 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 - in questa fase - due tipologie di contributi pervenuti nel periodo di deposito:

1. 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;



2. 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 20 settembre 2023 (prot. 707433) ha trasmesso il proprio parere conclusivo 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 struttura e soggetti ambientali competenti

Prot. n.	Data prot.	Oggetto	Mittente
707433	20/09/2023	Valutazione ambientale strategica VAS-2023-11. "Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est" - Seconda adozione. Soggetto competente: Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio. Parere ai sensi dell'art. 6, comma 3, del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg.	Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente - APPA
671352	06/09/2023	Adozione del progetto di Variante al Piano Urbanistico Provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est seconda adozione - Autorità di Bacino delle Alpi Orientali - 05/09/2023 - 0013233 osservazioni	Autorità di bacino distrettuale delle Alpi orientali
663811	04/09/2023	Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Seconda 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 - seconda adozione. Espressione parere.	Servizio Sviluppo sostenibile e aree protette
658995	01/09/2023	Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: seconda 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 - seconda adozione. Espressione parere in risposta a nota di prot. 561741 del 19/07/2023.	Servizio Geologico
641719	25/08/2023	Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Seconda 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
634702	22/08/2023	Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Seconda adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio	APSS - Unità Operativa igiene e sanità pubblica



		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 - seconda adozione	
629744	21/08/2023	Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Artt. 28-31: Seconda 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.)	Fondazione Edmund Mach – FEM

### Osservazioni pervenute da Comuni e Comunità di Valle

Prot. n.	Data prot.	Oggetto	Mittente
663703	04/09/2023	Variante al PUP relativa la corridoio Est - Trasmissione osservazioni alla seconda adozione del progetto di variante di cui alla deliberazione della G.P. n. 1223 d.d. 14/07/2023 (Prot.N. GE 2023/0060192)	Comune di Rovereto
663544	04/09/2023	Trasmissione deliberazione dell'Assemblea per la Pianificazione Urbanistica e lo sviluppo n. 10 di data 31.08.203 della Comunità della Vallagarina - Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est - Osservazioni ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015 alla seconda adozione del Progetto di variante di cui alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1223 di data 14 luglio 2023.	Comunità della Vallagarina
662914	04/09/2023	Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa all'ambito di connessione corridoio di accesso est. Osservazioni	Comune di Besenello
645647	28/08/2023	Comuni di Trento, Rovereto, Pergine Valsugana e Lavis: nota al Presidente della Provincia Autonoma di Trento sulla variante PUP Ambito di connessione corridoio est - osservazioni	Comune di Trento, Comune di Rovereto, Comune di Pergine Valsugana, Comune di Lavis

### Osservazioni pervenute da associazioni e soggetti interessati

Prot. n.	Data prot.	Oggetto	Mittente
662661	04/09/2023	Ulteriori osservazioni al Piano urbanistico provinciale - variante ambito di connessione Corridoio Est in seconda edizione	Ing. Ezio Viglietti
629783	21/08/2023	Osservazioni Seconda adozione Variante PUP corridoio Est	Presidente Ledro Inselberg APS



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

Con la deliberazione n. 1223 del 14 luglio 2023 la Giunta provinciale ha adottato gli elaborati di piano modificati in accoglimento dei pareri e delle osservazioni pervenute che, per contenuto e dimensione strategica, apportavano di fatto un arricchimento agli elaborati adottati in via preliminare, ne integrano le segnalate carenze e ne qualificano il ruolo. Tali modifiche sono state rese evidenti con una versione di raffronto degli elaborati al fine di agevolare la formulazione di osservazioni nella prevista fase di deposito e l'espressione del parere conclusivo della struttura ambientale competente.

Rispetto a quanto sopra si precisa che le modifiche agli elaborati apportate in seconda adozione non riguardano i contenuti fondamentali delle varianti né la definizione degli ambiti di connessione per i quali si conferma la valenza strategica e di principio nelle novità introdotte con la formulazione del comma 2bis all'articolo 41 relativamente alla multimodalità delle infrastrutturazioni e alla partecipazione degli enti territoriali e degli altri soggetti interessati.

In ragione delle osservazioni e dei pareri pervenuti in questa seconda fase di deposito, si rammenta che secondo l'orientamento giurisprudenziale consolidato, le osservazioni ai piani urbanistici hanno una funzione essenzialmente collaborativa ai fini di una stesura definitiva del piano che tenga conto dei suggerimenti dei soggetti interessati, ferma restando la funzione di atti di alta amministrazione degli strumenti di pianificazione urbanistica.

L'esame delle osservazioni da parte della struttura provinciale competente - come da approvazione della Giunta provinciale - è pertanto avvenuto nell'ottica di verificare e considerare le osservazioni, recependone, quando opportuno, i suggerimenti per migliorare e perfezionare i contenuti del progetto di piano, fermi restando i principi generali ispiratori dello stesso.

Chiarito quanto sopra si riportano di seguito le controdeduzioni alle osservazioni pervenute precisando che non sono state apportate, in sede di approvazione del disegno di legge da parte della Giunta provinciale, ulteriori modifiche agli elaborati diverse da quanto segnalato dalla struttura ambientale competente rispetto ai documenti della valutazione ambientale strategica ovvero rapporto ambientale, sintesi non tecnica e relazione di incidenza ambientale - VINCA.

#### 3.1 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 con la deliberazione della Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022.

L'appendice 4 "*Adozione del progetto di variante. Depositi, osservazioni, pareri e controdeduzioni*" riporta il dettaglio delle controdeduzioni e delle modifiche apportate agli elaborati conseguente al recepimento di quanto osservato.

Con riferimento alla seconda adozione del progetto di variante al piano urbanistico provinciale relativa all'ambito di connessione Corridoio Est di cui alla deliberazione della Giunta provinciale n. 1223 del 14 luglio 2023 e tenuto conto delle osservazioni e dei pareri pervenuti nel periodo di deposito come tempestivamente trasmessi, l'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente - Settore qualità ambientale, con nota di data 20 settembre 2023 (prot. 707433) ha espresso il parere sui profili ambientali del piano ai sensi del comma 6 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg



integrando il parere già reso nel marzo 2023 con riferimento alle parti che sono state oggetto di modifica.

Ai sensi dell'articolo 7 del del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg la Giunta provinciale approva il disegno di legge di approvazione della variante tenendo conto delle risultanze del parere reso dalla struttura ambientale, nonché considerando il rapporto ambientale e gli esiti della fase di consultazione e partecipazione.

Il modo in cui le considerazioni contenute nel parere della struttura ambientale sono state integrate negli elaborati di variante, oltreché una sintesi del procedimento, dei momenti di deposito, dei pareri e delle osservazioni pervenute e delle modifiche apportate ai documenti si riportano nell'elaborato della "Dichiarazione di sintesi" a cui si rinvia.

### **3.2 Osservazioni**

Come anticipato in questa sezione sono raccolte le osservazioni pervenute nella fase di secondo deposito del progetto di variante, tenuto conto che ai sensi dell'art. 29 comma 6 della l.p. 15/2015, chiunque può presentare osservazioni nel pubblico interesse esclusivamente con riferimento alle parti che sono state oggetto di modifica in occasione della seconda adozione del progetto di variante.

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.

#### **Controdeduzioni alle osservazioni pervenute dagli Enti locali**

Si rileva una sostanziale uniformità dei rilievi trasmessi dalle Amministrazioni locali, a cui si ritiene di dare risposta unitaria e volta a chiarire nuovamente contenuti e obiettivi della variante al fine di portare riscontri rassicuranti alle principali preoccupazioni manifestate.

Le Amministrazioni, pur riconoscendo che la documentazione di seconda adozione del progetto di variante abbia visto la parziale modifica dei contenuti in accoglimento alle osservazioni pervenute nella prima fase di deposito, evidenziano come le modifiche introdotte non facciano riferimento a contenuti sostanziali della variante ma ne costituiscano solo marginali correttivi. Tale rilievo viene letto e tradotto in un mancato coinvolgimento degli enti territoriali ed in una carenza nell'applicazione del diritto alla partecipazione.

Si evidenzia, innanzitutto, che il presente procedimento di variante ha seguito puntualmente il previsto iter della legge provinciale per il governo del territorio e dei regolamenti VAS, in particolare per quanto riguarda gli adempimenti relativi alla consultazione e partecipazione alla formazione del progetto di piano, come riportato in forma riassuntiva nei capitoli precedenti della presente Appendice. Nelle more dell'esercizio delle proprie competenze, la Giunta provinciale ha ritenuto esaustive le procedure di consultazione previste dalla legge provinciale per il governo del territorio e reputato fondamentale introdurre l'innovazione - per il PUP - di un processo partecipativo atto ad indirizzare e strutturare la fase di attuazione degli obiettivi definiti dalla



variante, come disciplinato dal nuovo comma 2bis dell'articolo 41 delle norme di attuazione del PUP e meglio chiarito all'interno del capitolo 7.3 della relazione illustrativa di variante.

Si richiama il concetto più volte chiarito rispetto alla "scala adeguata" alla quale affrontare e approfondire gli obiettivi e gli indirizzi fissati dal PUP, che è stata identificata dalla variante nella pianificazione subordinata riconosciuta nel piano provinciale per la mobilità o nello studio di fattibilità relativo ad ipotesi progettuali di massima. Questo è il livello in cui la Giunta ha ritenuto che il processo partecipativo rafforzato potrà esprimere al meglio la propria efficacia e apportare il contributo nella definizione delle scelte territoriali alla scala adeguata.

Per quanto riguarda le modalità di recepimento delle osservazioni, i documenti pervenuti sono stati integralmente letti/revisionati e puntualmente controdedotti. Le osservazioni trasmesse sono state allegate alla relazione illustrativa quali contenuti della variante, al fine di rappresentare elementi di cui tener conto per la predisposizione della pianificazione subordinata, assicurando la massima trasparenza e condivisione.

Si ribadisce come sia stato possibile dare riscontro alle sole osservazioni riferite a contenuti reali e di merito della variante al PUP, tali osservazioni sono state prevalentemente accolte, fermo restando la conferma dei principi ispiratori della variante e la coerenza degli obiettivi della stessa con gli indirizzi del PUP vigente da cui essi discendono.

Dalle osservazioni depositate si riscontra una generale sfiducia rispetto all'impostazione degli strumenti e dei processi pianificatori, e una preoccupazione rispetto alla concretizzazione di stimoli non coerenti e conformi né all'impianto del PUP vigente, né alle modifiche introdotte dalla presente variante. Si chiarisce come, in via generale, non sia possibile ritenere i contenuti del piano urbanistico provinciale superabili o derogabili.

Per quanto riguarda i restanti contenuti oggetto di osservazione e qui non riscontrati si rinvia alle controdeduzioni riportate in forma estesa all'interno dell'Appendice 4, che si ritiene abbiano affrontato esaurientemente le risposte alle tematiche trattate già nella fase di deposito della prima adozione.

### **Controdeduzioni alle osservazioni pervenute da associazioni e soggetti interessati**

In questa seconda fase di deposito sono pervenuti i contributi del Comitato Mobilità Sostenibile Trentino e del Coordinamento NO Valdastico Nord A31 - i quali racchiudono e rappresentano numerose realtà associative del territorio trentino e non solo - per ribadire la contrarietà a qualsiasi proposta di prolungamento del tratto autostradale in direzione nord dell'A31 con la richiesta di annullare o archiviare il procedimento di variante al PUP.

Le ragioni a supporto di tali richieste sono illustrate nei documenti depositati e ricondotte da un lato a carenze e contrasti nei documenti di piano e dall'altro nel ritenere che lo strumento idoneo alla pianificazione della mobilità esiste da tempo, al contrario della volontà dell'istituzione provinciale di attuare il mandato della legge provinciale 30 giugno 2017, n. 6 - Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile.

Rispetto ai contributi posti si intende chiarire che l'annullamento o la revoca del procedimento di variante non rappresenterebbero un contrasto in termini assoluti alla realizzazione del completamento autostradale verso nord. In proposito si richiama quanto già illustrato circa lo scenario prefigurato dall'alternativa zero, oltretutto la possibilità ammessa dal comma 2bis dell'art.



31 della l.p. 15/2015 circa i corridoi infrastrutturali di accesso previsti dal PUP vigente ed infine quanto riportato nelle controdeduzioni al cap. 3.3 dell'Appendice 4 (cod. B1) con riferimento a scelte territoriali di competenza dello Stato e all'impossibilità per la Provincia di porre veti.

Come più volte riportato, il tema del collegamento con il Veneto, a partire dalla deliberazione della Giunta provinciale n. 837 del 19 giugno 2020, viene qualificato tra gli stimoli all'attivazione dell'ambito di connessione non quale mero allargamento di un corridoio, ma piuttosto quale strumento normativo per il governo delle reti per la mobilità al fine di prefigurare l'infrastrutturazione multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività dei territori. Tale disposto nega il concetto di attraversamento di un territorio esaltandone piuttosto le esigenze di connessione senza per questo porsi in contrasto con la definizione dell'ambito di connessione Corridoio Est e gli obiettivi della variante.

In proposito, ed in risposta ai timori che si leggono nelle osservazioni circa una futura partecipazione "solo formale e non sostanziale", si riporta che con il neo introdotto comma 2 bis all'articolo 41 il diritto alla partecipazione è assicurato per gli enti territoriali e gli altri soggetti interessati come meglio chiarito, anche nelle modalità di svolgimento del processo, all'interno del capitolo 7.3 della relazione illustrativa di variante. Si rammenta che alla relazione illustrativa del PUP è riconosciuto valore di legge al pari delle norme di attuazione, i contenuti della relazione devono pertanto essere osservati e attuati nelle modalità previste.

In ultimo si riporta che il piano provinciale della mobilità viene confermato quale strumento alla scala adeguata per la corretta definizione delle scelte territoriali, ne viene peraltro ampliata la competenza rispetto a quanto previsto dal vigente art. 41 comma 3 delle norme del PUP che oggi ne limita la portata alla traduzione dei soli corridoi infrastrutturali interni. Si condivide pertanto quanto osservato circa il valore di tale strumento pianificatorio.



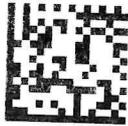
***Allegati***



# Comune di Rovereto

SINDACO

COMUNE di  
ROVERETO  
c\_h612  
A00001



Prot. P  
N.0060192 - dd 01/09/23  
Fasc: 06 2008/000002

Egregio  
Assessore all'urbanistica, ambiente e  
cooperazione  
della Provincia Autonoma di Trento  
**Mario Tonina**  
Via Vannetti, 32  
38122 Trento

Spett.le  
Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio  
Via Mantova, 67  
38122 Trento

*inviata a mezzo pec [serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it](mailto:serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it)*

Rovereto, 1 settembre 2023

**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 alla seconda adozione del Progetto di variante di cui alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1223 di data 14 luglio 2023.**

Il Consiglio Comunale, con deliberazione n. 32 di data 29 agosto 2023, ha preso atto della deliberazione della Giunta Provinciale n. 1223 di data 14 luglio 2023 relativa alla seconda adozione della Variante al Piano Urbanistico Provinciale ed ha espresso le proprie osservazioni relative alle modifiche introdotte nell'ambito di questa fase del procedimento.

Il deposito a seguito della seconda adozione rappresenta l'ultimo momento di pubblica consultazione che consente la presentazione di osservazioni nel pubblico interesse. L'Amministrazione Comunale, consapevole del ruolo rappresentativo che riveste, ha inteso portare le proprie considerazioni all'attenzione della Giunta Provinciale in ogni momento di partecipazione previsto dalla normativa di settore, ribadendo la posizione di contrarietà verso detto strumento urbanistico. Con quest'ultima deliberazione si riconfermano le perplessità espresse nelle precedenti fasi, portando a supporto elementi di diversa natura che rivelano carenze tecniche e strategiche, nonché la mancata attenzione alle esigenze dei territori coinvolti.

Preme in questo frangente ripercorrere il percorso della suddetta variante al Piano Urbanistico Provinciale. A seguito dell'approvazione del Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al corridoio di accesso Est, avvenuta con deliberazione di codesta Giunta provinciale n. 1058 di data 25 giugno 2021, la scrivente Amministrazione provvedeva in data 28 settembre 2021 (nei tempi previsti dal

procedimento) 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 dover 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 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. Anche in detta occasione si è provveduto, in data 6 febbraio 2023 ed entro i termini previsti, all'invio dell'atto e dell'allegata documentazione alla PAT.

L'iter ha trovato prosecuzione attraverso la seconda adozione della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est avvenuta con la deliberazione della Giunta Provinciale n. 1223 di data 14 luglio 2023.

Il Consiglio Comunale ha così inteso approvare il provvedimento n. 32 di data 29 agosto 2023 contenente le osservazioni alle parti modificate ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015 e, alla luce delle carenze riscontrate, riconfermare la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est, nonché ravvisare 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 riportato, provvedo alla trasmissione di copia della deliberazione n. 32 di data 29 agosto 2023 con l'auspicio che il materiale trasmesso costituisca nuova occasione di attenta e ponderata valutazione, e che trovi positivo riscontro nell'ambito del pubblico interesse superiore.

Distinti saluti



Il Sindaco  
- *Francesco Valduga* -

Allegati:

- delibera consiliare n. 32/2023



COPIA

**COMUNE DI ROVERETO**  
PROVINCIA DI TRENTO

## **Deliberazione del Consiglio Comunale**

N. **32** registro delibere

Data **29/08/2023**

OGGETTO: VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSO EST – OSSERVAZIONI AI SENSI DELL’ART. 29 DELLA L.P. 15/2015 ALLA SECONDA ADOZIONE DEL PROGETTO DI VARIANTE DI CUI ALLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE N. 1223 DI DATA 14 LUGLIO 2023

Il giorno ventinove del mese di agosto dell’anno duemilaventitre ad ore 19:13, nella sala consiliare, in seguito a convocazione disposta con avvisi recapitati nella forma di legge ai componenti, si è riunito in adunanza ordinaria e pubblica

### **IL CONSIGLIO COMUNALE**

composto dai Signori:

- |                                      |                         |                        |
|--------------------------------------|-------------------------|------------------------|
| 1. AZZOLINI CRISTINA - PRESIDENTE    | 13. DIVAN LEONARDO      | 25. PLOTEGHER CARLO    |
| 2. CHEMOTTI ROBERTO - VICEPRESIDENTE | 14. DI SPIRITO GIUSEPPE | 26. POMAROLLI RICCARDO |
| 3. VALDUGA FRANCESCO - SINDACO       | 15. FAIT CARLO          | 27. POZZER RUGGERO     |
| 4. ANGELI VILIAM                     | 16. FILIPPI DAVIDE      | 28. PREVIDI MAURO      |
| 5. BERTOLINI GIUSEPPE                | 17. FRANCESCONI MIRIAM  | 29. ROBOL GIULIA       |
| 6. BETTINAZZI NICOLA                 | 18. GAIFAS BIANCA       | 30. VERONESI ROBERTO   |
| 7. BORTOT MARIO                      | 19. GALLI GABRIELE      | 31. ZAMBELLI ANDREA    |
| 8. BRESCIANI STEFANIA                | 20. KORICHI OMAR        | 32. ZUCHELLI RENATO    |
| 9. CAZZANELLI PAOLO                  | 21. LUZZI CRISTINA      |                        |
| 10. CHIESA IVO                       | 22. MINIUCCHI ANDREA    |                        |
| 11. CORRADINI FABRIZIO               | 23. MIORANDI ARIANNA    |                        |
| 12. COSSALI MICOL                    | 24. MULLICI FATION      |                        |

Sono assenti i signori: Divan Leonardo (giust.), Di Spirito Giuseppe (giust.), Korichi Omar Abderrahman, Mullici Fation, Zucchelli Renato (giust.).

PRESIEDE: AZZOLINI CRISTINA - PRESIDENTE DEL CONSIGLIO  
ASSISTE: BAZZANELLA VALERIO - SEGRETARIO GENERALE

Copia della presente deliberazione  
è in pubblicazione all'albo pretorio  
per 10 giorni consecutivi  
dal **31/08/2023**  
al **10/09/2023**

VALERIO BAZZANELLA  
f.to Segretario generale

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. 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 procedurali, ambientali, normativi e infrastrutturali.

Di seguito si ripropone l'elencazione sintetica delle 29 osservazioni che trovano completa estensione e definizione nel documento denominato "*Osservazioni al documento preliminare e al rapporto preliminare relativo alla variante al PUP – Corridoio di accesso Est*" approvato quale parte integrante e sostanziale, con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 48 di data 21 settembre 2022.

*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;
- n. 2: la documentazione approvata e pubblicata dall'Amministrazione provinciale risulta del tutto generica e insufficiente per formulare osservazioni compiute e dettagliate nel merito. In seno agli atti, messi in disponibilità dell'amministrazione, non si rinvencono in termini chiari ed oggettivi, gli obiettivi cardine che dovrebbero supportare secondo rigore motivazionale la pianificata variante al PUP;
- n. 3: gli obiettivi enunciati nel rapporto preliminare, oltre ad apparire contraddittori sembrano incoerenti, inadeguati, carenti e parziali alla luce delle previsioni di metodo ed ai criteri ispiratori contemplati nel PUP vigente; gli 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 pare sintetizzare, in termini adeguati, 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 affrontate neppure in termini preliminari lasciando tutta la valutazione ad una fase successiva della variante. Infine, non vengono neppure citate in termini di generici obiettivi e prioritarie finalità le evidenze ad oggi in possesso derivanti da studi ed analisi finora condotti;
- n. 5: assenza, nell'ambito della documentazione presentata, del benché minimo cenno a supporti motivazionali di natura metodologica preventiva, quali, ad esempio, l'analisi socio-economica del territorio che è chiamata a descrivere un quadro conoscitivo preliminare su cui ancorare, in termini di coerenza, gli obiettivi e le linee di indirizzo. Alla luce di tale considerazione le proposte della Provincia risultano del tutto

scorrelate e decontestualizzate non rendendo chiari gli obiettivi e le finalità dichiarate con le reali esigenze del territorio;

- n. 6: dalla documentazione presentata non riverbera alcuna indicazione, neppure meramente illustrativa, alla scala di obiettivo generale e di linee direttive, in merito alle soluzioni di approfondimento in materia di analisi delle alternative. Si conferma la mancanza di un quadro conoscitivo anche per il profilo trattato in quanto è auspicabile analizzare in via preventiva le ragionevoli alternative, compresa la non realizzazione dell'ampliamento del corridoio est;
- n. 7: la documentazione riporta generiche considerazioni sulle esigenze di collegamento espresse dal sistema produttivo, senza citare, però, dati o documenti a sostegno delle esigenze medesime. L'elaborato presentato dalla Provincia riporta l'origine delle necessità anche economiche, richiamando studi commissionati dalla Camera di Commercio di Vicenza e redatti dall'Università di Verona, senza peraltro far richiamo agli opinion leader locali (Camera di Commercio di Trento, sistema bancario trentino, associazioni di categoria della Provincia di Trento, Università di Trento, ecc.);
- n. 8: la documentazione di variante, non fornisce alcun elemento logico, deduttivo e valutativo di natura oggettiva atto a giustificare una rivisitazione della collocazione dei corridoi infrastrutturali di accesso al Trentino. Quanto proposto dalla Provincia prefigura un'idea di corridoio infrastrutturale di accesso privo di ogni ponderata valutazione, anche di carattere multicriteriale, rispetto a quella contenuta nell'attuale PUP. Inoltre non vi è alcun rapporto di spiegazione plausibile rispetto alla ricerca di nuovi corridoi infrastrutturali;
- n. 9: il "documento preliminare" e il "rapporto preliminare", inoltre, 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 degli elementi conoscitivi di base (obiettivi generali e linee direttive che si intendono perseguire) su cui impostare il processo di variante al PUP.

Osservazioni afferenti l'ambito ambientale:

- n. 10: incoerenza con la strategia approvata con deliberazione della Giunta provinciale di data 14 dicembre 2020 n. 2062 "Approvazione del documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS". L'intenzione di approntare una nuova viabilità infrastrutturata non risulta prevista o finanche allineata rispetto alle strategie provinciali in materia di sviluppo sostenibile recentemente adottate dallo stesso esecutivo provinciale. Gli obiettivi e le linee direttive enunciati dalla Provincia, per quanto attiene il nuovo corridoio di accesso est, sembrano pertanto distonici ed ontologicamente 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. 11: gli obiettivi ambientali specifici risultano del tutto parziali e di valenza monotematica interessando peraltro spazi territoriali circoscritti. Con la presente osservazione, nella denegata e non creduta ipotesi di reale attivazione delle fasi procedurali successive per la variante al Piano Urbanistico Provinciale, si caldeggia l'integrazione degli obiettivi ambientali specifici riportati nel rapporto preliminare con altri 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 dei nuovi obiettivi specifici garantisce una maggiore oggettività nell'approccio metodologico e nelle analisi valutative sugli impatti scaturibili dal nuovo corridoio di accesso ipotizzato;

- n. 12: mancata valutazione, e conseguente estrinsecazione nei rapporti istruttori, delle criticità geologiche, idrogeologiche e di sicurezza del suolo, seppur in termini di enunciazione di obiettivo o linea direttiva da perseguire. Stante la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto, vengono richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti con rischio di estinzione. Tali profili dovranno essere valutati con assoluta attenzione e posti quali imprescindibili indicatori nella eventuale fase di approfondimento. Peraltro tali questioni non vengono considerate nel rapporto preliminare allegato alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058/2021;
- n. 13: 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. 14: nel rapporto ambientale si rinvia ad una fase successiva la definizione e lo sviluppo di un quadro relativo al monitoraggio ambientale. 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 molteplici e 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 che gli indicatori debbano necessariamente essere inseriti in una logica di sistema. Nella denegata e non creduta ipotesi che la procedura trovi prosecuzione, è opportuno quindi 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;
- n. 15: mancata valutazione di iniziative volte alla mitigazione, compensazione ed integrazione territoriale della proposta; 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 preventiva 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. 16: 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. 17: 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. Nel caso l'iter della Variante al PUP proceda ulteriormente si chiede vengano inseriti nella valutazione, tra gli obiettivi generali e specifici, la tutela dei profili sopracitati;

Osservazioni afferenti l'ambito normativo:

- n. 18: 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. 19: 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. 20: la documentazione proposta non menziona il protocollo sui trasporti di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 e conseguentemente, la proposta di variante al PUP non risulta minimamente istruita sulla scorta dei contenuti contemplati nel Protocollo medesimo. Le tematiche, alla base delle indicazioni fornite dall'Europa, nell'ambito della convenzione delle Alpi, non vengono riportate 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 esistenti”*. 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. 21: 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. 22: i contenuti del “documento preliminare” e del “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. Non vengono riportati i dati viabilistici e/o non si da evidenza della raccolta in fase istruttoria dei medesimi (anche in un ottica di origine/destinazione), base sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromi alla variante al PUP. Infine quanto presentato non pare allinearsi con le strategie generali della politica dei trasporti sancita con la Convenzione delle Alpi, che stabilisce quanto segue :
- “1. Nell'interesse della sostenibilità le parti contraenti si impegnano ad attuare una gestione razionale e sicura dei trasporti nel contesto di una rete di trasporti integrata, coordinata e transfrontaliera tesa a: [...]*
- b) sfruttare nel modo migliore i sistemi e le infrastrutture di trasporto esistenti nel territorio alpino, tra l'altro con l'impiego della telematica, e imputare a coloro che li causano i costi infrastrutturali ed esterni, differenziandoli a seconda dell'impatto causato; [...]*
- d) valorizzare e sfruttare i potenziali di riduzione del volume di traffico.”;*
- n. 23: 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 preliminare provinciale non menziona minimamente tali disposizioni comunitarie connotando l'istruttoria condotta da gravi lacune e mancanze. La procedura deve quindi essere rivista;

Osservazioni afferenti l'ambito infrastrutturale:

- n. 24: strutturale carenza di riferimenti oggettivi e quantitativi in merito ai dati in materia di traffico. La documentazione presentata dalla Provincia risulta completamente priva dei dati relativi al traffico tali da giustificare l'intervento. Pur trattandosi di materiale volto a definire gli obiettivi e le linee direttive, ad avviso dell'Amministrazione comunale lo stesso non prefigura alcun supporto conoscitivo preliminare sufficiente per l'attivazione meditata della variante al PUP. Mancano quindi i presupposti motivazionali oggettivi connessi all'ipotizzata variante al Piano urbanistico provinciale;
- n. 25: l'opzione di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di "Rovereto sud", riportata nel "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare", 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. 26: il "documento preliminare" e il "rapporto preliminare" non riportano il 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. Tale mancanza è da ricondursi ad una fattispecie grave di assenza di trasparenza dell'agire provinciale e comporta una assoluta povertà informativa del documento preliminare e del rapporto preliminare. La procedura avviata, stante il fatto che il quadro informativo fornito è decisamente carente, dovrà essere revocata;
- n. 27: il documento "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare", 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. 28: 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. 29: 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.

In termini puntuali l'istruttoria ha tracciato evidenti carenze nell'ambito della documentazione approvata dalla Giunta provinciale sia per quanto attiene gli aspetti metodologici, sia per quelli di contenuto. Di seguito si richiamano, in sintesi meramente descrittiva, le principali riflessioni condotte e richiamate nella parte premessuale della citata delibera consigliare n. 48 di data 21 settembre 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 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 il "documento preliminare" ed 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. 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 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 prodromi alla variante al PUP;
- assoluta povertà informativa dei documenti preliminari 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 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 DSPIR (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 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.

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, che ha trovato espressione e declinazione nel novero della deliberazione del Consiglio Comunale n. 5 di data 1 febbraio 2023.

La documentazione approvata e allegata quale parte integrante e sostanziale a detta 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 ha portato 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 è scaturita 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 alla menzionata deliberazione del Consiglio Comunale n. 5 di data 1 febbraio 2023.

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 procedurali, ambientali, normativi e infrastrutturali. Di seguito viene riportata una breve sintesi di ciascuna delle 46 osservazioni, le quali trovano completa estensione e definizione nel documento approvato.

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 rinvergono 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;
- 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: *"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 esistenti”. 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 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

Osservazioni afferenti l'ambito infrastrutturale:

- 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 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.
- 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.

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 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.

Il provvedimento del Consiglio Comunale n. 5 di data 1 febbraio 2023, avente ad oggetto “*Osservazioni alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 ai sensi dell’art. 29 della L.P. 15/2015*” è stato trasmesso con nota prot. n. 9022 di data 06/02/2023 a firma del Sindaco, entro i termini previsti dalla normativa di settore.

Ciò posto, occorre quindi richiamare che 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.*”

Alla luce del citato riferimento normativo e sulla scorta dei pareri e delle osservazioni pervenute nel corso del procedimento, la Giunta Provinciale con propria deliberazione n. 1223 di data 14 luglio 2023, ha provveduto alla seconda adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP).

Il secondo deposito e pubblicazione del progetto di piano sono stati formalizzati il giorno 21 luglio 2023, data dalla quale decorre il termine di quarantacinque giorni utile per presentare osservazioni e proposte scritte, nel pubblico interesse.

La documentazione della seconda adozione della variante di piano, è costituita da:

- Allegato A) - Relazione illustrativa
  - Relazione illustrativa - VERSIONE DI RAFFRONTO
  - 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

- Appendice 4 - Adozione del progetto di variante. Depositi, osservazioni, pareri e controdeduzioni.
- Documenti della valutazione - Valutazione ambientale strategica
  - Rapporto ambientale
  - Sintesi non tecnica
  - Relazione di incidenza ambientale - VINCA
- Documenti della valutazione - Valutazione ambientale strategica - VERSIONE DI RAFFRONTO
  - Rapporto ambientale
  - Sintesi non tecnica
  - Relazione di incidenza ambientale - VINCA
- Allegato B) - Norme di attuazione
  - Norme di attuazione - VERSIONE DI RAFFRONTO

L'Amministrazione comunale, quindi, ha dato lettura della documentazione depositata conducendo una attenta disamina del materiale, conscia che possono essere oggetto di osservazioni le sole parti oggetto di modifica.

Ciò posto, di seguito si riportano le osservazioni emerse a seguito dell'esame condotto:

- pare rilevante evidenziare fin d'ora, come le modifiche apportate siano del tutto marginali rispetto ai contenuti della variante ed ai potenziali effetti derivanti dall'operativa declinazione dei contenuti della stessa, finalizzate in sostanza ad affinare lo strumento di pianificazione e non, invece, a modificarne strutturalmente l'impianto in coerenza con i contenuti delle osservazioni promosse dall'Amministrazione Comunale di Rovereto;
- proprio in ragione dei marginali correttivi apportati, emerge purtroppo palesemente, quanto sia del tutto carente il profilo inerente il coinvolgimento degli enti territoriali comunali e di conseguenza il diritto alla partecipazione. Dalla lettura del documento teso a sviluppare le controdeduzioni alle osservazioni presentate, è chiaro infatti come detto coinvolgimento sia inteso come atto meramente formale, che però non trova reale declinazione, riscontro e risposta negli atti provinciali. Nel procedimento di adozione della variante al PUP, si registra l'introduzione di misure di mitigazione e/o palliative che in concreto non danno risposta alle reali esigenze anche di tutela del proprio territorio;
- le 46 osservazioni in ordine a profili di natura procedimentale, normativa, infrastrutturale e ambientale, già formulate dalla scrivente amministrazione rispetto alla prima adozione del progetto di variante del PUP, sopra richiamate in sintesi, sono state corposamente argomentate nel documento parte integrante e sostanziale della deliberazione del Consiglio Comunale n. 5 di data 1 febbraio 2023. Diversamente, nel documento deputato alle relative controdeduzioni, non si registra una speculare puntuale argomentazione in ordine alle tematiche sollevate, che invece appaiono caratterizzate da genericità e prive nei necessari approfondimenti;
- il mero correttivo al "peso" delle tematiche, quale risposta alle osservazioni depositate, non è sufficiente per integrare la carenza della documentazione rispetto ai contenuti utili e fondamentali al fine di delineare i presupposti necessari per l'attivazione della variante, che dovrebbero emergere chiaramente quali profili motivazionali concreti ed attuali. La progettazione/pianificazione rimane pertanto carente rispetto all'esigenza di assicurare una equilibrata integrazione di fattori ambientali, sociali ed economici, che dovrebbero essere necessariamente inseriti in una logica di sistema, attraverso un modello che approfondisca le interazioni tra sistemi economici, politici e sociali con le

componenti ambientali, secondo una sequenza causa - effetto, processo questo che quindi rimane del tutto carente;

- se da un lato il piano non contiene espresse previsioni infrastrutturali, dall'altro nella documentazione richiama ipotesi progettuali peraltro già indagate dalla società autostradale, ivi comprese soluzioni con uscita a Rovereto Sud. Ciò conferma da un lato quanto sia ondivago l'atteggiamento finora condotto dall'amministrazione provinciale, dall'altro quanto sia ambigua la documentazione della variante, che affronta solo marginalmente opzioni di connessione che trovino giustificata coerenza nel contesto provinciale, in una logica multimodale;
- la variante come riproposta, conferma il contrasto con il principio della pianificazione infrastrutturale, ponendo le premesse per modifiche rilevanti in termini di connessioni, demandando le scelte ad una "scala adeguata" senza una ponderata valutazione degli effetti diretti ed indiretti generati in una lettura complessiva ed integrata del territorio provinciale, in ragione delle diverse opzioni da attuarsi;
- rimangono le preoccupazioni per il concretizzarsi degli "stimoli" di connessione autostradale, menzionati nella documentazione della variante, che si appalesano forieri di effetti devastanti rispetto alle componenti ambientali e di natura geologica - idrogeologica (emissioni di sostanze inquinanti, interferenza con le risorse idriche, interferenza con aree soggette a tutela paesaggistica, uso del suolo), senza i fondamentali preliminari approcci ricognitori, essenziali a qualificare l'idoneità a tracciare le "ipotesi" di "stimolo" prospettate, in termini sia di compatibilità che di equilibrata integrazione, relegando per converso dette indagini ad uno step successivo;
- si conferma, alla luce di quanto sopra, l'inadeguatezza del progetto di variante del PUP, e conseguentemente le carenze già corposamente evidenziate con la deliberazione 5 febbraio 2023, che ivi si intendono quindi integralmente richiamate, e conseguentemente la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est.

Riprendendo le quattro macro categorie relative agli aspetti procedurali, ambientali, normativi e infrastrutturali con le quali sono state suddivise le osservazioni all'adozione preliminare del progetto di variante al PUP è possibile argomentare le osservazioni di cui sopra attraverso spunti di maggior dettaglio.

- Per quanto attiene l'ambito procedimentale, le modifiche apportate in sede di seconda adozione e le controdeduzioni rese riconfermano le perplessità verso la soluzione pianificatoria in itinere. La contrarietà espressa dagli enti locali, più o meno direttamente coinvolti, pone quale presupposto delle riflessioni legate allo sviluppo delle vocazioni territoriali, alla crescita equilibrata della comunità, alla preservazione delle risorse naturali, al benessere collettivo, al valore identitario dei luoghi. La metodologia che viene definita attraverso la variante al PUP rinvia qualsiasi riferimento di merito alle fasi di pianificazione subordinata risultando ancor più svuotata di contenuti. Oltretutto il rapporto ambientale, nella parte dedicata all'analisi della coerenza esterna, rileva diverse potenziali non coerenze tra gli obiettivi della variante al PUP e gli obiettivi del quadro pianificatorio pertinenti e tenta di porre delle indicazioni alla pianificazione subordinata, le quali risultano per lo più incomprensibili e, conseguentemente, inapplicabili. Si riconferma, quindi, l'inadeguatezza del progetto di variante del PUP, e la piena contrarietà allo strumento pianificatorio in oggetto.
- Relativamente all'ambito ambientale permangono le perplessità relative ai potenziali impatti e conflittualità della futura connessione in quanto, attraverso la seconda adozione, si esplicita il ruolo della suddetta variante quale cornice di inserimento per uno strumento di pianificazione subordinato nel quale affrontare in maniera organica le diverse questioni. In termini sostanziali si rinvia ad un diverso strumento pianificatorio

lo studio e l'analisi degli effetti legati alla futura connessione. Anche la scelta della metodologia applicata per l'analisi multicriteria, che apre la possibilità in seconda adozione all'applicazione di metodologie alternative rispetto ad indicatori e pesi in sede di strumento subordinato, necessita di una scelta ponderata con particolare attenzione e condivisa con gli Enti Locali, circostanza che non viene sufficientemente chiarita. Anche in questo contesto le carenze riscontrabili nella variante confermano la sua inadeguatezza.

- Considerando il profilo normativo, non convince lo sforzo compiuto nella relazione illustrativa della variante teso all'individuazione di un processo partecipativo dello strumento pianificatorio di settore o subordinato, sia nel caso esso venga rappresentato quindi dal piano provinciale della mobilità che dall'ipotesi progettuale di massima. Il ruolo attivo degli Enti Locali nella relativa scelta di sviluppo dei territori di competenza, anche attraverso la definizione condivisa di variabili e pesature, viene sempre più relegato a fasi successive e subordinate dell'intervento.
- Per quanto concerne l'ambito infrastrutturale ed in riferimento alle controdeduzioni alle osservazioni relative ai temi B1 e B2 si rileva la definizione della variante "Ambito di connessione corridoio est" *"quale elemento di introduzione di uno strumento normativo che nega il concetto di attraversamento di un territorio esaltandone piuttosto le esigenze di connessione"*: Al contempo la stessa variante resta ad un livello pianificatorio di quadro di riferimento e demanda a fasi subordinate la scelta della modalità di attuazione della connessione dei singoli territori negando di fatto in questa fase la possibilità di intervenire nel procedimento per mancanza di contenuti.

Con espresso riferimento al tema B2 *"Soluzioni progettuali di completamento dell'A31 e alternative di tracciato compresa ipotesi interconnessione Rovereto Sud"* si prende atto della posizione relativa a rilievi ed osservazioni espressi in riferimento a soluzioni progettuali non presenti nei contenuti e nelle previsioni di piano, lasciando ad altro ambito o strumento la possibilità di escludere ipotesi o territori. Anche in questo frangente si rileva l'assoluta carenza di contenuti pianificatori e mancanza di valutazioni relative a questioni che sono fondamentali per la gestione dei territori. La specifica *"Tutte le osservazioni ed 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 palesa quale tentativo di porre rimedio ad una carenza rilevata fin dalla fase iniziale del procedimento della presente variante e segnalata nelle diverse fasi.

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 21 agosto 2023.

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 45 giorni dalla pubblicazione dell'articolata documentazione elaborata da parte della PAT. La complessità della materia e lo sviluppo 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

premessi quanto sopra;

vista la L.P. 27 maggio 2008 n. 5 “Approvazione del nuovo piano urbanistico provinciale”;

viste le deliberazioni della Giunta Provinciale aventi ad oggetto il progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP), relativo al corridoio di accesso est, ed in particolare la deliberazione della Giunta Provinciale n. 1223 di data 14 luglio 2023, inerente alla seconda adozione dello stesso;

vista la L.P. 4 agosto 2015 n. 15 “Legge provinciale per il governo del territorio”;

visto il vigente Piano Regolatore Generale, modificato da ultimo con Piano Attuativo con efficacia di variante al PRG "Riordino ex Cava Torelli", approvato dalla Giunta Provinciale con deliberazione n. 469 del 17 marzo 2023 ed entrata in vigore il 24 marzo 2023;

viste la Variante al Piano Regolatore Generale “Aprile 2023” per la rigenerazione ambientale, urbanistica e paesaggistica di via del Garda adottata dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 29 del 18 luglio 2023 e la ”Variante al Piano Regolatore Generale “Maggio 2023” accordi per la promozione turistica e la valorizzazione paesaggistico ambientale adottata dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 30 del 18 luglio 2023, entrambe in regime di salvaguardia;

visto il Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con L.R. 3 maggio 2018, n. 2 e s.m.;

visto il D. Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 e s.m.;

viste la L.R. 3 agosto 2015 n. 22 e la L.P. 9 dicembre 2015, n. 18;

visti il D.Lgs. 23 giugno 2011 n. 118 e il D.Lgs. 10 agosto 2014, n. 126;

vista la Legge provinciale 9 dicembre 2015 n. 18, e considerato che gli enti devono provvedere alla tenuta della contabilità finanziaria sulla base dei principi generali previsti dal D.Lgs. 23 giugno 2011 n. 118 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, tenuto conto che la scadenza dell’obbligazione è il momento in cui l’obbligazione diviene esigibile (punto 2. dell’Allegato 4/2 del D.Lgs. n. 118 del 2011 e s.m.);

visto lo 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 vigente Regolamento di contabilità, approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 27 di data 4 luglio 2023;

visto il Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) 2023-2025, contenente - tra l'altro - la Sezione Performance e la Sezione Rischi corruttivi e trasparenza approvato con deliberazione della Giunta comunale n. 81 di data 2 maggio 2023;

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 degli esercizi 2023-2025;

vista la deliberazione della Giunta comunale n. 5 di data 14 gennaio 2023 con cui è stato approvato il Piano Esecutivo di Gestione 2023-2025 – parte finanziaria, con la quale sono state affidate le risorse finanziarie ai Dirigenti, stabilendo gli atti di loro competenza e quelli riservati alla competenza della Giunta comunale;

dato 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;

svoltasi la discussione come da verbale di seduta;

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 s.m.:

- 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;

constatato e proclamato, da parte della Presidente assistita dagli scrutatori, il seguente esito della votazione effettuata in forma palese per alzata di mano:

Consiglieri presenti: n. 27

favorevoli: n. 23

contrari: n. 2 (Angeli, Veronesi)

astenuti: n. 2 (Luzzi, Zambelli)

non partecipano al voto: n. 0

#### 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. 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;

3. 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;
4. di dare atto che con propria deliberazione n. 5 di data 1 febbraio 2023, avverso la sopra menzionata procedura ha ribadito la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est, chiedendo nuovamente la revoca della procedura avviata. Le motivazioni a supporto della decisione sono da ricondursi alle numerose criticità rilevate, esplicitate in un apposito documento in cui sono stati raccolti gli esiti istruttori, approvato con lo stesso provvedimento del Consiglio Comunale;
5. di prendere atto che con deliberazione n. 1223 di data 14 luglio 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 45 giorni consecutivi a decorrere dalla data del 21 luglio 2023, giorno successivo alla pubblicazione degli avvisi (pertanto fino al giorno 4 settembre 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, esclusivamente con riferimento alle parti che sono state oggetto di modifica rispetto alla prima adozione;
6. di dare atto che la documentazione tecnica allegata al provvedimento di seconda adozione della variante al PUP sopra menzionata, è stata oggetto di ulteriore approfondita disamina;
7. di esprimere conseguentemente, ai sensi e per gli effetti dell'art. 29 della L.P.15/2015 citato, le seguenti osservazioni alla documentazione della Variante al P.U.P. relativa all'ambito di connessione Corridoio Est, adottata in seconda istanza con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1223 di data 14 luglio 2023:

- pare rilevante evidenziare fin d'ora, come le modifiche apportate siano del tutto marginali rispetto ai contenuti della variante ed ai potenziali effetti derivanti dall'operativa declinazione dei contenuti della stessa, finalizzate in sostanza ad affinare lo strumento di pianificazione e non, invece, a modificarne strutturalmente l'impianto in coerenza con i contenuti delle osservazioni promosse dall'Amministrazione Comunale di Rovereto;
- proprio in ragione dei marginali correttivi apportati, emerge purtroppo palesemente, quanto sia del tutto carente il profilo inerente il coinvolgimento degli enti territoriali comunali e di conseguenza il diritto alla partecipazione. Dalla lettura del documento teso a sviluppare le controdeduzioni alle osservazioni presentate, è chiaro infatti come detto coinvolgimento sia inteso come atto meramente formale, che però non trova reale declinazione, riscontro e risposta negli atti provinciali. Nel procedimento di adozione della variante al PUP, si registra l'introduzione di misure di mitigazione e/o palliative che in concreto non danno risposta alle reali esigenze anche di tutela del proprio territorio;
- le 46 osservazioni in ordine a profili di natura procedimentale, normativa, infrastrutturale e ambientale, già formulate dalla scrivente amministrazione rispetto alla prima adozione del progetto di variante del PUP, sopra richiamate in sintesi, sono state corposamente argomentate nel documento parte integrante e sostanziale della deliberazione del Consiglio Comunale n. 5 di data 1 febbraio 2023. Diversamente, nel documento deputato alle relative controdeduzioni, non si registra una speculare puntuale argomentazione in ordine alle tematiche sollevate, che invece appaiono caratterizzate da genericità e prive nei necessari approfondimenti;
- il mero correttivo al "peso" delle tematiche, quale risposta alle osservazioni depositate, non è sufficiente per integrare la carenza della documentazione rispetto ai contenuti utili e fondamentali al fine di delineare i presupposti necessari per l'attivazione della variante, che dovrebbero emergere chiaramente quali profili motivazionali concreti ed attuali. La progettazione/pianificazione rimane pertanto carente rispetto all'esigenza di assicurare una equilibrata integrazione di fattori ambientali, sociali ed economici, che dovrebbero essere necessariamente inseriti in una logica di sistema, attraverso un modello che approfondisca le interazioni tra sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa - effetto, processo questo che quindi rimane del tutto carente;
- se da un lato il piano non contiene espresse previsioni infrastrutturali, dall'altro nella documentazione richiama ipotesi progettuali peraltro già indagate dalla società autostradale, ivi comprese soluzioni con uscita a Rovereto Sud. Ciò conferma da un lato quanto sia ondivago l'atteggiamento finora condotto dall'amministrazione provinciale, dall'altro quanto sia ambigua la documentazione della variante, che affronta solo marginalmente opzioni di connessione che trovino giustificata coerenza nel contesto provinciale, in una logica multimodale;
- la variante come riproposta, conferma il contrasto con il principio della pianificazione infrastrutturale, ponendo le premesse per modifiche rilevanti in termini di connessioni, demandando le scelte ad una "scala adeguata" senza una ponderata valutazione degli effetti diretti ed indiretti generati in una lettura complessiva ed integrata del territorio provinciale, in ragione delle diverse opzioni da attuarsi;
- rimangono le preoccupazioni per il concretizzarsi degli "stimoli" di connessione autostradale, menzionati nella documentazione della variante, che si appalesano forieri di effetti devastanti rispetto alle componenti ambientali e di natura geologica - idrogeologica (emissioni di sostanze inquinanti, interferenza con le risorse idriche,

interferenza con aree soggette a tutela paesaggistica, uso del suolo), senza i fondamentali preliminari approcci ricognitori, essenziali a qualificare l' idoneità a tracciare le "ipotesi" di "stimolo" prospettate, in termini sia di compatibilità che di equilibrata integrazione, relegando per converso dette indagini ad uno step successivo;

- si conferma, alla luce di quanto sopra, l' inadeguatezza del progetto di variante del PUP, e conseguentemente le carenze già corposamente evidenziate con la deliberazione 5 febbraio 2023, che ivi si intendono quindi integralmente richiamate, e conseguentemente la piena contrarietà alla pianificazione dell' intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est.

Riprendendo le quattro macro categorie relative agli aspetti procedurali, ambientali, normativi e infrastrutturali con le quali sono state suddivise le osservazioni all' adozione preliminare del progetto di variante al PUP è possibile argomentare le osservazioni di cui sopra attraverso spunti di maggior dettaglio:

- per quanto attiene l' ambito procedimentale, le modifiche apportate in sede di seconda adozione e le controdeduzioni rese riconfermano le perplessità verso la soluzione pianificatoria in itinere. La contrarietà espressa dagli enti locali, più o meno direttamente coinvolti, pone quale presupposto delle riflessioni legate allo sviluppo delle vocazioni territoriali, alla crescita equilibrata della comunità, alla preservazione delle risorse naturali, al benessere collettivo, al valore identitario dei luoghi. La metodologia che viene definita attraverso la variante al PUP rinvia qualsiasi riferimento di merito alle fasi di pianificazione subordinata risultando ancor più svuotata di contenuti. Oltretutto il rapporto ambientale, nella parte dedicata all' analisi della coerenza esterna, rileva diverse potenziali non coerenze tra gli obiettivi della variante al PUP e gli obiettivi del quadro pianificatorio pertinenti e tenta di porre delle indicazioni alla pianificazione subordinata, le quali risultano per lo più incomprensibili e, conseguentemente, inapplicabili. Si riconferma, quindi, l' inadeguatezza del progetto di variante del PUP, e la piena contrarietà allo strumento pianificatorio in oggetto;
- relativamente all' ambito ambientale permangono le perplessità relative ai potenziali impatti e conflittualità della futura connessione in quanto, attraverso la seconda adozione, si esplicita il ruolo della suddetta variante quale cornice di inserimento per uno strumento di pianificazione subordinato nel quale affrontare in maniera organica le diverse questioni. In termini sostanziali si rinvia ad un diverso strumento pianificatorio lo studio e l' analisi degli effetti legati alla futura connessione. Anche la scelta della metodologia applicata per l' analisi multicriteria, che apre la possibilità in seconda adozione all' applicazione di metodologie alternative rispetto ad indicatori e pesi in sede di strumento subordinato, necessita di una scelta ponderata con particolare attenzione e condivisa con gli Enti Locali, circostanza che non viene sufficientemente chiarita. Anche in questo contesto le carenze riscontrabili nella variante confermano la sua inadeguatezza;
- considerando il profilo normativo, non convince lo sforzo compiuto nella relazione illustrativa della variante teso all' individuazione di un processo partecipativo dello strumento pianificatorio di settore o subordinato, sia nel caso esso venga rappresentato quindi dal piano provinciale della mobilità che dall' ipotesi progettuale di massima. Il ruolo attivo degli Enti Locali nella relativa scelta di sviluppo dei territori di competenza, anche attraverso la definizione condivisa di variabili e pesature, viene sempre più relegato a fasi successive e subordinate dell' intervento;

- per quanto concerne l'ambito infrastrutturale ed in riferimento alle controdeduzioni alle osservazioni relative ai temi B1 e B2 si rileva la definizione della variante "Ambito di connessione corridoio est" "*quale elemento di introduzione di uno strumento normativo che nega il concetto di attraversamento di un territorio esaltandone piuttosto le esigenze di connessione*": Al contempo la stessa variante resta ad un livello pianificatorio di quadro di riferimento e demanda a fasi subordinate la scelta della modalità di attuazione della connessione dei singoli territori negando di fatto in questa fase la possibilità di intervenire nel procedimento per mancanza di contenuti.

Con espresso riferimento al tema B2 "*Soluzioni progettuali di completamento dell'A31 e alternative di tracciato compresa ipotesi interconnessione Rovereto Sud*" si prende atto della posizione relativa a rilievi ed osservazioni espressi in riferimento a soluzioni progettuali non presenti nei contenuti e nelle previsioni di piano, lasciando ad altro ambito o strumento la possibilità di escludere ipotesi o territori. Anche in questo frangente si rileva l'assoluta carenza di contenuti pianificatori e mancanza di valutazioni relative a questioni che sono fondamentali per la gestione dei territori. La specifica "*Tutte le osservazioni ed 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 palesa quale tentativo di porre rimedio ad una carenza rilevata fin dalla fase iniziale del procedimento della presente variante e segnalata nelle diverse fasi.

8. di confermare, alla luce di quanto sopra, i contenuti già espressi con precedente deliberazione n. 5 di data 1 febbraio 2023 ovvero la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est;
9. 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;
10. 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;
11. 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 s.m;
  - 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.

### Dichiarazione di immediata eseguibilità

Constatato e proclamato, da parte della Presidente assistita dagli scrutatori, il seguente esito della votazione effettuata in forma palese per alzata di mano:

Consiglieri presenti: n. 27

ad unanimità di voti

il Consiglio comunale, per le motivazioni di cui in premessa, 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 s.m.

Letto, approvato e sottoscritto

IL PRESIDENTE

F.TO AZZOLINI CRISTINA

IL SEGRETARIO

F.TO BAZZANELLA VALERIO

---

**CERTIFICAZIONE DI ESECUTIVITA'**

La presente deliberazione diverrà esecutiva il 11/09/2023, 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 Bazzanella Valerio

---

Copia conforme all'originale

Il Segretario Generale

COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA  
Provincia Autonoma di Trento



**Deliberazione dell'Assemblea per la Pianificazione Urbanistica e lo sviluppo**

**N. 10**

OGGETTO: Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est – Osservazioni ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015 alla seconda adozione del Progetto di variante di cui alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1223 di data 14 luglio 2023.

L'anno duemilaventitre addì TRENTUNO del mese di AGOSTO alle ore 17.00 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	<b>Bisoffi Stefano</b>		
1	ALA	2	<b>Soini Claudio</b>		
		3	Speziosi Michela		
		4	Zendri Gianfranco		
2	AVIO	5	<b>Fracchetti Ivano</b>		
		6	Fugatti Pamela		
		7	Pilati Marco		
3	BESENELLO	8	<b>Comperini Cristian</b>		
		9	Battisti Nadia	X	
4	BRENTONICO	10	<b>Dossi Dante</b>	X	
		11	Cazzanelli Renata	X	
		12	Astolfi Alessandra		
5	CALLIANO	13	<b>Conci Lorenzo</b>	X	
		14	Pompermaier Marco	X	
6	ISERA	15	<b>Luzzi Graziano</b>		
		16	Nicolodi Franco		
7	MORI	17	<b>Barozzi Stefano</b>		

		18	Bertizzolo Maria	X	
		19	Depretto Paola		
8	NOGAREDO	20	<b>Scerbo Alberto</b>		
		21	Bettini Paolo		
9	NOMI	22	<b>Maffei Rinaldo</b>	X	
		23	Riolfatti Alessandro	X	
10	POMAROLO	24	<b>Gasperotti Arturo</b>		
		25	Adami Fabrizio		
11	RONZO CHIENIS	26	<b>Carotta Gianni</b>		
		27	Caglierootti Davide		
12	ROVERETO	28	<b>Valduga Francesco</b>		
		29	Francesconi Miriam		
		30	Pozzer Ruggero		
13	TERRAGNOLO	31	<b>Zenatti Massimo</b>		
		32	Viglietti Ezio Paolo		
14	TRAMBILENO	33	<b>Patoner Maurizio</b>	X	
		34	Soprani Carlo Alberto		
15	VALLARSA	35	<b>Costa Luca</b>	X	
		36	Gasperini Aurora		
16	VILLA LAGARINA	37	<b>Giordani Julka</b>		
		38	Bortolotti Walter		
		39	Fumanelli Marco		
17	VOLANO	40	<b>Furlini Maria Alessandra</b>		
		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 alla seconda adozione del Progetto di variante di cui alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1223 di data 14 luglio 2023

### **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.

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. 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.

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 sia ad aspetti di metodo che di merito; le motivazioni a supporto del parere sono da ricondursi tra le numerose criticità e contraddizioni rilevate, all'accertata non coerenza con gli strumenti programmatici sovraordinati, all'evidente carenza sistematica degli obiettivi generali ed operativi prospettati ed alla tipologia relativa al modello di mobilità proposto, tenuto anche conto delle posizioni espresse dalle diverse amministrazioni in relazione alla Variante al PUP in esame.

Tali rilievi sono stati formalizzati con Decreto del Commissario della Comunità della Vallagarina n. 117 dd. 29 settembre 2021 inviato al Servizio Urbanistica e Tutela del paesaggio della Provincia Autonoma di Trento in data 29 settembre 2021.

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 decorrenti dalla data dell'11 novembre 2022, giorno successivo alla pubblicazione degli avvisi, e 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 rubricata *“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 della Pianificazione Urbanistica e lo sviluppo, organo dell’Ente deputato alla 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 hanno confermato le criticità già rilevate nel parere espresso a seguito dell’approvazione del documento preliminare del 2020, alle quali si aggiungono le considerazioni puntuali relative ad alcuni aspetti metodologici e contenutistici della variante al PUP adottata dalla G.P con deliberazione n.1923 di data 28/10/2022, che hanno portato ad esprimere nuovamente la posizione di dissenso della quasi totalità del territorio lagarino verso l’iter pianificatorio della Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est. Tale posizione ha trovato espressione e declinazione nel novero della deliberazione dell’Assemblea per la pianificazione urbanistica e lo sviluppo della Comunità della Vallagarina n. 3 di data 7 febbraio 2023.

La documentazione approvata e allegata quale parte integrante e sostanziale a detta 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 ed raccogliere ulteriori informazioni rispetto a quelle fornite negli atti tecnici allegati alla delibera della Giunta Provinciale di prima adozione.

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 procedurali, ambientali, normativi e infrastrutturali. Di seguito viene riportata una breve sintesi di ciascuna delle 46 osservazioni, le quali trovano completa estensione e definizione nel documento approvato.

#### 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 rinvergono 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;

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:

*"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 esistenti". 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 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.

Osservazioni afferenti l'ambito infrastrutturale:

- 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;
- 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;
- 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 gerarchizzazioni 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 né prevista né 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;
- 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 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;
- 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 tale 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, 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;

- 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;
- 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.

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 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.

Ciò posto, occorre quindi richiamare che 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.”*

Alla luce del citato riferimento normativo e sulla scorta dei pareri e delle osservazioni pervenute nel corso del procedimento, la Giunta Provinciale con propria deliberazione n. 1223 di data 14 luglio 2023, ha provveduto alla seconda adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP).

Il secondo deposito e pubblicazione del progetto di piano sono stati formalizzati il giorno 21 luglio 2023, data dalla quale decorre il termine di quarantacinque giorni utile per presentare osservazioni e proposte scritte, nel pubblico interesse.

La documentazione della seconda adozione della variante di piano, è costituita da:

- Allegato A) - Relazione illustrativa
  - Relazione illustrativa - VERSIONE DI RAFFRONTO
  - 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
  - Appendice 4 - Adozione del progetto di variante. Depositi, osservazioni, pareri e controdeduzioni.
  - Documenti della valutazione - Valutazione ambientale strategica
    - Rapporto ambientale
    - Sintesi non tecnica
    - Relazione di incidenza ambientale - VINCA
  - Documenti della valutazione - Valutazione ambientale strategica - VERSIONE DIRAFFRONTO
    - Rapporto ambientale
    - Sintesi non tecnica
    - Relazione di incidenza ambientale - VINCA
- Allegato B) - Norme di attuazione
  - Norme di attuazione - VERSIONE DI RAFFRONTO

La Comunità della Vallagarina ha quindi dato lettura della documentazione depositata conducendouna attenta disamina del materiale, conscia che possono essere oggetto di osservazioni le sole parti oggetto di modifica.

Ciò posto, di seguito si riportano le osservazioni emerse a seguito dell'esame condotto:

- pare rilevante evidenziare fin d'ora, come le modifiche apportate siano del tutto marginalirispetto ai contenuti della variante ed ai potenziali effetti derivanti dall'operativa declinazione dei contenuti della stessa, finalizzate in sostanza ad affinare lo strumento di pianificazione e non, invece, a modificarne strutturalmente l'impianto in coerenza con i contenuti delle osservazioni promosse dall'Assemblea per la Pianificazione Urbanistica e lo sviluppo della Comunità della Vallagarina;
- proprio in ragione dei marginali correttivi apportati, emerge purtroppo palesemente, quanto sia del tutto carente il profilo inerente il coinvolgimento degli enti territoriali comunali e della Comunità e di conseguenza il diritto alla partecipazione; Si evidenzia che già nel 2019 in occasione degli incontri territoriali nell'ambito degli Stati Generali della Montagna, era emersa in Vallagarina una posizione di netta contrarietà rispetto alla Valdastico, fatta eccezione per

Confindustria che, pur ponendo il tema della salvaguardia dell'ambientale come elemento imprescindibile, riteneva 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. Dalla lettura del documento teso a sviluppare le controdeduzioni alle osservazioni presentate, è chiaro infatti come detto coinvolgimento sia inteso come atto meramente formale, che però non trova reale declinazione, riscontro e risposta negli atti provinciali. Nel procedimento di adozione della variante al PUP, si registra l'introduzione di misure di mitigazione e/o palliative che in concreto non danno risposta alle reali esigenze anche di tutela del proprio territorio;

- le 46 osservazioni in ordine a profili di natura procedimentale, normativa, infrastrutturale e ambientale, già formulate dalla scrivente amministrazione rispetto alla prima adozione del progetto di variante del PUP, sopra richiamate in sintesi, sono state corposamente argomentate nel documento parte integrante e sostanziale della deliberazione dell'Assemblea per la Pianificazione Urbanistica e lo sviluppo n. 3 di data 7 febbraio 2023. Diversamente, nel documento deputato alle relative controdeduzioni, non si registra una speculare puntuale argomentazione in ordine alle tematiche sollevate, che invece appaiono caratterizzate da genericità e prive nei necessari approfondimenti;
- il mero correttivo al "peso" delle tematiche, quale risposta alle osservazioni depositate, non è sufficiente per integrare la carenza della documentazione rispetto ai contenuti utili e fondamentali al fine di delineare i presupposti necessari per l'attivazione della variante, che dovrebbero emergere chiaramente quali profili motivazionali concreti ed attuali. La progettazione/pianificazione rimane pertanto carente rispetto all'esigenza di assicurare una equilibrata integrazione di fattori ambientali, sociali ed economici, che dovrebbero essere necessariamente inseriti in una logica di sistema, attraverso un modello che approfondisca le interazioni tra sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa - effetto, processo questo che quindi rimane del tutto carente;
- se da un lato il piano non contiene espresse previsioni infrastrutturali, dall'altro, nella documentazione, richiama ipotesi progettuali peraltro già indagate dalla società autostradale, ivi comprese soluzioni con uscita a Rovereto Sud. Ciò conferma da un lato quanto sia ondivago l'atteggiamento finora condotto dall'amministrazione provinciale, dall'altro quanto sia ambigua la documentazione della variante, che affronta solo marginalmente opzioni di connessione che trovino giustificata coerenza nel contesto provinciale, in una logica multimodale;
- la variante come riproposta, conferma il contrasto con il principio della pianificazione infrastrutturale, ponendo le premesse per modifiche rilevanti in termini di connessioni, demandando le scelte ad una "scala adeguata" senza una ponderata valutazione degli effetti diretti ed indiretti generati in una lettura complessiva ed integrata del territorio provinciale, in ragione delle diverse opzioni da attuarsi;
- rimangono le preoccupazioni per il concretizzarsi degli "stimoli" di connessione autostradale, menzionati nella documentazione della variante, che si appalesano

forieri di effetti devastanti rispetto alle componenti ambientali e di natura geologica - idrogeologica (emissioni di sostanze inquinanti, interferenza con le risorse idriche, interferenza con aree soggette a tutela paesaggistica, uso del suolo), senza i fondamentali preliminari approcci ricognitori, essenziali a qualificare l'idoneità a tracciare le "ipotesi" di "stimolo" prospettate, in termini sia di compatibilità che di equilibrata integrazione, relegando per converso dette indagini ad uno step successivo;

- si conferma, alla luce di quanto sopra, l'inadeguatezza del progetto di variante del PUP, e conseguentemente le carenze già corposamente evidenziate con la deliberazione del 7 febbraio 2023, che ivi si intendono quindi integralmente richiamate, e conseguentemente la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est. Riprendendo le quattro macro categorie relative agli aspetti procedurali, ambientali, normativi e infrastrutturali con le quali sono state suddivise le osservazioni all'adozione preliminare del progetto di variante al PUP è possibile argomentare le osservazioni di cui sopra attraverso spunti di maggior dettaglio.
- Per quanto attiene l'ambito procedimentale, le modifiche apportate in sede di seconda adozione e le controdeduzioni rese riconfermano le perplessità verso la soluzione pianificatoria in itinere. La contrarietà espressa dagli enti locali, più o meno direttamente coinvolti, pone quale presupposto delle riflessioni legate allo sviluppo delle vocazioni territoriali, alla crescita equilibrata della comunità, alla preservazione delle risorse naturali, al benessere collettivo, al valore identitario dei luoghi. La metodologia che viene definita attraverso la variante al PUP rinvia qualsiasi riferimento di merito alle fasi di pianificazione subordinata risultando ancor più svuotata di contenuti. Oltretutto il rapporto ambientale, nella parte dedicata all'analisi della coerenza esterna, rileva diverse potenziali non coerenze tra gli obiettivi della variante al PUP e gli obiettivi del quadro pianificatorio pertinenti e tenta di porre delle indicazioni alla pianificazione subordinata, le quali risultano per lo più incomprensibili e, conseguentemente, inapplicabili. Si riconferma, quindi, l'inadeguatezza del progetto di variante del PUP, e la piena contrarietà allo strumento pianificatorio in oggetto.
- Relativamente all'ambito ambientale permangono le perplessità relative ai potenziali impatti e conflittualità della futura connessione in quanto, attraverso la seconda adozione, si esplicita il ruolo della suddetta variante quale cornice di inserimento per uno strumento di pianificazione subordinato nel quale affrontare in maniera organica le diverse questioni. In termini sostanziali si rinvia ad un diverso strumento pianificatorio lo studio e l'analisi degli effetti legati alla futura connessione. Anche la scelta della metodologia applicata per l'analisi multicriteria, che apre la possibilità in seconda adozione all'applicazione di metodologie alternative rispetto ad indicatori e pesi in sede di strumento subordinato, necessita di una scelta ponderata con particolare attenzione e condivisa con gli Enti Locali, circostanza che non viene sufficientemente chiarita. Anche in questo contesto le carenze riscontrabili nella variante confermano la sua inadeguatezza.
- Considerando il profilo normativo, non convince lo sforzo compiuto nella relazione illustrativa della variante teso all'individuazione di un processo partecipativo dello

strumento pianificatorio di settore o subordinato, sia nel caso esso venga rappresentato quindi dal piano provinciale della mobilità che dall'ipotesi progettuale di massima. Il ruolo attivo degli Enti Locali nella relativa scelta di sviluppo dei territori di competenza, anche attraverso la definizione condivisa di variabili e pesature, viene sempre più relegato a fasi successive e subordinate dell'intervento.

- Per quanto concerne l'ambito infrastrutturale ed in riferimento alle controdeduzioni alle osservazioni relative ai temi B1 e B2 si rileva la definizione della variante "Ambito di connessione corridoio est" *"quale elemento di introduzione di uno strumento normativo che nega il concetto di attraversamento di un territorio esaltandone piuttosto le esigenze di connessione"*: Al contempo la stessa variante resta ad un livello pianificatorio di quadro di riferimento e demanda a fasi subordinate la scelta della modalità di attuazione della connessione dei singoli territori negando di fatto in questa fase la possibilità di intervenire nel procedimento per mancanza di contenuti.

Con espresso riferimento al tema B2 *"Soluzioni progettuali di completamento dell'A31 e alternative di tracciato compresa ipotesi interconnessione Rovereto Sud"* si prende atto della posizione relativa a rilievi ed osservazioni espressi in riferimento a soluzioni progettuali non presenti nei contenuti e nelle previsioni di piano, lasciando ad altro ambito strumento la possibilità di escludere ipotesi o territori. Anche in questo frangente si rileva l'assoluta carenza di contenuti pianificatori e mancanza di valutazioni relative a questioni che sono fondamentali per la gestione dei territori. La specifica *"Tutte le osservazioni ed 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 palesa quale tentativo di porre rimedio ad una carenza rilevata fin dalla fase iniziale del procedimento della presente variante e segnalata nelle diverse fasi.

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 45 giorni dalla pubblicazione dell'articolata documentazione elaborata da parte della PAT. La complessità della materia e lo sviluppo 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.

Dato atto che non sussistono situazioni di conflitto di interesse in capo ai responsabili dell'istruttoria di questo provvedimento ai sensi dell'articolo 7 del Codice di comportamento dei dipendenti della Comunità della Vallagarina.

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;

Premesso quanto sopra;

Visti:

- la L.P. 27 maggio 2008 n. 5 “Approvazione del nuovo piano urbanistico provinciale”;
- la L.P. 4 agosto 2015 n. 15 “Legge provinciale per il governo del territorio”;
- il Piano territoriale della Comunità – piano stralcio del settore commerciale - approvato con delibera della G.P. n.927/2015;
- il Piano territoriale della Comunità - piano stralcio relativo alle aree agricole e agricole di pregio, alle aree produttive del settore secondario di livello provinciale, alle reti ecologiche ed ambientali e alle aree di protezione fluviale approvato con delibera della G.P. n.1373/2019;
- 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.

Richiamati:

- la delibera del Consiglio dei Sindaci della Comunità della Vallagarina n. 1 del 07 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 07 febbraio 2023 di approvazione del Bilancio di Previsione Finanziario 2023-2025 e s.m.i.;
- il decreto del Presidente della Comunità della Vallagarina n. 11 del 09 febbraio 2023 di approvazione del Piano Esecutivo di Gestione 2023-2025 e s.m.i.;

Con voti favorevoli n. 23, contrari n. 1 (Pilati Marco), astenuti n. 6 (Soini Claudio, Speziosi Michela, Fugatti Pamela, Depretto Paola, Giordani Julka, Bortolotti Walter) su n. 30 consiglieri presenti e votanti, espressi in forma palese con appello nominale, accertati dal Presidente con l’ausilio degli scrutatori Comperini Cristian e Nicolodi Franco

## **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 inviato al Servizio Urbanistica e Tutela del paesaggio della Provincia Autonoma di Trento in data 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, 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.
3. 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;
4. di dare atto che con deliberazione n. 3 di data 7 febbraio 2023, avverso la sopra menzionata procedura la Assemblea per la Pianificazione Urbanistica e lo sviluppo della Vallagarina ha ribadito la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est, chiedendo nuovamente la revoca della procedura avviata. Le motivazioni a supporto della decisione sono da ricondursi alle numerose criticità rilevate, esplicitate in un apposito documento in cui sono stati raccolti gli esiti istruttori, approvato con lo stesso provvedimento assembleare;
5. di prendere atto che con deliberazione n. 1223 di data 14 luglio 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 45 giorni consecutivi a decorrere dalla data del 21 luglio 2023, giorno successivo alla pubblicazione degli avvisi (pertanto fino al giorno 4 settembre 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, esclusivamente con riferimento alle parti che sono state oggetto di modifica rispetto alla prima adozione;
6. di dare atto che la documentazione tecnica allegata al provvedimento di seconda adozione della variante al PUP sopra menzionata, è stata oggetto di ulteriore approfondita disamina;
7. di esprimere conseguentemente, ai sensi e per gli effetti dell'art. 29 della L.P.15/2015

citato, le seguenti osservazioni alla documentazione della Variante al P.U.P. relativa all'ambito di connessione Corridoio Est, adottata in seconda istanza con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1223 di data 14 luglio 2023:

- pare rilevante evidenziare fin d'ora, come le modifiche apportate siano del tutto marginali rispetto ai contenuti della variante ed ai potenziali effetti derivanti dall'operativa declinazione dei contenuti della stessa, finalizzate in sostanza ad affinare lo strumento di pianificazione e non, invece, a modificarne strutturalmente l'impianto in coerenza con i contenuti delle osservazioni promosse dall'Assemblea per la Pianificazione Urbanistica e lo sviluppo della Comunità della Vallagarina;
- proprio in ragione dei marginali correttivi apportati, emerge purtroppo palesemente, quanto sia del tutto carente il profilo inerente il coinvolgimento degli enti territoriali comunali e della Comunità e di conseguenza il diritto alla partecipazione; Si evidenzia che già nel 2019 in occasione degli incontri territoriali nell'ambito degli Stati Generali della Montagna, era emersa in Vallagarina una posizione di netta contrarietà rispetto alla Valdastico, fatta eccezione per Confindustria che, pur ponendo il tema della salvaguardia dell'ambientale come elemento imprescindibile, riteneva fondamentale investire nella costruzione di nuove infrastrutture e nell'ammodernamento del sistema affinché si riducano i tempi ed i costi degli spostamenti e si permetta l'internazionalizzazione delle imprese locali, che già competono a scala mondiale. Dalla lettura del documento teso a sviluppare le controdeduzioni alle osservazioni presentate, è chiaro infatti come detto coinvolgimento sia inteso come atto meramente formale, che però non trova reale declinazione, riscontro e risposta negli atti provinciali. Nel procedimento di adozione della variante al PUP, si registra l'introduzione di misure di mitigazione e/o palliative che in concreto non danno risposta alle reali esigenze anche di tutela del proprio territorio;
- le 46 osservazioni in ordine a profili di natura procedimentale, normativa, infrastrutturale e ambientale, già formulate dalla scrivente amministrazione rispetto alla prima adozione del progetto di variante del PUP, sopra richiamate in sintesi, sono state corposamente argomentate nel documento parte integrante e sostanziale della deliberazione dell'Assemblea per la Pianificazione Urbanistica e lo sviluppo n. 3 di data 7 febbraio 2023. Diversamente, nel documento deputato alle relative controdeduzioni, non si registra una speculare puntuale argomentazione in ordine alle tematiche sollevate, che invece appaiono caratterizzate da genericità e prive nei necessari approfondimenti;
- il mero correttivo al "peso" delle tematiche, quale risposta alle osservazioni depositate, non è sufficiente per integrare la carenza della documentazione rispetto ai contenuti utili e fondamentali al fine di delineare i presupposti necessari per l'attivazione della variante, che dovrebbero emergere chiaramente quali profili motivazionali concreti ed attuali. La progettazione/pianificazione rimane pertanto carente rispetto all'esigenza di assicurare una equilibrata integrazione di fattori ambientali, sociali ed economici, che dovrebbero essere necessariamente inseriti in una logica di sistema, attraverso un modello che approfondisca le interazioni tra sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa - effetto, processo questo che quindi rimane del tutto carente;

- se da un lato il piano non contiene espresse previsioni infrastrutturali, dall'altro nella documentazione richiama ipotesi progettuali peraltro già indagate dalla società autostradale, ivi comprese soluzioni con uscita a Rovereto Sud. Ciò conferma da un lato quanto sia ondivago l'atteggiamento finora condotto dall'amministrazione provinciale, dall'altro quanto sia ambigua la documentazione della variante, che affronta solo marginalmente opzioni di connessione che trovino giustificata coerenza nel contesto provinciale, in una logica multimodale;
- la variante come riproposta, conferma il contrasto con il principio della pianificazione infrastrutturale, ponendo le premesse per modifiche rilevanti in termini di connessioni, demandando le scelte ad una "scala adeguata" senza una ponderata valutazione degli effetti diretti ed indiretti generati in una lettura complessiva ed integrata del territorio provinciale, in ragione delle diverse opzioni da attuarsi;
- rimangono le preoccupazioni per il concretizzarsi degli "stimoli" di connessione autostradale, menzionati nella documentazione della variante, che si appalesano forieri di effetti devastanti rispetto alle componenti ambientali e di natura geologica - idrogeologica (emissioni di sostanze inquinanti, interferenza con le risorse idriche, interferenza con aree soggette a tutela paesaggistica, uso del suolo), senza i fondamentali preliminari approcci ricognitori, essenziali a qualificare l'idoneità a tracciare le "ipotesi" di "stimolo" prospettate, in termini sia di compatibilità che di equilibrata integrazione, relegando per converso dette indagini ad uno step successivo;

si conferma, alla luce di quanto sopra, l'inadeguatezza del progetto di variante del PUP, e conseguentemente le carenze già corposamente evidenziate con la deliberazione del 7 febbraio 2023, che ivi si intendono quindi integralmente richiamate, e conseguentemente la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est.

Riprendendo le quattro macro categorie relative agli aspetti procedurali, ambientali, normativi e infrastrutturali con le quali sono state suddivise le osservazioni all'adozione preliminare del progetto di variante al PUP è possibile argomentare le osservazioni di cui sopra attraverso spunti di maggior dettaglio.

Per quanto attiene l'ambito procedimentale, le modifiche apportate in sede di seconda adozione e le controdeduzioni rese riconfermano le perplessità verso la soluzione pianificatoria in itinere. La contrarietà espressa dagli enti locali, più o meno direttamente coinvolti, pone quale presupposto delle riflessioni legate allo sviluppo delle vocazioni territoriali, alla crescita equilibrata della comunità, alla preservazione delle risorse naturali, al benessere collettivo, al valore identitario dei luoghi. La metodologia che viene definita attraverso la variante al PUP rinvia qualsiasi riferimento di merito alle fasi di pianificazione subordinata risultando ancor più svuotata di contenuti. Oltretutto il rapporto ambientale, nella parte dedicata all'analisi della coerenza esterna, rileva diverse potenziali non coerenze tra gli obiettivi della variante al PUP e gli obiettivi del quadro pianificatorio pertinenti e tenta di porre delle indicazioni alla pianificazione subordinata, le quali risultano per lo più incomprensibili e, conseguentemente, inapplicabili. Si riconferma, quindi, l'inadeguatezza del progetto di variante del PUP, e la piena contrarietà allo strumento pianificatorio in oggetto.

Relativamente all'ambito ambientale permangono le perplessità relative ai potenziali

impattie conflittualità della futura connessione in quanto, attraverso la seconda adozione, si esplicita il ruolo della suddetta variante quale cornice di inserimento per uno strumento di pianificazione subordinato nel quale affrontare in maniera organica le diverse questioni. In termini sostanziali si rinvia ad un diverso strumento pianificatorio lo studio e l'analisi degli effetti legati alla futura connessione. Anche la scelta della metodologia applicata per l'analisi multicriteria, che apre la possibilità in seconda adozione all'applicazione di metodologie alternative rispetto ad indicatori e pesi in sede di strumento subordinato, necessita di una scelta ponderata con particolare attenzione e condivisa con gli Enti Locali, circostanza che non viene sufficientemente chiarita. Anche in questo contesto le carenze riscontrabili nella variante confermano la sua inadeguatezza.

Considerando il profilo normativo, non convince lo sforzo compiuto nella relazione illustrativa della variante teso all'individuazione di un processo partecipativo dello strumento pianificatorio di settore o subordinato, sia nel caso esso venga rappresentato quindi dal piano provinciale della mobilità che dall'ipotesi progettuale di massima. Il ruolo attivo degli Enti Locali nella relativa scelta di sviluppo dei territori di competenza, anche attraverso la definizione condivisa di variabili e pesature, viene sempre più relegato a fasi successive e subordinate dell'intervento.

Per quanto concerne l'ambito infrastrutturale ed in riferimento alle controdeduzioni alle osservazioni relative ai temi B1 e B2 si rileva la definizione della variante "Ambito di connessione corridoio est" *"quale elemento di introduzione di uno strumento normativo che nega il concetto di attraversamento di un territorio esaltandone piuttosto le esigenze di connessione"*: Al contempo la stessa variante resta ad un livello pianificatorio di quadro di riferimento e demanda a fasi subordinate la scelta della modalità di attuazione della connessione dei singoli territori negando di fatto in questa fase la possibilità di intervenire nel procedimento per mancanza di contenuti.

Con espresso riferimento al tema B2 *"Soluzioni progettuali di completamento dell'A31 e alternative di tracciato compresa ipotesi interconnessione Rovereto Sud"* si prende atto della posizione relativa a rilievi ed osservazioni espressi in riferimento a soluzioni progettuali non presenti nei contenuti e nelle previsioni di piano, lasciando ad altro ambito o strumento la possibilità di escludere ipotesi o territori. Anche in questo frangente si rileva l'assoluta carenza di contenuti pianificatori e mancanza di valutazioni relative a questioni che sono fondamentali per la gestione dei territori. La specifica *"Tutte le osservazioni ed 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 palesa quale tentativo di porre rimedio ad una carenza rilevata fin dalla fase iniziale del procedimento della presente variante e segnalata nelle diverse fasi.

8. di confermare, alla luce di quanto sopra, i contenuti già espressi con precedente deliberazione n. 3 di data 7 febbraio 2023 ovvero la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggettiva della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est;
9. 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;

10. 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;
11. di trasmettere alla Provincia Autonoma di Trento il presente provvedimento;
12. con separata votazione, con voti favorevoli n. 27, contrari n. 0, astenuti n. 3 (Depretto Paola, Giordani Julka, Bortolotti Walter) su n.30 consiglieri presenti e votanti, espressi in forma palese per alzata di mano, accertati dal Presidente con l'ausilio degli scrutatori, si dichiara la presente deliberazione immediatamente esecutiva ai sensi del combinato disposto dell'art. 14 - comma 7 - della L.P. 3/2006 e ss.mm. e dall'art. 183 – comma 4 – della L.R. 3.05.2018 n. 2;
13. di dare evidenza, e ciò ai sensi dell'art. 4 della L.P. 23/92, che avverso il presente provvedimento:
  - a) è ammesso ricorso 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) rimane ferma la possibilità di adire la competente autorità giurisdizionale a seconda dei vizi sollevati, è possibile ricorrere al Presidente della Repubblica nel termine di 120 giorni dalla notificazione del provvedimento stesso.

AP/cz

REFERTO DI PUBBLICAZIONE:

Ai sensi dell'art. 183, comma 4, del C.E.L. approvato con la L.R. 3 maggio 2018 nr. 2 la presente deliberazione, dichiarata immediatamente esecutiva, è pubblicata all'albo telematico, pena decadenza, entro cinque giorni dalla sua adozione per dieci giorni consecutivi (dal 04.09.2023 al 14.09.2023).

---

Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE  
Stefano Bisoffi<sup>1</sup>

IL SEGRETARIO REGGENTE  
dott. Antonio Salvago<sup>1</sup>

*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).



**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, 4 settembre 2023

Prot. n. 3851

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 all'ambito di connessione corridoio di accesso est. Osservazioni ai sensi dell'art. 29 della L.P. 15/2015 alla seconda adozione del progetto di variante di cui alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1223 di data 14 luglio 2023.**

La scrivente Amministrazione prende atto che con deliberazione n. 1223 di data 14 luglio 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.

Con la presente nota si intende confermare quanto già notificato con le precedenti comunicazioni relative all'iter di variante in oggetto.

In particolare, con nota di data 29 settembre 2021, protocollo n. 4621, si inviava la deliberazione del Consiglio comunale di Besenello n. 27 del 28 settembre 2021 mediante la quale il Consiglio comunale all'unanimità dei presenti formulava la proposta di revoca dell'avviata procedura di variante al Piano Urbanistico Provinciale alla luce delle carenze documentali e motivazionali riportate nel testo del citato atto consiliare. Dette carenze, infatti, apparivano tali da essere considerate insanabili nelle successive fasi del procedimento.

Successivamente, si integravano le osservazioni con l'invio della lettera di data 23 dicembre 2021, protocollo n. 6223, cui si allegava la deliberazione del Consiglio comunale di Besenello n. 36 del 21 dicembre 2021 mediante la quale erano stati integrati i contenuti della precedente deliberazione n. 27 del 28 settembre 2021, motivando in modo articolato la proposta di revoca dell'avviata procedura di variante al Piano Urbanistico Provinciale alla luce delle carenze documentali e motivazionali.

E ancora con nota di data 9 febbraio 2023, protocollo n. 670 in riferimento alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 si presentavano una serie di osservazioni, si rimandava per quanto non esposto alle osservazioni approvate dalla Assemblea per la pianificazione urbanistica e lo sviluppo della Comunità della Vallagarina con deliberazione n. 3 del 7 febbraio 2023, si confermava quanto già espresso con le deliberazioni del Consiglio comunale di Besenello n. 27 del 29 settembre 2021 e n. 36 del 21 dicembre 2021 e infine si richiedeva la revoca e/o l'annullamento della procedura di variante adottata, in ragione delle carenze documentali e motivazionali più volte espresse, illustrate e riprese.

Tutto ciò premesso, si conferma la richiesta di revoca e/o annullamento della deliberazione in oggetto. Le modifiche apportate alla documentazione precedentemente analizzata, infatti, sono del tutto inconsistenti rispetto ai contenuti della variante e ai potenziali effetti derivanti dall'operativa declinazione dei contenuti della stessa e non sono volte a modificarne strutturalmente l'impianto per far proprie le numerose osservazioni e critiche proposte dai soggetti istituzionali che hanno partecipato all'iter approvativo, ivi compreso il Comune di Besenello.

In ogni passaggio procedurale sono stati del tutto carenti il coinvolgimento, l'ascolto e la partecipazione non meramente formale degli enti territoriali comunali, delle Comunità, del Consiglio delle Autonomie locali e del Consiglio provinciale.

Dalla lettura del documento teso a sviluppare le controdeduzioni alle osservazioni presentate, è chiaro infatti come detto coinvolgimento sia inteso come atto meramente formale, che però non trova reale declinazione, riscontro e risposta negli atti provinciali. Nel procedimento di adozione della variante al PUP si registra l'introduzione di misure di mitigazione e/o palliative che in concreto non danno risposta alle reali esigenze anche di tutela del territorio.

Le numerose osservazioni presentate dal Comune di Besenello in ordine a profili di natura procedimentale, normativa, infrastrutturale e ambientale rispetto alla prima adozione del progetto di variante del PUP contenute nei documenti citati poc'anzi sono state articolate e puntuali; per contro, nel documento deputato alle relative controdeduzioni, non si registra una speculare puntuale argomentazione in ordine alle tematiche sollevate che invece appaiono caratterizzate da genericità e prive dei necessari approfondimenti.

Il mero correttivo al "peso" delle tematiche, quale risposta alle osservazioni depositate, non è sufficiente per integrare la carenza della documentazione rispetto ai contenuti utili e fondamentali al fine di delineare i presupposti necessari per l'attivazione della variante che dovrebbero emergere chiaramente quali profili motivazionali concreti e attuali.

La pianificazione rimane pertanto carente rispetto all'esigenza di assicurare una equilibrata integrazione di fattori ambientali, sociali ed economici che dovrebbero essere necessariamente inseriti in una logica di sistema, attraverso un modello che approfondisca le interazioni tra sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa - effetto, processo questo che quindi rimane del tutto carente.

Se da un lato il piano non contiene espresse previsioni infrastrutturali, dall'altro nella documentazione esso richiama ipotesi progettuali già indagate dalla società autostradale, ivi comprese soluzioni con uscita a Rovereto Sud. Ciò conferma quanto sia ambigua la documentazione della variante che affronta solo marginalmente opzioni di connessione che trovino giustificata coerenza nel contesto provinciale, in una logica multimodale.

La variante, come riproposta, conferma il contrasto con il principio della pianificazione infrastrutturale, ponendo le premesse per modifiche rilevanti in termini di connessioni, demandando le scelte a una "scala adeguata" senza una ponderata valutazione degli effetti diretti e indiretti generati in una lettura complessiva e integrata del territorio provinciale, in ragione delle diverse opzioni da attuarsi.

Permangono le preoccupazioni per il concretizzarsi degli "stimoli" di connessione autostradale menzionati nella documentazione della variante che si appalesano forieri di effetti devastanti rispetto alle componenti ambientali e di natura geologica - idrogeologica (emissioni di sostanze inquinanti, interferenza con le risorse idriche, interferenza con aree soggette a tutela

paesaggistica, uso del suolo), senza i fondamentali preliminari approcci ricognitori, essenziali a qualificare l'idoneità a tracciare le "ipotesi" di "stimolo" prospettate, in termini sia di compatibilità che di equilibrata integrazione, relegando per converso dette indagini a uno step successivo.

Si confermano, alla luce di quanto sopra, l'inadeguatezza del progetto di variante del PUP e, conseguentemente, le carenze già corposamente evidenziate con la documentazione già inviata dallo scrivente Comune che ivi si intende quindi integralmente richiamata e conseguentemente si ribadisce la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est.

Riprendendo le quattro macro categorie relative agli aspetti procedurali, ambientali, normativi e infrastrutturali con le quali sono state suddivise le osservazioni all'adozione preliminare del progetto di variante al PUP è possibile argomentare le osservazioni di cui sopra attraverso spunti di maggior dettaglio. Per quanto attiene l'ambito procedimentale, le modifiche apportate in sede di seconda adozione e le controdeduzioni rese riconfermano le perplessità verso la soluzione pianificatoria in itinere. La contrarietà espressa dagli enti locali, più o meno direttamente coinvolti, si fonda su riflessioni legate allo sviluppo delle vocazioni territoriali, alla crescita equilibrata della comunità, alla preservazione delle risorse naturali, al benessere collettivo, al valore identitario dei luoghi. La metodologia che viene definita attraverso la variante al PUP rinvia qualsiasi riferimento di merito alle fasi di pianificazione subordinata risultando ancor più svuotata di contenuti. Oltretutto il rapporto ambientale, nella parte dedicata all'analisi della coerenza esterna, rileva diverse potenziali non coerenze tra gli obiettivi della variante al PUP e gli obiettivi del quadro pianificatorio pertinenti e tenta di porre delle indicazioni alla pianificazione subordinata, le quali risultano per lo più incomprensibili e, conseguentemente, inapplicabili. Si riconfermano, quindi, l'inadeguatezza del progetto di variante del PUP e la piena contrarietà allo strumento pianificatorio in oggetto.

Relativamente all'ambito ambientale permangono le perplessità relative ai potenziali impatti e conflittualità della futura connessione in quanto, attraverso la seconda adozione, si esplicita il ruolo della suddetta variante quale cornice di inserimento per uno strumento di pianificazione subordinato nel quale affrontare in maniera organica le diverse questioni. In termini sostanziali si rinviano a un diverso strumento pianificatorio lo studio e l'analisi degli effetti legati alla futura connessione. Anche la scelta della metodologia applicata per l'analisi multicriteria, che apre la possibilità in seconda adozione all'applicazione di metodologie alternative rispetto a indicatori e pesi in sede di strumento subordinato, necessita di una scelta ponderata e condivisa con gli enti locali, circostanza che non viene sufficientemente chiarita. Anche in questo contesto le carenze riscontrabili nella variante confermano la sua inadeguatezza.

Considerando il profilo normativo, non convince lo sforzo compiuto nella relazione illustrativa della variante teso all'individuazione di un processo partecipativo dello strumento pianificatorio di settore o subordinato, sia nel caso esso venga rappresentato quindi dal piano provinciale della mobilità sia dall'ipotesi progettuale di massima. Il ruolo attivo degli enti locali nella relativa scelta di sviluppo dei territori di competenza, anche attraverso la definizione condivisa di variabili e pesature, viene sempre più relegato a fasi successive e subordinate dell'intervento.

Per quanto concerne l'ambito infrastrutturale e in riferimento alle controdeduzioni alle osservazioni relative ai temi B1 e B2 si rileva la definizione della variante "*Ambito di connessione corridoio est*" "quale elemento di introduzione di uno strumento normativo che nega il concetto di attraversamento di un territorio esaltandone piuttosto le esigenze di connessione". Al contempo la stessa variante resta a un livello pianificatorio di quadro di riferimento e demanda a fasi subordinate la scelta della modalità di attuazione della connessione dei singoli territori negando di fatto in questa fase la possibilità di intervenire nel procedimento per mancanza di contenuti.

Con espresso riferimento al tema B2 "*Soluzioni progettuali di completamento dell'A31 e alternative di tracciato compresa ipotesi interconnessione Rovereto Sud*" si prende atto della posizione relativa a rilievi e osservazioni espressi in riferimento a soluzioni progettuali non presenti nei contenuti e nelle previsioni di piano, lasciando ad altro ambito o strumento la possibilità di escludere ipotesi o territori. Anche in questo frangente si rileva l'assoluta carenza di contenuti pianificatori e la mancanza di valutazioni relative a questioni che sono fondamentali per la gestione dei territori. La specifica "Tutte le osservazioni ed 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 palesa quale tentativo di porre rimedio a una carenza rilevata fin dalla fase iniziale del procedimento della presente variante e segnalata nelle diverse fasi.

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, si confermano la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est e la richiesta di revoca e/o l'annullamento della procedura di variante adottata, in ragione delle carenze documentali e motivazionali più volte espresse, illustrate e riprese nel corso dell'iter approvativo. Infine, si rimanda per quanto non esposto alle osservazioni approvate dall'Assemblea per la pianificazione urbanistica e lo sviluppo della Comunità della Vallagarina con deliberazione del 31 agosto 2023 u.s., da intendersi quale parte integrante e sostanziale della presente.

Cordiali saluti.

Il SINDACO  
dott. Cristian Comperini





COMUNE DI TRENTO



COMUNE DI ROVERETO



COMUNE DI PERGINE  
VALSUGANA



COMUNE DI LAVIS

Numero di protocollo associato al documento  
come metadato (DPCM 3.12.2013, art. 20).  
Data di registrazione inclusa nella segnatura  
di protocollo

Preg.mo Presidente  
della Provincia Autonoma di Trento  
Maurizio Fugatti  
@

Egregio Presidente,

prendiamo atto con stupore e sconcerto della deliberazione n. 1223 del 14 luglio 2023 con cui la Giunta Provinciale ha provveduto alla seconda adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio est, disattendendo le innumerevoli proposte e osservazioni pervenute da vari Comuni trentini, da alcune Comunità di valle e manifestate anche dal Consiglio delle Autonomie Locali. Pure la Terza Commissione del Consiglio provinciale ha dibattuto criticamente rispetto al tema.

Vogliamo evidenziare nuovamente che i nostri Comuni, nel ruolo assegnato e con le finalità previste dalle disposizioni provinciali, hanno attentamente disaminato la documentazione inviata con riferimento al Documento Preliminare e alla prima adozione del progetto di Variante, formulando varie proposte e osservazioni inerenti aspetti di metodo e di merito, che si sono concretizzate nelle delibere di ciascun Comune. Tali documenti sono riportati nell'allegato A appendice 1 del progetto di Variante, nel quale si chiarisce che si è provveduto alla modifica degli elaborati in accoglimento solo 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. Questa scelta metodologica molto difensiva, dettata dalla volontà di non modificare i contenuti sostanziali del progetto di Variante in prima adozione, ha fatto sì che le richieste dei Comuni e delle Comunità siano rimaste pressoché lettera morta.

Visti i tempi procedurali per l'espressione di ulteriori osservazioni rispetto alle sole parti oggetto di modifica e considerato il particolare periodo in cui è stata assunta la delibera di seconda

adozione del progetto di Variante, manifestiamo la nostra preoccupazione, visto che riteniamo che le modifiche apportate siano del tutto marginali rispetto ai contenuti della Variante ed ai potenziali effetti derivanti dall'effettiva declinazione dei contenuti della stessa. Il lavoro di revisione e integrazione svolto tra la prima e la seconda adozione ha portato ad affinare lo strumento di pianificazione, senza però modificarne strutturalmente l'impianto in coerenza con i contenuti delle proposte e osservazioni promosse dalle nostre Amministrazioni Comunali. I marginali correttivi apportati sono una prova di quanto sia del tutto carente il profilo inerente l'effettivo coinvolgimento degli enti territoriali e di conseguenza il diritto alla partecipazione. Il processo partecipativo che, come riportato nella stessa relazione illustrativa del progetto di Variante in seconda adozione, rappresenta l'indispensabile presupposto per la definizione delle strategie e delle azioni da intraprendere, non può ridursi a condizione per l'approvazione della sola pianificazione subordinata come introdotto dall'art 41 comma 2 bis delle Norme di Attuazione del PUP.

Nel nostro ruolo di Sindaci ribadiamo con forza che è mancata una vera e propria funzione partecipativa, che è necessaria e propedeutica all'approvazione di una Variante al PUP.

Dalla lettura del documento volto a sviluppare le controdeduzioni alle osservazioni presentate, è chiaro come il coinvolgimento sia inteso come atto meramente formale, che però non trova reale declinazione, riscontro e risposta negli atti provinciali. Alle numerose osservazioni, in ordine a profili di natura procedimentale, normativa, infrastrutturale e ambientale formulate e argomentate dai Comuni e dalle Comunità rispetto alla prima adozione del progetto di Variante del PUP, corrispondono controdeduzioni che invece appaiono caratterizzate da genericità e risultano prive dei necessari approfondimenti.

Nel procedimento di adozione della Variante al PUP, si registra l'introduzione di misure di mitigazione e/o palliative che in concreto non danno risposta alle reali esigenze in primis di tutela del nostro territorio. Il mero correttivo al "peso" delle tematiche e la scelta di rinviare l'individuazione dei pesi da assegnare a ciascun elemento dell'analisi multicriteria alla fase di verifica dell'analisi di sensitività non sono sufficienti a integrare la carenza della documentazione rispetto ai contenuti utili e fondamentali e non possono essere considerati risposte alle osservazioni depositate. Non sono delineati i presupposti necessari per l'attivazione della Variante, che dovrebbero emergere chiaramente quali profili motivazionali concreti ed attuali. La stessa valutazione ambientale strategica si basa su dichiarazioni di intenti e di obiettivi, con contenuti assunti a prescindere da concrete argomentazioni, senza sufficienti dati a sostegno delle conclusioni poste.

La mancanza del 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 carenze riscontrate anche nella documentazione relativa alla prima adozione, né di valutare con sufficiente dettaglio la coerenza degli obiettivi dichiarati con i quadri programmatico, pianificatorio, ambientale e socio-economico attuali. 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, nonché dall'eventuale interferenza con ulteriori interventi programmati o in fase di realizzazione. Non vengono analizzate in via preventiva le ragionevoli alternative, compresa la non realizzazione dell'ampliamento del corridoio Est (opzione zero).

Il piano non contiene espresse previsioni infrastrutturali, ma introduce un livello intermedio, dotato di consistenza cartografica e normativa, in cui sono ammessi nuovi collegamenti stradali e/o ferroviari atti ad assicurare le connessioni tra il Trentino e le Regioni limitrofe. Vengono poste le premesse per modifiche rilevanti in termini di connessioni, demandando le scelte ad una "scala adeguata" senza una ponderata valutazione degli effetti diretti ed indiretti generati in una lettura complessiva ed integrata del territorio provinciale, in ragione delle diverse opzioni da attuarsi. Peraltro un simile scenario combinato al quadro normativo vigente, alla luce anche delle recenti misure di semplificazione e accelerazione in materia di opere pubbliche introdotte nella LP 13/1997, crea potenzialmente le condizioni per l'approvazione di progetti senza una reale condivisione delle Amministrazioni Comunali.

Riteniamo che una Variante al PUP incentrata sul tema delle connessioni, diversamente da quanto prospettato dal progetto di Variante in esame, 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. Sollecitiamo quindi l'approvazione del piano provinciale della mobilità, quale premessa di futuri ragionamenti.

Alla luce di quanto sopra, ribadiamo l'inadeguatezza e indeterminatezza del progetto di Variante del PUP che non presenta i contenuti attribuiti a tale livello di pianificazione dalla L.P. 15/2015, che risulta redatto senza un effettivo percorso di partecipazione e che presenta numerose

carenze metodologiche e di contenuto, già evidenziate con le deliberazioni di ciascun Comune che si richiamano integralmente alla presente.

Ribadiamo pertanto la piena contrarietà alla pianificazione oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est e chiediamo l'immediata revoca della delibera in oggetto ritenendola illegittima. Si anticipa che in caso contrario valuteremo la possibilità di promuovere ricorso avverso la deliberazione della Giunta Provinciale relativa alla seconda adozione del progetto di Variante al PUP - Ambito di Connessione Corridoio Est.

Distinti saluti

IL SINDACO DI  
TRENTO  
Franco Ianeselli

IL SINDACO DI  
ROVERETO  
Francesco Valduga

IL SINDACO DI  
PERGINE VALSUGANA  
Roberto Oss Emer

IL SINDACO DI  
LAVIS  
Andrea Brugnara

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).

**CMST**

Comitato Mobilità

Sostenibile Trentino

*“Ing. Alberto Baccega”*

*comitato.mobilitatn@gmail.com*

---

**Ulteriori osservazioni al Piano urbanistico provinciale – variante  
*ambito di connessione Corridoio Est* in seconda edizione**

**Agosto 2023**

## 0.PREMESSA

Con il presente documento il Comitato Mobilità Sostenibile Trentino “Ing. Alberto Baccega” (d’ora in poi CMST) intende porre all’attenzione della Provincia Autonoma di Trento – Servizio Urbanistica, alcune brevi ulteriori osservazioni alla Variante ambito di connessione Corridoio Est, in seconda edizione, facendo riferimento alle modifiche apportate sulla base dei pareri e osservazioni fatte nei periodi previsti dalla legislazione provinciale.

Tra queste osservazioni vi sono quelle del CMST richiamate nell’appendice 4 dell’Allegato A e quelle del consiglio comunale di Terragnolo che le ha completamente recepite nella delibera approvata.

Anche in seconda edizione la proposta di Variante ambito di connessione Corridoio Est del PUP, si presenta lacunosa e talvolta in palese contraddizione, come più volte segnalato dal CMST nelle precedenti osservazioni, inviate al Servizio Urbanistica della PAT.

D’altra parte dopo la fase di deposito e consultazione prevista ai sensi dell’articolo 29 della legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15 e 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, i contributi inviate, tra i quali quelli del CMST, non sono stati recepiti negli aspetti più importanti e in particolare le importanti osservazioni sui 6 obiettivi della Variante, rinviando alla progettazione subordinata i relativi approfondimenti.

Tale approccio non può essere assolutamente condiviso, in quanto la madre della pianificazione cosiddetta subordinata è il Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile, previsto nell’art.2 della legge provinciale 30 giugno 2017, n.6 che, sia l’attuale Giunta che la precedente, non hanno voluto mai elaborare e approvare in Consiglio Provinciale. Per la gerarchia della pianificazione i rimanenti strumenti di pianificazione, Piani stralcio della Mobilità, PUMS e PUT etc. devono adeguarsi ai principi e strategie contenute nel Piano Provinciale della Mobilità.

E’ mancata la volontà politica di dare attuazione a quanto previsto nella lp 6/2017 che, come noto è “il copia incolla “della proposta di disegno di legge di iniziativa popolare n. 58/2014, che è stato il risultato di un processo partecipativo, al quale hanno preso parte cittadine e cittadini ed associazioni trentine.

Tale “vuoto politico” e/o incapacità di sviluppare attività pianificatorie e progettuali possono essere spiegati solo con la volontà di delegare la pianificazione ai sindaci e di svolgere le attività negli ambiti comunali, senza un disegno strategico unitario provinciale al quale far riferimento. Tale metodo produce maggiore consenso politico, ma genera il proliferare di esigenze a livello comunale che risultano parziali e discontinue a livello provinciale. E’ coerente a tale disegno, lo svuotamento delle funzioni e compiti degli organi di governo delle Comunità di Valle.

In materia di partecipazione popolare l’attuale legislazione provinciale risulta frammentaria e non ben definita. La partecipazione popolare spesso risulta solo formale e non sostanziale: non si realizza in modo compiuto il coinvolgimento della popolazione nei processi decisionali nelle varie questioni di competenza dell’amministrazione provinciale.

Nella proposta di Variante ambito di connessione Corridoio Est del PUP è stato introdotto un nuovo capitolo riguardante la partecipazione. Il CMST intende commentare ulteriormente tale materia e avanzare delle proposte per dare maggiore impulso alla partecipazione popolare prevedendo strumenti e il riordino dell’attuale legislazione provinciale esistente.

## 1. APPENDICE 4

La proposta di Variante è stata presentata alla CUP il 14 dicembre 2022 e 14 febbraio 2023, alla Terza commissione permanente del Consiglio provinciale il 31 gennaio 2023 e al CAL il 1 marzo 2023.

Il CMST ha provveduto ad esaminare la documentazione dell'Appendice 4 dell'Allegato A) relativa all'adozione del progetto di variante. *“Depositi, osservazioni, pareri e controdeduzioni. legge provinciale n. 15, 4 agosto 2015, articolo 29 riporta osservazioni e pareri di enti e controdeduzioni.”* e comunica le seguenti ulteriori osservazioni.

- 1) Il CMST prende atto delle pubblicazioni delle precedenti osservazioni, comprese quelle recepite dal Consiglio Comunale di Terragnolo che le ha approvate all'unanimità. Purtroppo constatata che tali proposte ed osservazioni sono state recepite solo in modo generico in relazione ai contenuti.
- 2) La partecipazione e il coinvolgimento dei territori non debbono essere intesi solo a livello istituzionale (sindaci, assessori etc), bensì le tematiche relative all'urbanistica e mobilità sostenibile debbono vedere coinvolta la cittadinanza e gli stakeholders che rappresentano gli interessi locali. Quindi una partecipazione non solo di democrazia rappresentativa, bensì anche diretta.
- 3) Si conferma la netta opposizione alla progettazione e realizzazione del completamento della Valdastico Nord A31 in territorio Trentino. Si è proposta l'alternativa del vero potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana, con la completa elettrificazione, il raddoppio dei binari, per renderla idonea anche al trasporto merci combinato accompagnato e non accompagnato. Tale proposta è stata accolta all'unanimità dal Consiglio Comunale di Terragnolo e non dalla Comunità della Vallagarina.  
Il vero potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana, insieme alla messa in sicurezza della SS 47, costituirebbe altresì il vero consolidamento del Corridoio Est previsto nel PUP e una vera risposta alle esigenze di connessione tra il Veneto, il Friuli Venezia Giulia e il Trentino, per sviluppare un efficace trasporto delle merci tra i porti dell'Adriatico e interporti veneti e il Corridoio Scandinavo Mediterraneo. Tale infrastrutturazione, insieme al potenziamento del Corridoio SCAN MED in atto, costituirebbero insieme al potenziamento della logistica, una realtà di mobilità sostenibile delle merci e delle persone, nonché la implementazione del trasferimento dei viaggi dalla gomma alla rotaia.
- 4) Nel documento dove sono svolte le controdeduzioni, non si riscontrano elementi sufficienti di riscontro alle tematiche poste all'attenzione.
- 5) La proposta di Variante non affronta in modo completo le questioni socioeconomiche e ambientali e l'implementazione di un Sistema di Mobilità Sostenibile nei territori interessati dalla pianificazione e progettazione di opere.
- 6) La connessione autostradale A31 è stata prospettata, dichiarando che essa sarebbe stata esplicitata nelle successive fasi di pianificazione subordinata e progettazione, come la panacea delle esigenze di connessione, sottovalutando le devastanti conseguenze ambientali, geologiche e idrogeologiche.
- 7) La proposta di Variante è stata valutata negativamente dalla quasi totalità degli enti locali, dalla Terza Commissione consiliare provinciale. Evidentemente le argomentazioni non

sono state ritenute valide per lo sviluppo economico e sociale delle comunità interessate e alla salvaguardia delle risorse naturali e del paesaggio.

- 8) Non è condivisibile il rinvio alla pianificazione subordinata dei contenuti della proposta di Variante che invece dovrebbero essere indicati e trattati in modo chiaro. Cioè si trasferisce in modo ambiguo alla successiva pianificazione l'approfondimento dei temi.
- 9) Non convince l'attribuzione dei pesi ponderati attribuiti agli indicatori utilizzati nell'analisi multicriteria. Essi sono stati stralciati dalla proposta di Variante, in seconda esecuzione.
- 10) Tali precedenti osservazioni trovano riscontro nella mancata volontà politica di elaborare quella pianificazione subordinata che trova come pilastro centrale il Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile e che ora viene indicato come elemento risolutivo delle questioni procedurali e metodologiche.
- 11) I pareri espressi dalla Terza Commissione permanente del Consiglio Provinciale, dal Consiglio delle Autonomie Locali (art. 29 c. 4 l.p. 15/2015) e dalla CUP e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sostanzialmente esprimono:
  - contrarietà da parte della Terza Commissione, a maggioranza, sul progetto di piano adottato.
  - Il CAL evidenzia come le politiche di mobilità, siano di massimo interesse per l'intero territorio Trentino. Di dare voce ai territori e dichiarando che le Amministrazioni interpellate hanno manifestato, in prevalenza, contrarietà alla proposta di Variante.  
Nello specifico, i principali aspetti critici che si evidenziano, in ascolto ai territori che li hanno sollevati, riguardano la fase partecipativa, la scelta normativa, l'ambito infrastrutturale, gli aspetti ambientali, il metodo d'analisi. Si rimanda all'appendice 4 per gli altri approfondimenti fatti.
  - La Commissione provinciale per l'urbanistica e il paesaggio, CUP ha espresso parere sul progetto di piano adottato:  
*“ .....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. ...., la Commissione esprime le seguenti considerazioni .....*
    1. .... *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. .... *condivide la definizione di un metodo dall'approccio multi-tematico da parte della variante.*
    3. .... *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.”*

- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 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. ....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.

12) Alla luce dei pareri espressi e richiamati in parte nel precedente punto 11), il CMST esprime soddisfazione per la contrarietà espressa dalla maggior parte degli enti locali e richiede che vengano approfonditi ulteriormente le argomentazioni relative alla CONNETTIVITA' tra Veneto e Trentino, ma anche con il Friuli Venezia Giulia per il porto di Trieste. Il CMST ritiene, come più volte espresso, che l'alternativa alla pianificazione che preveda il collegamento della Valdastico Nord A31, è costituita dal VERO POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA DELLA VALSUGANA con la completa elettrificazione, nonché di tutte le dotazioni per renderla idonea al trasporto merci combinato accompagnato e non accompagnato e renderla efficiente per un trasporto locale viaggiatori in grado di soddisfare efficacemente la domanda di trasporto dei residenti e dei turisti per le lunghe percorrenze. Tali proposte sono state già presentate precedentemente e non sono state minimamente prese in considerazione.

## 2.PARTECIPAZIONE POPOLARE

Nell'art. 10 della lp 6/2017 è stata prevista l'istituzione dell'Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile che tra i vari compiti vi è quello di svolgere *"...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."*

L'Osservatorio si è insediato nel 2018 e a tutt'oggi l'attività svolta si è incentrata prevalentemente sulle audizioni di vari soggetti e non ha prodotto nessun documento sintetico per la elaborazione del Piano Provinciale e/o dei suoi stralci.

In particolare il comma 8 dell'art.10 della lp 6/2017 precisa che:

*"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 di competenza provinciale."*

Finora queste funzioni non sono mai state esercitate e nè istituita un'Autorità per la partecipazione provinciale.

Risultano importanti i processi partecipativi previsti negli articoli 14 e 15 della lp 6/2017, non sono mai stati attivati finora.

Da tali fatti emerge un quadro non positivo sulla elaborazione della pianificazione cosiddetta subordinata, che finora non ha avuto nessun seguito per quanto riguarda il suo strumento principale, cioè il Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile.

D'altro canto l'Autorità per la partecipazione locale previsto nel Capo V ter "*Partecipazione negli enti locali*" della lp 3/2006 ha funzioni e compiti solo per le materie delle Comunità di Valle precisate nella stessa legge. L'Autorità per la partecipazione locale è nominata dalla Giunta Provinciale e non brilla per indipendenza. Quindi la legge dispone una formale indipendenza e nei fatti mancano i requisiti di terzietà.

Lo stato dell'arte attuale in materia di partecipazione popolare risulta frammentato e non completo in relazione alle competenze della Provincia Autonoma di Trento. Risulta pertanto **indispensabile e improrogabile l'istituzione dell'Autorità per la Partecipazione provinciale** avente la competenza di avviare e gestire i processi partecipativi e dibattito pubblico per tutte le materie di competenza della PAT, compresa l'Urbanistica e la mobilità sostenibile. Tale Autorità è già stata istituita nella Regione Toscana e nella Regione Emilia Romagna e in altre realtà italiane con apposite leggi regionali.

L'Autorità per la partecipazione provinciale dovrebbe avere caratteri di terzietà e indipendenza dagli organi esecutivi. Inoltre dovrebbe essere istituito l'Albo degli esperti dei processi partecipativi, dal quale attingere le risorse umane specializzate per la nomina dei responsabili dei percorsi partecipativi e dibattito pubblico a carattere provinciale.

L'Autorità per la partecipazione provinciale avrebbe anche il compito di gestire i processi partecipativi in materia di urbanistica, di mobilità sostenibile e della pianificazione subordinata.

A conferma di ciò nel cap. 7.3 dell'allegato a) in seconda edizione, viene chiarito:

### *“ 7.3 La partecipazione*

*Il piano urbanistico provinciale, in applicazione dei principi di sostenibilità e di sussidiarietà responsabile, evidenzia la necessità di prevedere nuove forme di partecipazione allargata e di concertazione interistituzionale per le iniziative strategiche.*

*La legge provinciale per il governo del territorio 2015 annovera tra le proprie finalità e principi ispiratori 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. A tale scopo l'articolo 19 stabilisce che, 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 e definisce le modalità con cui questo metodo si realizza.*

*A fronte di tali principi ispiratori ed obblighi di legge, si rileva una declinazione metodologica ed una strutturazione della disciplina provinciale in materia settorializzata, che quindi poco si presta al metodo stabilito dalla variante. Ciò che si riscontra è un ventaglio di modalità applicative dell'istituto della partecipazione a seconda di tematica, settore e livello di dettaglio che si riprendono e propongono laddove ritenute applicabili.*

*.....Lo svolgimento del processo partecipativo è affidato a un responsabile scelto dalla Giunta*

*provinciale tra persone di comprovata esperienza nelle metodologie e nelle pratiche partecipative ed in possesso di requisiti di indipendenza per assicurare neutralità e imparzialità del processo partecipativo, in analogia a quanto stabilito all'articolo 14 comma 2 della l.p. 30 giugno 2017, n. 6..."*

### **3.PIANIFICAZIONE SUBORDINATA**

Nella proposta di Variante in seconda edizione viene ripetutamente citata l'importanza della pianificazione subordinata. Il CMST non può che essere d'accordo. Però registriamo, come detto, la mancanza di volontà politica di elaborare il Piano della Mobilità Sostenibile Provinciale (PMSP) e farla votare in Consiglio Provinciale. Il PMSP è lo strumento strategico di riferimento per la restante pianificazione in materia di mobilità sovracomunale e comunale (Piani stralcio PTC e PUMS). L'attuale pianificazione sovracomunale e comunale è monca, senza uno strumento provinciale. E' quindi importante declinare nel PMSP le indicazioni strategiche e i corridoi di accesso nel territorio trentino definite nelle cogenti cartografie del PUP. Nel PMSP devono essere definiti gli obiettivi da raggiungere e le azioni conseguenti per ottenerli.

Si annota che gli obiettivi indicati nell'art.2 comma 2 della lp 6/2017 (45% degli spostamenti con mobilità sostenibile entro il 2020, 50% entro il 2025 e 60% entro il 2030), non sono a tutt'oggi stati raggiunti e si continua a perseguire politiche provinciali incentrate sulla gomma privata e pubblica.

Invece diventa importante definire una strategia complessiva di sviluppo della mobilità, in linea con le direttive della Comunità Europea, incentrata sulla ferrovia, con il potenziamento vero delle linee esistenti e la realizzazione di nuove linee, come il collegamento ferroviario con il Lago di Garda e la ferrovia dell'Avisio.

Il CMST ritiene indispensabile implementare un Sistema di Mobilità Sostenibile avente per ossatura principale la ferrovia e venga resa flessibile e attrattiva con sistemi di mobilità dolce e alternativi. Tali elementi devono costituire gli elementi fondamentali della pianificazione subordinata, con il graduale ridimensionamento di modalità di trasporto con più compatibili con i delicati ecosistemi alpini.

Troppo spesso si invoca la mobilità elettrica come risoltrice dei problemi ambientali e sociali. Ciò è solo in parte vero. Se l'energia elettrica viene fornita dalla rete nazionale e internazionale con diffusione delle colonne di rifornimento dei veicoli elettrici, tale sistema non è GREEN. L'energia disponibile nelle colonne di distribuzione, proviene da fonti di energia non rinnovabili, quali l'energia nucleare e quella prodotta dai combustibili fossili. Se invece essa venisse fornita da Fonti di Energia Rinnovabili (FER) tale sistema risulterebbe GREEN e il sistema ecologico.

Ma rimangono insoluti i problemi di congestione e occupazione di suolo pubblico.

### **4. CONCLUSIONI**

La proposta di variante del PUP in seconda edizione non modifica sostanzialmente quanto già approvato dalla Giunta Provinciale con la deliberazione n. 1923 del 28 ottobre 2022, in quanto l'estensione del corridoio Est rappresenta un tentativo prodromico a quella pianificazione che apra la possibilità di una pianificazione cosiddetta subordinata e una progettualità incentrata sulla realizzazione di infrastrutture stradali e autostradali per la illusoria risoluzione degli endemici problemi di mobilità del Trentino e più in generale nell'Euregio.

Il CMST ha anche espresso pubblicamente che sia veramente il caso di archiviare la proposta di Variante, anche in considerazione della contrarietà e dei dubbi espressi dagli enti locali che sono stati riportati nell'appendice 4 dell'allegato A):

Il CMST ritiene invece importante avviare la partecipazione popolare al più presto, secondo quanto previsto dalla lp 6/2017 per elaborare e approvare il Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile che consentirà di declinare i contenuti del PUP e avere una visione strategica per tutto il territorio trentino, da recepire nell'intera pianificazione subordinata.

Risulta inoltre importante e prioritario procedere ad un riordino della legislazione provinciale in materia di partecipazione popolare, istituendo l'Autorità provinciale per garantire terzietà e trasparenza nei processi partecipativi, riguardanti tutte le materie di competenza della PAT e prevedendo l'Albo degli esperti per la partecipazione.

Il portavoce

Ing. Ezio Viglietti

Cell.347 9638573

Ing. Pina Lopardo

### **CMST**

Comitato Mobilità

Sostenibile Trentino

*"Ing. Alberto Baccega"*

Trento, 31 agosto 2023

Spett. Ufficio Urbanistica e Tutela del Paesaggio  
Via Mantova 67  
38122 Trento  
[serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it](mailto: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](mailto:ass.cooperazione_territorio@pec.provincia.tn.it)

Spett. Presidente Consiglio delle autonomie locali  
Dott. Gianmoena Paride  
[cal@pec.comunitrentini.it](mailto:cal@pec.comunitrentini.it)

**Oggetto: Osservazioni in merito a Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, Articolo 29: Seconda adozione del progetto di Variante al piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est. Riferimento deliberazione n. 1223 del 14 luglio 2023.**

**Con le precedenti nostre osservazioni avevamo invitato** codesto Ufficio a procedere al **riesame del Rapporto Ambientale** nell'ambito delle procedure di Variante al PUP in oggetto e di disporre, 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 dovevano contenere una adeguata **analisi comparativa con i vari tracciati presenti** nei documenti citati. Prendiamo atto che con la seconda adozione della Variante al PUP non è stato dato seguito al nostro invito. Ci troviamo quindi in sostanziale disaccordo con quanto espresso sul tema voce E1 *"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."*

**Vogliamo tuttavia porre in evidenza come nella imponente mole di osservazioni inviate da vari soggetti, appendice 4, sia presente in modo sostanziale lo stesso punto di disaccordo che si radica nella inadeguata impostazione proprio di quanto espresso nel tematismo E1.**

Rimane impossibile comprendere come il vostro ufficio sia rimasto fermo nella sua impostazione nonostante la moltitudine di critiche (es. oltre 130 per il solo tematismo B2) ricevute a tutti i livelli. Critiche che avrebbero scosso un qualsiasi altro settore di programmazione con un minimo di etica nei confronti del significato stesso delle consultazioni di partecipazione alle scelte di programmazione.

Quello assunto dal Vostro ufficio è un atteggiamento che lede fortemente la fiducia nell'ascolto da parte delle istituzioni alle istanze di cittadini, enti pubblici e istituzioni. Ciò in contrasto con quanto previsto dall'art. 2 comma f) della legge 15/2015.

Quelle che il Vostro ufficio fornisce quali risposte alle numerosissime osservazioni prodotte e presenti nell'allegato A appendice 4 della seconda adozione, risultano spesso in contraddizione l'una con l'altra, oltre ad essere caratterizzate da una fragile se non assente base logica argomentativa. Si veda a tale proposito quanto espresso con il tematismo B1 in relazione a "Ipotesi progettuale sviluppata da A4, intesa e comitato paritetico": *"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."*

Questo passaggio la dice lunga sul castello di carta che è stato messo in piedi per sostenere un metodo di variante del tutto privo di solide basi argomentative.

Ci domandiamo quindi come l'affermazione riportata poco sopra in grassetto possa trovare coerenza con ciò che è espresso quale obiettivo 2 della variante: **Perseguire mediante IDONEE infrastrutture la connessione intervalliva sul territorio provinciale nell'ottica di assicurare i collegamenti interni tra insediamenti e territori ...".**

A nulla vale aver sostituito l'aggettivo Nuove, presente nella precedente versione dell'obiettivo 2, con IDONEE. Rimane sempre logicamente contraddittorio negare da una parte il concetto di attraversamento e dall'altra porlo come obiettivo. Credo risulti chiaro a tutti che "le infrastrutture di connessione interne ai territori" rientrano a tutti gli effetti nel concetto di attraversamento di un territorio. Tra l'altro è rimasta la dicitura nuove infrastrutture nell'obiettivo 5: "Perseguire effetti non solo trasportistici ma anche socio-economici **delle nuove connessioni infrastrutturali** per rispondere alle esigenze di collegamento del sistema locale."

E' evidente il complicato sforzo che il vostro ufficio ha dovuto compiere per tenere insieme un impianto programmatico fragile e quindi non esente da ambiguità di carattere logico.

Togliendo la carta nella quale si intende programmare una infrastruttura ma la si nega, cade di conseguenza tutto il castello che vi è stato costruito sopra.

Per essere ulteriormente incisivi nella nostra ferma critica al metodo adottato nella strutturazione della variante poniamo l'accento su quanto elaborato nel Rapporto Ambientale alla voce **"OBIETTIVI GENERALI DI PROTEZIONE AMBIENTALE E RAPPORTO CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI"** e con le conseguenti **VALUTAZIONI DI COERENZA**.

Riportiamo a questo proposito quanto dichiarato nel Rapporto Ambientale relativo allo scopo di tali analisi: *"Tra i compiti della valutazione c'è quello dell'analisi dei rapporti con piani pertinenti rispetto alle finalità dello strumento pianificatorio e alle tematiche affrontate, inclusi documenti a carattere programmatico sovra o sotto ordinati e di pari livello, territoriali e di settore, per confrontare obiettivi e azioni, tenendo come riferimento gli obiettivi ambientali posti dal piano in esame. **Questa analisi deve evidenziare eventuali sinergie e conflitti, indicare le modalità di gestione delle interferenze, al fine di valutare come il piano si inserisce nelle strategie di sviluppo del territorio interessato.**"*

In questa seconda adozione, su sollecitazione in particolare della Struttura Ambientale della Provincia di Trento, sono stati aggiunti i riferimenti ad ulteriori strumenti di azioni di mitigazione degli impatti ambientali delle attività umane quali ad esempio il programma Trentino Clima 2021-23; il rapporto Cambiamenti Climatici infrastrutture e mobilità; il piano di tutela della qualità dell'aria ed altri.

Ne è scaturito un corposo capitolo nel quale sono presenti programmi a livello Europeo, Nazionale e Provinciale dal quale possiamo tranquillamente affermare che opere infrastrutturali NUOVE o IDONEE, che siano, debbano sottostare ad un quadro regolatorio che vede nel miglioramento della qualità dell'ambiente i punti imprescindibili di indirizzo, declinati in azioni concrete attraverso le quali fare una verifica di coerenza esterna ed interna.

La Verifica di coerenza ha lo scopo di “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.”

E' stata quindi da Voi prodotta una tabella che incrocia i sei obiettivi della variante con i programmi sopramenzionati.

Riportiamo gli obiettivi aggiornati con la seconda edizione:

CODICE	OBIETTIVI GENERALI DELLA VARIANTE
O.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
O.2	Perseguire mediante idonee 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 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

Riportiamo anche i famosi “pesi” diventati rapporti tra le tematiche:

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

Da cui si nota che l'ambiente viene in secondo piano rispetto alle esigenze di connessione/connettività.

Anzi l'ambiente viene posto, rispetto alle coerenze di pianificazione all'ultimo posto: “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 socioeconomiche e **agli obiettivi di sostenibilità ambientale**”

Ricordiamo che nella precedente versione, fortemente criticata da più parti inclusa la struttura ambientale della Provincia, si erano addirittura esplicitati i pesi di ciascun obiettivo/tematismo, assegnando un peso quasi doppio alla connettività rispetto all'ambiente.

Che il miglioramento dell'ambiente sia l'ultima delle priorità della variante è evidente anche dal fatto che dei 6 obiettivi l'unico che timidamente e in forma sibillina richiama l'ambiente sia solo il sesto. Tuttavia senza declinare ( si veda la voce in elenco sopra ), qui è l'ambiguità di fondo, cosa s'intenda

per modalità di spostamento più efficienti dal punto di vista ambientale ed allo stesso tempo più rispondenti alle esigenze di competitività degli operatori nel rispetto del “bilancio ambientale complessivo”.

E' perciò difficile comprendere con quali criteri siano state verificate le coerenze con i programmi ed i piani di confronto, avendo alla base un così elevato livello di ambiguità.

Solo a titolo di esempio citiamo alcune delle verifiche di coerenza con esito positivo:

PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO PROVINCIALE							
		OBIETTIVI GENERALI VARIANTE					
		O.1	O.2	O.3	O.4	O.5	O.6
	Limitare l'inquinamento attraverso politiche che puntano al passaggio da gomma a rotaia e ad interventi di riduzione dei limiti di velocità sull'asse del Brennero.						
Piano provinciale di tutela della qualità dell'Aria PQA	Migliorare l'ambiente e la qualità della vita						
	Integrare le esigenze ambientali nelle politiche di settore al fine di assicurare uno sviluppo sostenibile						
	Razionalizzare la programmazione in materia di gestione della qualità dell'aria e in materia di riduzione delle emissioni di gas serra						

Credo sia abbastanza chiaro che indicare come coerente con l'obiettivo di pianificazione 5 e 6 l'obiettivo di migliorare la qualità della vita presente nel PQA sia così aleatorio da risultare disarmante.

Infatti il Vostro ufficio, sollecitato anche dalla struttura ambientale, non può alla fine che constatare una serie di non coerenze, o come le avete chiamate “**potenziali non coerenze**”.

		OBIETTIVI GENERALI VARIANTE					
		O.1	O.2	O.3	O.4	O.5	O.6
DQA	Impedire il deterioramento ovvero raggiungere il buono stato/potenziale ecologico ed il buono stato chimico delle acque superficiali.						
	Impedire il deterioramento ovvero raggiungere il buono stato quantitativo ed il buono stato chimico delle acque sotterranee						

PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO NAZIONALE							
		OBIETTIVI GENERALI VARIANTE					
		O.1	O.2	O.3	O.4	O.5	O.6
PGA 2022-2027	Impedire il deterioramento, proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici e terrestri						
	Agevolare un utilizzo idrico sostenibile fondato sulla protezione a lungo termine delle risorse idriche disponibili						
	Proteggere e migliorare l'ambiente acquatico attraverso la riduzione ed il controllo degli scarichi						
	Assicurare la graduale riduzione dell'inquinamento delle acque sotterranee						
	Contribuire a mitigare gli effetti di inondazioni e siccità						

PGRA 2022-2027	Perseguire le finalità di incolumità e di riduzione delle conseguenze negative da fenomeni di pericolosità idraulica	■	■	■			■
	Organizzare la gestione di possibili eventi alluvionali per poterli meglio governare nella fase parossistica	■	■	■			■

PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO PROVINCIALE							
		OBIETTIVI GENERALI VARIANTE					
		O.1	O.2	O.3	O.4	O.5	O.6
Trentino clima 2021-2023	Ridurre le emissioni di gas climalteranti responsabili del riscaldamento globale						■
	Diminuire la vulnerabilità dei sistemi naturali, come foreste ed ecosistemi, e socio-economici, come salute, turismo e agricoltura, ed aumentare la loro resilienza di fronte agli inevitabili impatti di un clima che cambia.	■	■	■			■

Settore trasporti e mobilità	Utilizzare le misure di carattere prescrittivo, economico e di mercato, anche attraverso l'uso di sistemi di ecogestione e audit ambientale						■
	Coinvolgere le parti sociali e il pubblico al raggiungimento degli obiettivi					■	
	Adeguare le procedure di autorizzazione, ispezione e monitoraggio, al fine di assicurare la migliore applicazione delle misure individuate						
	Ridurre l'impatto sulla qualità dell'aria del trasporto privato su strada	■	■	■		■	■
	Promuovere forme di mobilità sostenibile					■	■
	Ottimizzare la gestione del trasporto merci			■	■	■	

PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO PROVINCIALE							
		OBIETTIVI GENERALI VARIANTE					
		O.1	O.2	O.3	O.4	O.5	O.6
PGUAP	Garantire il bilancio idrico. Garantire un equilibrato rapporto tra il regime qualitativo e quello quantitativo delle risorse idriche	■	■	■			
	Assicurare l'equilibrio tra la disponibilità di risorse reperibili o attivabili nell'area di riferimento ed i fabbisogni per i diversi usi						

PROGRAMMAZIONE DI LIVELLO PROVINCIALE							
		OBIETTIVI GENERALI VARIANTE					
		O.1	O.2	O.3	O.4	O.5	O.6
PTA 2022-2027	Raggiungere e/o mantenere il "buono o elevato stato ecologico" o "buon potenziale ecologico"	■	■	■			■
	Raggiungere e/o mantenere il "buono stato chimico" di tutte le acque superficiali	■	■	■			■
	Raggiungere e/o mantenere il "buono stato chimico e quantitativo dei corpi idrici sotterranei"	■	■	■			■

Come si può notare, nel confronto tra la coerenza con i contenuti dei piani fatto nella seconda adozione, emergono timidamente (in giallo e non in rosso) le criticità evidenziate da molti dei soggetti che hanno inviato osservazioni alla Variante.

LEGENDA:

-  COERENZA con l'obiettivo di pianificazione
-  NON PERTINENTE con gli obiettivi di pianificazione
-  POTENZIALE NON COERENZA con l'obiettivo di pianificazione

Si può quindi affermare che la seconda adozione, costretta dalle osservazioni, non riesce a nascondere le gravi carenze presenti negli elaborati della variante.

Tuttavia sia che si tratti di coerenze che di potenziali non coerenze permane non chiarita la metodologia di valutazione ed in particolare quali siano gli indicatori adottati per oggettivare tali valutazioni di coerenze.

Molti aspetti potrebbero essere ulteriormente richiamati per evidenziare l'illogicità del percorso seguito nella messa in atto della Variante al PUP ambito di connessione corridoio EST. Non riusciamo tuttavia a non richiamare un ultimo aspetto di grande importanza: **l'alternativa zero**.

Richiamiamo a questo proposito quanto richiesto dalla **struttura ambientale**: *Il Rapporto Ambientale 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.*

**Quanto richiesto dal Comune di Rovereto:** *“non viene valorizzata l'opzione zero o di mero potenziamento manutentivo delle connessioni esistenti”; “di analizzare in via preventiva le ragionevoli alternative, compresa la non realizzazione dell'ampliamento del corridoio Est (opzione zero)”*.

Per tutta risposta, nel Rapporto Ambientale seconda adozione, capitolo denominato “ 7.22 Effetti della variante sull'ambito dei territori di riferimento”, si legge: *“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.”*

**Il capitolo si chiude con il seguente lapidario periodo:** *“Infine, lo sviluppo economico dei territori attraversati, con il potenziamento del turismo, del commercio e dei servizi, ancorché finalizzato a contrastare il fenomeno dello spopolamento, **potrebbe comportare ricadute indirette sull'ambiente a causa dell'incremento della pressione antropica e della realizzazione di nuove strutture funzionali allo sviluppo economico stesso.**”*

In sintesi ancora una volta si privilegia lo sviluppo economico anche a rischio di pesanti ricadute ambientali e si supera con voli pindarici una attenta valutazione dell'alternativa zero.

Riteniamo pertinente richiamare, come fatto nelle precedenti osservazioni:

**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.

Concludendo la breve disamina di alcune delle criticità presenti anche nella seconda adozione precisiamo in forma sintetica alcuni punti:

- 1) le nostre osservazioni e le altre numerose osservazioni fatte pervenire all'Ufficio Urbanistico e Tutela del Paesaggio convergono nel ritenere la Variante al PUP così come strutturata carente sia sotto il profilo del metodo sia nei contenuti;
- 2) anche la seconda versione risulta caratterizzata dagli stessi aspetti di illogicità, ulteriormente aggravati dalla consapevolezza di gravi lacune riscontrate anche dalle strutture e dai dipartimenti pubblici in ambito Provinciale;
- 3) nonostante nella seconda adozione vengano riscontrate delle gravi criticità legate a possibili effetti negativi sull'ambientali derivanti dalla applicazione della Variante, non si è sospeso cautelativamente l'iter procedurale come da noi chiesto in sede di istanza in autotutela;
- 4) l'assenza di precisi indicatori che consentano di oggettivare le valutazioni di coerenza interna ed esterna incide negativamente e pesantemente sull'intera costruzione della proposta di Variante al PUP;
- 5) anche la seconda adozione non affronta in modo adeguato il confronto con le programmazioni trasportistiche già programmate nel territorio provinciale quali ad esempio il potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero, né risponde a quanto contenuto nelle osservazioni del MIT riportate dal vostro ufficio : *" 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.*

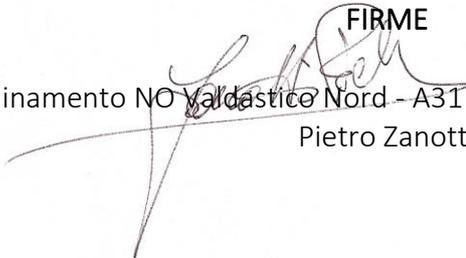
**Ribadendo il giudizio negativo sul metodo adottato e sugli obiettivi della Variante al PUP corridoio Est, confermiamo la nostra ferma contrarietà a qualsiasi proposta di prolungamento del tratto autostradale in direzione NORD A31, qualsiasi siano i tracciati individuati.**

#### SI CHIEDE

a codesto Ufficio di procedere al totale annullamento del procedimento di Variante al PUP, invitandolo alla messa in atto di una lungimirante fase di programmazione volta ad una rapida messa in atto delle più virtuose azioni di programmazione territoriale atte a migliorare tutti di indicatori di qualità ambientale e di eco-sostenibilità .

Luogo Trento, data 16/08/2023

Segue elenco dei firmatari

  
FIRME  
Per il Coordinamento NO Valdastico Nord - A31 Trento email: [noa31tn@gmail.com](mailto: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