



PROVINCIA AUTONOMA
DI TRENTO

PIANO URBANISTICO PROVINCIALE

VARIANTE

AMBITO DI CONNESSIONE

Corridoio Est

APPROVAZIONE

ALLEGATO A

Documenti della valutazione

Dichiarazione di sintesi

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*
Dichiarazione di Sintesi**

**Allegato A)
Documenti della valutazione**



Via del Porto, 1 - 40122 Bologna
Tel 051/266075 - Fax 266401
e-mail: info@airis.it



Piano urbanistico provinciale
Variante ambito di connessione Corridoio Est
Sommaro Dichiarazione di sintesi

Premessa	4
Sintesi del processo e delle fasi di programmazione e di valutazione	5
Consultazione preliminare e consultazione articolo 28 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15	5
Adozione del progetto di variante	10
Seconda adozione del progetto di variante	12
Integrazione delle considerazioni ambientali nel PUP e le alternative possibili	17



Premessa

Il presente documento costituisce la dichiarazione di sintesi del processo di valutazione ambientale strategica del Piano urbanistico provinciale – variante ambito di connessione Corridoio Est. La Dichiarazione di sintesi, ai sensi dell'art. 9 della Direttiva 2001/42/CE, è un documento “in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto, ai sensi dell'articolo 8, del rapporto ambientale redatto ai sensi dell'articolo 5, dei pareri espressi ai sensi dell'articolo 6 e dei risultati delle consultazioni avviate ai sensi dell'articolo 7, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate”.

L'articolo 9 della direttiva è integralmente ripreso dal D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. art. 17 b) che descrive la Dichiarazione di Sintesi come un documento “in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate”.

I regolamenti in materia di valutazione ambientale strategica d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg articolo 7 e d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg articolo 9, per la fase della “Decisione” stabiliscono che “La Giunta provinciale approva, ai sensi della legge provinciale per il governo del territorio 2015, il disegno di legge di approvazione della variante o l'aggiornamento al PUP tenendo conto delle risultanze del parere reso dalla struttura ambientale, nonché considerando il rapporto ambientale e gli esiti della fase di consultazione e partecipazione. Contestualmente è approvata una dichiarazione di sintesi che illustra il modo in cui le considerazioni contenute nel parere della struttura ambientale sono state integrate nella variante o nell'aggiornamento al PUP e come si è tenuto conto del rapporto ambientale, degli esiti della fase di consultazione e partecipazione, nonché delle ragioni alla base della soluzione prescelta tra le alternative possibili che erano state individuate.”

Ai fini di garantire l'integrazione delle considerazioni ambientali nella variante al PUP, è stato avviato un processo integrato di Programmazione e Valutazione Ambientale Strategica che, fin dalle fasi iniziali, ha permesso di elaborare in modo sinergico il piano ed il Rapporto ambientale: tale processo di programmazione congiunta, accompagnato dalla fase di consultazione del PUP, ha permesso a tutti gli stakeholders di esprimere il proprio parere anche alla luce delle valutazioni ambientali proposte.

Si è più volte ribadito infatti che relazione illustrativa e rapporto ambientale sono documenti tra loro complementari. La relazione declina in tema delle esigenze di connessione, il rapporto ambientale sviluppa le tematiche ambientali e di fattibilità tecnica. Il solo insieme definisce il quadro di riferimento che la variante porta quale metodo da adottare nella pianificazione subordinata e nella valutazione della stessa.

Il procedimento di variante ha seguito puntualmente il previsto iter della legge provinciale per il governo del territorio e dei regolamenti VAS sopra richiamati, in particolare per quanto riguarda gli adempimenti relativi alla consultazione e partecipazione alla formazione del progetto di piano, come puntualmente illustrato nelle Appendici alla relazione “1 - La fase di consultazione sul documento preliminare e il confronto sulle scelte”, “4 - Adozione del progetto di variante. Depositi, osservazioni, pareri e controdeduzioni” e in particolare “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”.



Tali elaborati riportano infatti non solo le controdeduzioni e i recepimenti di pareri e rilievi di strutture provinciali e soggetti ambientali competenti ma ricomprendono quali allegati della variante le osservazioni pervenute da Enti locali e più in generale soggetti interessati al fine di rappresentare elementi di cui tener conto per la predisposizione della fasi successivi alla conclusione di questo procedimento.

Sintesi del processo e delle fasi di programmazione e di valutazione

La Valutazione Ambientale Strategica della variante al PUP è stata avviata contestualmente con la fase di programmazione, iniziando a interagire con le scelte di Piano fin dai documenti preliminari e propedeutici alla definizione dei contenuti della variante vera e propria.

Il processo di formazione del Piano si è articolato nelle seguenti fasi coordinate con la procedura di VAS coerentemente con quanto previsto dalla l.p. 15/2015 e regolamenti d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg e d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg:

- avvio processo di pianificazione con l'adozione del documento preliminare con deliberazione della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021
- adozione del progetto di variante con deliberazione della Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022
- seconda adozione del progetto di variante con deliberazione della Giunta provinciale n. 1223 del 14 luglio 2023

Di seguito si riportano i principali momenti di coinvolgimento degli attori interessati con le relative fasi di deposito e pubblicità della documentazione e i contributi pervenuti conseguentemente.

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	APRIE - Agenzia Provinciale per le Risorse Idriche e l'Energia
14:00	Dipartimento Artigianato, Commercio, Promozione, Sport e Turismo
	Servizio Industria Ricerca e Minerario
12/08/2021	14.00 Soprintendenza per i Beni Culturali
12/08/2021	15:00 Azienda Provinciale per i Servizi Sanitari
17/08/2021	MUSE
16:00	Servizio Sviluppo Sostenibile e Aree Protette
	Servizio Faunistico
18/08/2021	Ufficio per lo sviluppo corridoio del Brennero e TEN
09:00	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 latu* 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 oltreché 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.



Adozione del progetto di variante

Con deliberazione n. 1923 del 28 ottobre 2022 la Giunta provinciale ha adottato il progetto di variante al piano urbanistico provinciale relativa all'ambito di connessione Corridoio Est.

Ai sensi dell'art. 29 della l.p. 15/2015 il progetto di variante è stato depositato in tutti i suoi elementi, a disposizione del pubblico, per novanta giorni consecutivi a decorrere dalla data del 11 novembre 2022, giorno successivo alla pubblicazione degli avvisi sui quotidiani l'Adige e Corriere del Trentino, sul sito istituzionale della Provincia, nel Bollettino Ufficiale della Regione e nell'albo telematico di tutti i comuni trentini.

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.

Per il dettaglio degli adempimenti di cui al comma 4 dell'art. 29 si rinvia all'Appendice 4 della relazione mentre di seguito si riportano, in via sintetica, i contenuti della stessa con riferimento al procedimento di VAS.

Contestualmente ai depositi di cui sopra, e ai fini dell'espressione dei pareri previsti degli artt. 6 e 8 dei regolamenti in materia di valutazione ambientale strategica d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg e d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg, con note di data 10 novembre 2022 la documentazione è stata trasmessa ai soggetti competenti in materia ambientale come definiti in relazione illustrativa al cap. 8.1 (prot. 771174) e alla Struttura ambientale (prot. 769376). Nel periodo di deposito del progetto di piano sono stati svolti incontri di approfondimento ed illustrazione dei contenuti della variante sia a supporto degli Enti e delle Commissioni chiamate ad esprimersi ai fini dell'art. 29 della l.p. 15/2015 sia con conferenze di servizi informative volte in particolare al coinvolgimento dei servizi provinciali e più in generale ai soggetti competenti in materia ambientale.

Con nota di data 7 dicembre 2022 è stata convocata la prima conferenza di servizi per il giorno venerdì 16 dicembre. Alla conferenza di servizi sono seguiti tre incontri tematici di approfondimento con gli Enti e le Strutture interessate nei giorni 10 e 11 gennaio 2023.

All'illustrazione dei contenuti del progetto di piano da parte del Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio hanno partecipato:

- Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente, Settore qualità ambientale, Unita' organizzativa per le valutazioni ambientali, Unita' organizzativa per la tutela dell'acqua, Unita' organizzativa tutela dell'aria ed agenti fisici, Settore autorizzazioni e controlli, Unita' organizzativa rifiuti e bonifica dei siti inquinati; Osservatorio Trentino Clima
- Servizio sviluppo sostenibile e aree protette
- Servizio bacini montani
- Servizio agricoltura
- Servizio faunistico
- Servizio Foreste
- Servizio prevenzione rischi e centrale unica di emergenza
- Agenzia provinciale per le risorse idriche e l'energia
- Servizio industria, ricerca e minerario
- Servizio turismo e sport



- Agenzia provinciale per le opere pubbliche (apop)
- Servizio opere stradali e ferroviarie
- Dipartimento protezione civile, foreste e fauna - Ufficio per lo sviluppo del corridoio del brennero e corridoi ten-t
- Servizio mobilità pubblica
- Umst soprintendenza per i beni e le attività culturali
- Umse in materia di urbanistica
- Servizio elettorale, anticorruzione e controlli
- Azienda Provinciale per i Servizi Sanitari - Dipartimento di Prevenzione , Unità Operativa di Igiene e Sanità Pubblica - Centro per i Servizi Sanitari
- Fondazione Edmund Mach

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

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

Osservazioni e pareri pervenuti

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

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

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

L'elenco e la disamina estesa di quanto sopra è riportato nella già richiamata Appendice 4 alla Relazione illustrativa che al capitolo 3 riporta le sintesi di pareri e osservazioni con le relative controdeduzioni e recepimenti.

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, la Giunta provinciale ha inteso procedere con la modifica degli elaborati in accoglimento dei pareri e delle osservazioni che, per contenuto e dimensione strategica, apportano di fatto un arricchimento agli elaborati adottati, ne integrano le segnalate carenze e ne qualificano il ruolo.

Le modifiche agli elaborati sono rese evidenti in una apposita versione di raffronto, al fine anche di agevolare l'espressione del parere conclusivo della struttura ambientale e la presentazione di eventuali ulteriori osservazioni che in questa fase, per norma, si limitano alle parti oggetto di modifica.



Seconda adozione del progetto di variante

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, precisato che le modifiche agli elaborati non riguardano i contenuti fondamentali delle variante 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.

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.

Osservazioni e pareri pervenuti

Anche in questa fase, 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 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.

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 in data il parere già reso in data 23 marzo 2023 (prot. 230047) con riferimento alle parti che sono state oggetto di modifica.

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, l'Appendice 5 riporta nel dettaglio le osservazioni e i pareri pervenuti con la disamina di questi e le controdeduzioni precisato 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.



Di seguito si riportano quindi i contenuti e le controdeduzioni del parere conclusivo della struttura ambientale e, per quanto attiene la VINCA, del parere del Servizio Sviluppo sostenibile e aree protette.

PARERE STRUTTURA AMBIENTALE COMPETENTE	
PARERE	RECEPIMENTI
QUADRO DI RIFERIMENTO PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO	
<p>Sezione Agenda 2030 e Strategia provinciale per lo sviluppo sostenibile (SproSS) del par.4.1</p> <p>A titolo collaborativo si riporta di seguito una proposta di testo rivisto e aggiornato con il seguente:</p> <p>La Giunta provinciale, con deliberazione n. 1721 del 15 ottobre 2021, ha approvato la Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS, declinando sul proprio territorio la Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile e l’Agenda 2030 dell’ONU. Il percorso di definizione della SproSS è partito nel 2018, con l’obiettivo principale di costruire una strategia provinciale condivisa, partendo dalle buone pratiche già avviate, ispirata alle linee individuate dalla Strategia Nazionale e risultato di un’ampia partecipazione delle istituzioni, del mondo economico, della cultura e della società civile del Trentino. La SproSS si articola in 5 aree strategiche e 20 obiettivi di sostenibilità provinciale. Tra i 20 obiettivi prioritari provinciali individuati si annoverano vari temi che interessano la variante al PUP, tra cui la riduzione delle emissioni, la tutela dell’acqua e la massima efficienza idrica, lo sviluppo sostenibile del territorio e la custodia dei paesaggi e del patrimonio culturale, turismo sostenibile, agricoltura ed economia circolare. Le 5 aree strategiche della SproSS sono coerenti con i cinque obiettivi di policy della Pianificazione europea 21-27 tra cui: un’Europa più verde e priva di emissioni di carbonio grazie all’attuazione dell’accordo di Parigi e agli investimenti nella transizione energetica, nelle energie rinnovabili e nella lotta contro i cambiamenti climatici; un’Europa più connessa, dotata di reti di trasporto e digitali strategiche. Nell’area strategica SproSS “per un Trentino più verde”, ci si pone come obiettivo la riduzione delle emissioni di carbonio attraverso la transizione verso un’energia pulita, equa e rinnovabile aumentando gli investimenti verdi, per l’adattamento ai cambiamenti climatici e per la gestione e prevenzione dei rischi ambientali ed idrogeologici, valorizzando la biodiversità e la rete delle aree protette, con particolare attenzione alla tutela delle risorse naturali e paesaggistiche. A quest’area afferiscono gli obiettivi provinciali di sostenibilità: Acqua, Biodiversità, Riduzione delle emissioni, Sicurezza del territorio. L’area strategica “Per un Trentino più connesso” prevede di promuovere investimenti nella mobilità e nelle reti di trasporto e digitali strategiche, investendo su mobilità sostenibile, connettività regionale e nelle tecnologie dell’informazione e della comunicazione quali strumenti di inclusione e coesione territoriale e quali infrastrutture strategiche per uno sviluppo territoriale rispettoso dell’ambiente, integrato, connesso a livello internazionale e supportato da ricerca e innovazione. A quest’area strategica afferiscono gli obiettivi provinciali: Mobilità sostenibile, R&S - Innovazione e Agenda Digitale. L’area “Per un Trentino più vicino ai cittadini e alle cittadine” promuove lo sviluppo sostenibile e integrato delle zone urbane, rurali e montane ponendo attenzione alle due dimensioni di territorio: quella fisica, con un’attenta gestione degli assetti urbanistici e</p>	<p>Il testo riportato viene inserito in sostituzione del precedente a pag. 29 del Rapporto ambientale.</p>



<p>anche attraverso il mantenimento del paesaggio culturale; e quella di comunità, perseguendo uno dei principali indirizzi emersi dagli Stati generali della Montagna, e cioè garantire la vita delle comunità periferiche come fondamentale presidio territoriale a largo spettro. Lo sviluppo territoriale integrato deve infine investire nella Cooperazione transfrontaliera e valorizzare la stessa Autonomia quali risorse e strumenti di innovazione e integrazione. A quest'area strategica afferiscono gli obiettivi: Legalità e lotta alla criminalità, Salute e servizi sanitari, Territorio. La SproSS rappresenta un quadro di riferimento e di orientamento strategico per l'azione provinciale nei diversi settori, nonché degli enti collegati, anche attraverso la sua declinazione ed integrazione nel sistema degli strumenti di pianificazione e programmazione provinciali. In quest'ottica troviamo ad esempio esplicito riferimento alla coerenza con la SproSS nel DEFP 2023-2025, nella normativa provinciale in materia di VAS, nei Programmi provinciali dei fondi FESR e FSE+ 2021-2027, nei piani settoriali per la gestione dei rifiuti urbani, per la tutela delle acque, nel Programma Pluriennale della Ricerca-PPR e nella Smart Specialization Strategy- S3.</p>	
<p>ANALISI DI COERENZA DELLA VARIANTE</p>	
<p>Mantenere, nella descrizione riportata in premessa al par. 5.1 Verifica di coerenza esterna, anche il giudizio di "non coerenza" affinché tale relazione non venga esclusa a priori nell'impostazione del metodo.</p>	<p>Viene integrata la legenda con la voce "NON COERENTE con l'obiettivo di pianificazione"</p>
<p>Posto che il giudizio di "potenziale non coerenza" viene assegnato alle relazioni che, a causa dell'indeterminatezza dei contenuti della Variante, necessitano di ulteriori successive valutazioni di coerenza in fase attuativa, si osserva che non è stato colto l'invito a classificare come tali le relazioni tra gli obiettivi O.1 e O.2 con gli indirizzi volti alla riduzione del consumo di suolo nonché con le strategie volte alla riduzione degli effetti negativi derivanti dal traffico, che suggeriscono ad esempio il trasferimento dei trasporti su rotaia. Si chiede di argomentare tale scelta o di recepire la richiesta.</p>	<p>Viene recepita la richiesta integrando in proposito la verifica di coerenza esterna</p>
<p>Con riferimento alla coerenza con il documento di Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile si segnala la necessità di rivedere e aggiornare alcuni riferimenti alla SproSS contenuti nel Rapporto ambientale, come indicato anche sopra, facendo riferimento al Documento definitivo approvato con deliberazione della Giunta provinciale n. 1721 del 15 ottobre 2021 ed alle sue più recenti declinazioni negli strumenti di programmazione provinciale, e di valutare l'opportunità di analizzare anche eventuali possibili incoerenze rispetto alle strategie in esso contenute.</p>	<p>Sono aggiornate le 5 aree tematiche relativamente alle strategie inerenti quelle del PUP</p>
<p>5.1 Verifica di coerenza esterna del Rapporto ambientale: Il riferimento, in questa sezione, al Report sullo stato del clima in Trentino non risulta invece pertinente in quanto quest'ultimo non definirà obiettivi rispetto ai quali svolgere la verifica di coerenza ma fornirà dati e informazioni aggiornati relativi al clima e agli scenari futuri, valutazioni degli impatti sui sistemi naturali e sui differenti settori socio economici, nonché indicazioni metodologiche sull'analisi delle vulnerabilità e dei rischi. Il Report è dunque da richiamare nel cap. 6 Ambito di influenza territoriale e aspetti ambientali interessati, come specificato più avanti.</p>	<p>Eliminato dalla tabella di verifica di coerenza a pag 72 ed integrato nel capitolo 6</p>
<p>CONTESTO SETTORE AMBIENTALE</p>	
<p>6.3.2 Ambiente idrico: aggiornamento dello stato dei corpi idrici sotterranei e superficiali secondo il Piano di Tutela delle Acque 2022-27</p>	<p>Integrato il paragrafo 6.3.2</p>
<p>6.5.1 Climatologia e caratteristiche meteo diffuse si suggerisce di integrare il testo riportando un passaggio per evidenziare</p>	<p>Integrato nel paragrafo 6.5.1</p>



che nel “Rapporto sullo stato del clima in Trentino”, in fase di ultimazione a cura di APPA, saranno introdotti elementi di aggiornamento per quanto riguarda le sezioni Andamento delle temperature, Andamento delle precipitazioni, Andamento delle precipitazioni nevose e Ghiacciai, e verranno fornite valutazioni per quanto riguarda gli scenari climatici futuri attesi per le medesime variabili.	
Aggiornare i contenuti della sezione Sintesi dello stesso paragrafo all’ultimo rapporto disponibile “Analisi meteorologica. Anno 2022” pubblicato da Meteo trentino e reperibile sul relativo sito internet.	Integrata la sezione sintesi
6.5.5 Vulnerabilità e resilienza ai cambiamenti climatici dell’ambito territoriale Si suggerisce tuttavia di tenere in considerazione le valutazioni sugli impatti dei cambiamenti climatici in Trentino, in particolare per quanto riguarda il settore Trasporti e infrastrutture, che sono emerse nel documento di aggiornamento sullo “Stato di avanzamento delle attività di implementazione del programma di lavoro Trentino Clima 2021-2023 verso la Strategia provinciale di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici”.	Integrato paragrafo 6.5.5
VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI E METODO PER LA PIANIFICAZIONE SUBORDINATA	
In riferimento alla componente “aria” si ritiene opportuno richiamare quanto già sottolineato in precedenza in merito alla proposta di analisi multicriteria, al fine di evidenziare alcuni aspetti da tenere in considerazione nell'analisi degli impatti sulla qualità dell'aria. Gli effetti delle emissioni stradali di arterie ad alto traffico sono visibili anche a distanze superiori rispetto a quella proposta. La concentrazione in aria degli inquinanti è legata alle condizioni orografiche e meteorologiche dell'area, quindi diverse alternative progettuali non risultano paragonabili prescindendo dalla valutazione delle caratteristiche del sito. Infine, va preso in considerazione lo stato di qualità dell'aria ante operam, per evitare peggioramenti della qualità dell'aria in zone che presentano già criticità. Si evidenzia inoltre che i limiti di qualità dell'aria, seppur riferiti alla tutela della salute umana, trovano applicazione su tutto il territorio, anche nelle aree non abitate. Inoltre, per gli ossidi di azoto, è previsto uno specifico limite anche ai fini della protezione della vegetazione. Alla luce di tali considerazioni, si ritiene che nelle successive valutazioni vada in parte rivista la scelta degli indicatori per la matrice "aria" all'interno dell'analisi multicriteria.	Integrato il capitolo dedicato alla pianificazione subordinata
Per quanto riguarda la tematica delle acque sotterranee si ribadisce che per la pianificazione subordinata si dovrà tenere conto di quanto indicato dal PGUAP (parte I - quadro conoscitivo di base, pag. 29), rispetto alle risorse idriche e alla fragilità dei luoghi che potrebbero essere interessati dalla Variante al PUP, dove il possibile effetto di eventuali nuove gallerie realizzate per il collegamento con il Veneto "sarebbe la depressurizzazione di tutto il sistema carbonatico dell'Altopiano di Lavarone - Folgaria e probabilmente anche del versante occidentale del Pasubio.	Integrato il capitolo dedicato alla pianificazione subordinata
In relazione alla tematica del rumore la scrivente Agenzia aveva evidenziato i principali aspetti derivanti dall'applicazione della Direttiva END (Environmental Noise Directive), recepita dallo Stato italiano con il d.lgs. n. 194 del 2005, e aveva richiamato i principali indirizzi volti ad assicurare una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, rispettosa delle limitazioni previste dall'Ordinamento nazionale in materia di contenimento delle immissioni sonore derivanti dall'esercizio delle infrastrutture di trasporto facenti capo al d.P.R. n. 142 del 2004.	Integrato il capitolo dedicato alla pianificazione subordinata



<p>Si invita ... a specificare meglio quanto riportato nella sezione Indicazioni per la pianificazione subordinata del par. 7.1 Effetti della variante sull'ambito territoriale di riferimento del Rapporto ambientale, integrando con le indicazioni</p>	
<p>In merito ai siti inquinati, si fa presente che l'art. 34, comma 7, della legge n.164 del 2014, citato nel par. 7.1 Effetti della variante sull'ambito territoriale di riferimento, è stato abrogato dall'art. 52 del d.l. n. 76 del 2020 che ha istituito - congiuntamente alle modifiche introdotte con la conversione nella legge n. 120 del 2020 - l'art. 242-ter del d.lgs. n. 152 del 2006 "Interventi e opere nei siti oggetto di bonifica", a cui si deve fare riferimento per gli interventi eventualmente ricadenti sui siti oggetto di bonifica.</p>	<p>Viene corretto il riferimento</p>
<p>si ribadisce l'opportunità di prevedere per la fase attuativa l'elaborazione di simulazioni modellistiche tali da considerare gli sviluppi futuri già previsti per il Trentino in termini di nuove infrastrutture stradali e ferroviarie al fine di verificare il modo in cui l'eventuale ricerca di nuovi collegamenti, pur in una logica di rete, possa inserirsi negli scenari futuri della mobilità senza interferire con scelte già oggetto di valutazioni e piuttosto rafforzare i nuovi equilibri conseguenti alle stesse supportando ulteriormente la mobilità sostenibile e il passaggio dalla gomma alla rotaia. Si suggerisce di prevedere tale approfondimento nella parte iniziale del confronto delle alternative, descritta nella sezione Individuazione delle alternative del cap. 8 Analisi multicriteria del Rapporto ambientale.</p>	<p>Tale approfondimento è riportato nell'Appendice 2 della relazione e previsto nella definizione della metodologia adottata con l'applicazione dell'analisi multicriteria per quanto attiene le esigenze di connessione.</p>
<p>SERVIZIO SVILUPPO SOSTENIBILE E AREE PROTETTE</p>	
<p>Si ritiene comunque importante ribadire alcuni criteri ed attenzioni da adottare nella fase attuativa del Piano: - sarà necessario procedere con valutazioni specifiche in termini di possibili incidenze ed assicurare, in sede di definizione delle previsioni urbanistiche, una valutazione complessiva delle possibili ricadute ambientali e territoriali degli interventi, in termini di incidenza cumulativa, tenendo conto dell'insieme in cui si vengono a collocare i singoli interventi. - si fa presente che tra gli obiettivi di sostenibilità dell'Agenda 2030 vi è la salvaguardia della biodiversità e degli obiettivi di tutela e conservazione degli ecosistemi di rilevante valenza naturalistica, e che pertanto l'analisi delle successive fasi dovrà tener conto non solo delle possibili incidenze, ma anche prevedere misure ed azioni finalizzate al miglioramento delle condizioni di conservazione, tenendo in particolare conto del ruolo delle aree protette. - si raccomanda che nelle successive fasi di attuazione della Variante venga effettuata la valutazione di coerenza con la Strategia Nazionale per la Biodiversità 2030.</p>	<p>Sono integrati in proposito la VINCA e il capitolo dedicato del Rapporto Ambientale</p>

Come richiamato nell'Appendice 5 p.to 2.1, nel periodo di deposito sono inoltre pervenuti i pareri di Fondazione Edmund Mach – FEM, di APSS - Unità Operativa igiene e sanità pubblica, del Servizio prevenzione rischi e centrale unica di emergenza, del Servizio Geologico e dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi orientali. Di questi si indica in via generale la presa d'atto di quanto modificato in sede di seconda adozione e i pareri favorevoli che si intendono in ogni caso assorbiti nel parere conclusivo della struttura ambientale competente.

Si riportano infine le conclusioni del parere dell'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente Settore qualità ambientale:



“In conclusione, ai sensi dell’art. 6, comma 3, del d.P.P. 17 luglio 2020 n. 8-21/Leg, si esprime parere favorevole in relazione alle modifiche apportate ai documenti della Variante al PUP subordinatamente al recepimento delle osservazioni riportate nella presente nota ad integrazione del parere reso con nota prot. n. 230047 del 23 marzo 2023.

Si ricorda che, ai sensi dell’art. 7, comma 1, del d.P.P. 17 luglio 2020 n. 8-21/Leg, dovrà essere redatta una “dichiarazione di sintesi” che illustri in quale modo le considerazioni ambientali siano state integrate nella Variante e di come si sia tenuto conto degli esiti della consultazione e partecipazione pubblica svolta ai sensi della normativa in materia di VAS.”

Integrazione delle considerazioni ambientali nel PUP e le alternative possibili

La visione del Piano urbanistico provinciale si traduce nei principi fondamentali, ovvero sostenibilità, sussidiarietà responsabile, integrazione e competitività. In particolare, il principio di sostenibilità si definisce “nella ricerca e nella costruzione delle sinergie tra il sistema ambientale, quello socio-culturale e quello economico-produttivo e si concretizza nella ricerca e nell’integrazione delle esternalità positive tra tali sistemi. Lo sviluppo economico deve essere integrato nel miglioramento dell’ambiente e concorrente al progredire dell’equilibrio e della coesione sociale”.

Le linee guida tracciate dall’ONU con l’Agenda 2030, gli obiettivi politici e programmatici dell’Unione europea confluiti nel Green Deal europeo e nel Piano di coesione 2021-2027, la Strategia Nazionale per lo Sviluppo sostenibile fissano gli indirizzi per la programmazione e pianificazione verso uno sviluppo territoriale autenticamente sostenibile. In quest’ottica, la Giunta provinciale, con deliberazione n. 1721 del 15 ottobre 2021, ha approvato la Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile - SproSS, allo scopo di orientare le politiche provinciali future e costituire il quadro di riferimento e di orientamento strategico per l’azione provinciale nei diversi settori, anche attraverso la sua declinazione ed integrazione nel sistema degli strumenti di pianificazione e di programmazione provinciali. L’approvazione della SproSS intende avviare un percorso per la sua attuazione che coinvolga le istituzioni, i portatori di interesse, tutte le realtà della società civile ed i cittadini e cittadine in uno sforzo collettivo mirato ad “un Trentino più sostenibile”. Rispetto alla pianificazione territoriale si individua la necessità di integrare gli obiettivi della Strategia provinciale nelle valutazioni ambientali su piani e programmi in riferimento alla normativa VAS e VIA. In merito si rileva come il Regolamento sulla valutazione ambientale strategica (VAS) di piani e programmi della Provincia, d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg, all’articolo 6 stabilisce che “il rapporto ambientale è elaborato tenendo conto delle strategie provinciali per lo sviluppo sostenibile, nonché per la mitigazione e l’adattamento ai cambiamenti climatici”.

In linea con la visione ed i principi fondamentali del Piano urbanistico provinciale ed in ottemperanza al mandato insito nella Strategia provinciale per lo Sviluppo sostenibile, la variante al PUP Corridoio Est propone di integrare tra i propri contenuti le Strategie di sostenibilità al 2030 relative ai venti obiettivi di sostenibilità declinati nelle 5 aree strategiche della SproSS, selezionate per gli ambiti di competenza e rispetto alla portata della variante.

Ferma restando l’imprescindibile verifica di coerenza e rispondenza degli obiettivi di protezione ambientale con le indicazioni della SproSS, da ricondurre all’interno della procedura di VAS, il Piano urbanistico provinciale sceglie di apportare un contributo attivo al perseguimento delle strategie di sostenibilità al 2030 facendole proprie e ponendole tra gli aspetti da perseguire attraverso la pianificazione subordinata.



La presente variante del piano urbanistico provinciale delinea la cornice urbanistica di indirizzo per la pianificazione subordinata scegliendo un approccio omnicomprensivo che non chiuda la propria visione verso modelli di connettività predefiniti ma piuttosto soluzioni di ampio spettro che migliorino la connessione dei territori attraverso l'interazione/interconnessione di diverse categorie di sistemi di rete/infrastrutturali.

I ragionamenti 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. In primo luogo, di interconnessione con il corridoio Nord-Sud e poi di integrazione rispetto alla rete provinciale, per migliorare le connessioni con le regioni limitrofe, risolvere le problematiche di attraversamento nello specifico della Valsugana e servire il territorio provinciale con idonee infrastrutture.

La variante partendo dalla conformazione del territorio dell'ambito, le sue caratteristiche geomorfologiche ed insediative, la sua collocazione baricentrica rispetto ai corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Mediterraneo della rete Core Network pone in termini strategici il miglioramento dell'accessibilità dei territori alla rete TEN-T, in linea con l'obiettivo specifico O.Sp. 3.1 del Regolamento 1060/2021.

L'approccio della variante è volto all'integrazione dei territori in una logica di rete:

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 il corridoio 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 che risponda in modo equilibrato all'obiettivo di ridurre l'impatto negativo sulla qualità dell'aria che deriva dall'aumento dei carichi di traffico e, allo stesso tempo, di migliorare l'attrattività e l'integrazione dei territori, nel rispetto di un bilancio ambientale complessivo

L'obiettivo O.1, finalizzato ad assicurare il collegamento in direzione Est con il Veneto nella finalità di contribuire all'interconnessione dei territori alla scala più ampia nel contesto nazionale ed europeo, si sviluppa in simbiosi con l'obiettivo O.2, che prevede il miglioramento della connessione intervalliva sul territorio provinciale assicurando il collegamento tra i territori che presentano criticità sotto il profilo del malessere demografico e della fragilità del sistema economico ed un deficit di accessibilità rispetto alle polarità di riferimento dell'ambito.

La variante al PUP Corridoio Est, in coerenza con indirizzi strategici del PUP 2008, evidenzia come la riconfigurazione delle connessioni tra insediamenti e territorio, il rafforzamento delle condizioni di inclusione sociale, il miglioramento dell'accessibilità e più in generale lo sviluppo della connettività siano linee di azione che non vanno intese in una logica di mera implementazione prestazionale



ma rispetto alle ricadute sotto il profilo socio-culturale, economico-produttivo e demografico per i territori coinvolti, sia in rapporto ai macrosistemi internazionali che nelle dinamiche di livello locale. L'obiettivo O.3 declina la linea di indirizzo nella prospettiva del rapporto dei territori con la scala internazionale rispetto al miglioramento delle connessioni alle grandi reti, mentre l'obiettivo O.5 ne orienta l'efficacia rispetto alle connessioni all'interno del sistema locale. La variante al PUP Corridoio Est richiede che le strategie di sviluppo/attuazione siano in grado di lavorare su entrambe le scale di approfondimento.

La variante si propone di valutare l'opportunità di prevedere una ridondanza dei punti di interconnessione tra il Corridoio Est e i Corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Mediterraneo. Questa prospettiva è avvalorata dall'esigenza di rafforzare il ruolo e la caratura di Rovereto come polo di commutazione dei flussi di mobilità tra la rete Euro-nazionale e quella territoriale tenuto conto della contiguità rispetto al comprensorio turistico dell'Alto Garda ma anche delle crescenti criticità tendenziali sotto il profilo economico-sociale che distinguono la Vallagarina e l'area di Folgaria – Lavarone dalle aree più dinamiche del territorio provinciale.

L'individuazione di tale sistema permette di rendere più efficace la rete provinciale riducendo i fenomeni di congestione non solo in termini trasportistici, ma anche rispetto al soddisfacimento dei bisogni della persona garantiti dallo sviluppo del sistema dei servizi non più concentrato in un unico nodo che rischia ad oggi meccanismi di saturazione. L'obiettivo O.4 risponde a questa logica proponendo lo sviluppo simultaneo e di pari entità dei centri attrattori di Trento e Rovereto, senza però dimenticare come tale approccio vada poi distribuito rispetto al sistema delle polarità urbane alle varie scale gerarchiche e territoriali.

La variante PUP Corridoio Est, con l'obiettivo O.6, richiama la coerenza con le direttive europee, nazionali e provinciali in tema di sviluppo sostenibile. Perseguire tale obiettivo significa concorrere al raggiungimento dei target di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti e europei previsti da fit for 55 e NEC.

Gli obiettivi generali della variante trovano riferimento nel quadro definito dal vigente PUP in coerenza con i 5 indirizzi strategici da esso definiti (cap. 5 allegato A).

La coerenza con gli obiettivi assunti è il parametro rispetto al quale misurare la risposta al fabbisogno di connettività dell'ambito: gli obiettivi sono da perseguirsi complessivamente ed in via unitaria, l'applicazione disgiunta degli stessi rappresenta un contrasto con il metodo definito. Gli obiettivi orientano la pianificazione subordinata dove il dato prestazionale della variazione dello sforzo di accessibilità di un territorio deve essere messo in rapporto con le componenti socio-economiche al fine di orientare le scelte verso soluzioni che massimizzano il miglioramento della connettività. In merito alla definizione di connettività si richiama quanto precisato in relazione al capitolo 3.4, ove se ne riconoscono quattro categorie - trasporti, comunicazione, energia ed ecosistemi - sulla base delle quali è possibile immaginare che il miglioramento delle connessioni sia strategia per il miglioramento della qualità della vita della popolazione che abita un territorio, non solo per gli aspetti trasportistici. Il riconoscimento di una molteplicità di reti della connettività prefigura la possibilità di interconnessione e determina la necessità di un approccio intermodale.

La chiave di lettura della variante al PUP Corridoio Est è quindi l'affermazione che il mero miglioramento della funzione trasportistica non soddisfa e non rappresenta, se non parzialmente, le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario, ivi compreso il fabbisogno di connettività del territorio.



Il PUP individua, all'interno dell'allegato E, le strategie vocazionali per lo sviluppo sostenibile dei territori, rinviandone l'approfondimento alla pianificazione subordinata. La variante al PUP Corridoio Est propone un'evoluzione di tale paradigma, interpretando la valenza strategica della pianificazione provinciale nella definizione del metodo che permette di perseguire e verificare gli indirizzi che il piano si è posto. A tal fine, la variante introduce la definizione di un metodo per la costruzione del rapporto tra le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario complesso che l'ambito di connessione sottende.

Le tematiche e la relazione tra queste rappresentano la sintesi del metodo nell'espressione dei criteri di valutazione delle alternative al fine di consentire la previsione dello scenario che ammette la soluzione infrastrutturale intermodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività nel rispetto di quanto definito per le componenti ambientali, tecniche ed economiche.

Le componenti che strutturano il metodo sono quindi

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

L'ambito di connessione Corridoio Est prefigura un sistema multimodale e multitematico, dove la relazione tra le componenti è definita dagli obiettivi di variante da perseguirsi nella loro complessità.

Per quanto attiene le alternative possibili si rammenta, come riportato negli elaborati, lo scenario rappresentato dall'eventuale attuazione del vigente PUP con la realizzazione dell'infrastruttura prefigurata dal corridoio di accesso Est.

La relazione illustrativa del vigente PUP identifica il corridoio Est nell'asse della strada statale n. 47, i temi riconosciuti sotto il profilo della programmazione territoriale sono quelli relativi al completamento degli interventi di miglioramento e messa in sicurezza della SS47 nonché della prosecuzione delle opere di modernizzazione della linea ferroviaria della Valsugana. Nei corridoi di accesso sono inoltre ammessi i nuovi collegamenti - stradali e/o ferroviari - atti ad assicurare le connessioni tra il Trentino e le regioni limitrofe.

Lo scenario prefigurato dall'alternativa zero consiste da un lato, nel miglioramento e nella messa in sicurezza delle attuali viabilità e ferrovia, ma anche nella realizzazione del completamento dell'A31 nord con interconnessione infrastrutturale viaria tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige a sud di Trento. In questa ultima ipotesi si richiama che l'art. 41 subordina a VAS l'ipotesi progettuale di massima ma in assenza della presente variante non vi sarebbe l'obbligo di considerare i territori attraversati in termini di esigenze di connessione, non vi sarebbero fasi partecipative diverse da quanto ad oggi previsto dalla disciplina nazionale e provinciale in materia, superando la logica di rete e la multimodalità imposte dagli elaborati di piano adottati.

Infine, tutto il processo di piano della variante al PUP sarà oggetto di monitoraggio, che da un lato ne verificherà l'attuazione e dall'altro come gli interventi realizzati abbiano dato risposta alle esigenze di connessione, alle problematiche socio economiche e agli obiettivi di sostenibilità ambientale.