



PROVINCIA AUTONOMA
DI TRENTO

PIANO URBANISTICO PROVINCIALE

VARIANTE

AMBITO DI CONNESSIONE

Corridoio Est

APPROVAZIONE

ALLEGATO A

Relazione illustrativa

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*
Relazione illustrativa

legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15 articolo 30

Allegato A)



Piano urbanistico provinciale
Variante ambito di connessione Corridoio Est
Materiali della variante

Relazione illustrativa (Allegato A)

Modifiche agli articoli 41 e 44 delle norme di attuazione del PUP approvate con legge provinciale n. 5 del 2008 (Allegato B)

Documenti della valutazione

- Valutazione ambientale strategica, Rapporto ambientale e sintesi non tecnica
- Relazione di incidenza ambientale - VINCA
- Dichiarazione di sintesi

Appendici alla relazione illustrativa

- *Appendice 1*
La fase di consultazione sul documento preliminare e il confronto sulle scelte
Articolo 28 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15
- *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
- *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



Piano urbanistico provinciale
Variante ambito di connessione Corridoio Est
 Sommario

Abstract	6
1. Principali strumenti a supporto della pianificazione delle infrastrutture	7
1.1 Programmazione di livello europeo	7
2.2 Programmazione di livello nazionale	10
2.3 Programmazione di livello provinciale	13
2. Il Piano urbanistico provinciale e i corridoi nel quadro europeo	18
2.1 I corridoi infrastrutturali nel quadro europeo	19
2.2 Il corridoio del Brennero e le connessioni tra nord e sud dell'Europa	22
2.3 I corridoi nel Piano urbanistico provinciale, previsioni e attuazione	24
3. La pianificazione delle reti per la mobilità al livello appropriato	28
3.1 La scala adeguata per le connessioni dei territori	28
3.2 Esigenze di connessione	29
3.3 Ambiti di connessione	33
3.4 Infrastrutture per la connettività	34
4. Ambito di connessione Corridoio Est	38
4.1 Perché il corridoio Est?	38
4.2 Il corridoio Est e le connessioni tra Trentino e Veneto	39
4.3 Le connessioni interne	45
4.4 Il quadro socio-economico nel Piano urbanistico provinciale	48
4.5 Le esigenze di connessione del Trentino sud-orientale	52
5. Obiettivi	57
5.1 Contenuti e obiettivi della variante	57
5.2 Definizione di un metodo: la risposta al fabbisogno di connettività	60
5.3 Strategie di sostenibilità per l'ambito di connessione Corridoio Est	63
6. Valutazione ambientale strategica	66
6.1 La valutazione del piano: metodo e contenuti	66
6.2 Esiti della valutazione	67
7. Il progetto di variante al piano	68
7.1 Il nuovo assetto normativo per le reti della mobilità	68
7.2 Criteri per la pianificazione subordinata	69
7.3 La partecipazione	70



8. Fasi di approvazione del piano	73
8.1 Il deposito e soggetti coinvolti	74
8.2 Adempimenti successivi	77
8.3 La pianificazione subordinata	81





Abstract

Nel rispetto dei principi fondamentali del PUP di sostenibilità, sussidiarietà responsabile, integrazione e competitività e in un'ottica di flessibilità, la variante integra l'articolazione delle reti per la mobilità data dal piano vigente, superando la rigida distinzione tra corridoi interni e di accesso, al fine di ampliarne la portata delle previsioni e facilitarne l'attuazione. Si definisce, tramite l'individuazione degli "ambiti di connessione", un livello intermedio, dotato di consistenza cartografica e normativa, capace di ricomprendere portata e strumenti dei corridoi esistenti. Le peculiarità e le esigenze di connessione dei territori costituiscono il riferimento per la determinazione cartografica di ambiti omogenei rappresentativi di obiettivi territoriali specifici. Le caratteristiche socio-economiche ed ambientali unitamente alle politiche e ai programmi in tema di mobilità ne compongono gli aspetti prevalenti.

Coerentemente con le politiche europee di coesione si attribuisce agli ambiti la scala appropriata per la definizione del quadro urbanistico utile alla pianificazione completa dei trasporti, creando al contempo il contesto perché possano essere perseguiti i criteri di adempimento per la condizione abilitante - come definiti dal Regolamento 1060/2021 per l'accesso ai finanziamenti del PO FESR, del Fondo di Sviluppo e Coesione del FSE Plus - attraverso la redazione di un piano provinciale della mobilità per stralcio o la presentazione di una ipotesi progettuale di massima. In entrambi i casi obiettivo degli ambiti è la prefigurazione dell'infrastrutturazione multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività in una logica di rete, dove ciascun intervento programmato deve contribuire positivamente a soddisfare le esigenze di connessione nel loro complesso.

Ne consegue una modifica normativa che individua un nuovo strumento per le reti per la mobilità e ne definisce la metodologia per l'applicazione. La modifica non produce di per sé effetti e non determina previsioni se non con l'approvazione della variante al PUP che attiva lo specifico ambito.

La presente variante attiva in via prioritaria e prototipale l'ambito di connessione Corridoio Est, e ne definisce gli obiettivi, al fine di risolvere il tema del collegamento con il Veneto, dei volumi di traffico che interessano la Valsugana e delle esigenze di connessione che esprimono i territori in esso ricompresi.

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 perseguire complessivamente ed in via unitaria; l'applicazione disgiunta degli stessi rappresenta, infatti, un contrasto con il metodo definito.

La variante introduce la definizione di un metodo per la costruzione del rapporto tra le tematiche da considerare nella definizione di strategie e azioni condivise. . La traduzione operativa del metodo è rappresentata dai criteri di valutazione delle alternative che consentono 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.

La variante al PUP introduce una fase partecipativa che viene resa obbligatoria per legge al fine di rendere possibile lo sviluppo attuativo degli obiettivi del PUP e l'avvio della pianificazione subordinata.

Il metodo sotteso all'ambito di connessione fornisce la struttura attraverso cui condurre la fase di partecipazione, che ha lo scopo di far emergere e identificare le esigenze e le aspettative dei territori, e di tradurle in indirizzi per la pianificazione subordinata attraverso la definizione condivisa delle variabili e delle pesature.



1. Principali strumenti a supporto della pianificazione delle infrastrutture

Si riportano di seguito i principali riferimenti nella programmazione europea, nazionale e provinciale che costituiscono il quadro entro cui la variante si inserisce, sia in termini di contenuto che di metodo. La scelta di riportarne solo alcuni è dovuta in parte alla necessità di sintesi. Il quadro europeo in particolare è costellato di misure quali strategie, direttive e regolamenti, oltretutto dal Libro bianco della Commissione, che hanno ad oggetto la mobilità e i trasporti. I riferimenti di seguito riportati contengono i richiami a questi e con gli stessi si pongono in continuità; sono pertanto direttamente richiamati dai contenuti della variante in termini di coerenza e orientamento delle scelte.

1.1 Programmazione di livello europeo

Orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti

La pianificazione, lo sviluppo e il funzionamento delle reti transeuropee dei trasporti contribuiscono al conseguimento di importanti obiettivi dell'Unione come previsto nella strategia Europa 2020 e nel Libro bianco della Commissione intitolato "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" ("Libro bianco"), come il buon funzionamento del mercato interno e il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale. Essi perseguono, tra gli altri, anche gli obiettivi specifici di consentire la mobilità senza ostacoli, sicura e sostenibile delle persone e delle merci e di permettere l'accessibilità e la connettività a tutte le regioni dell'Unione, contribuendo all'ulteriore crescita economica e alla competitività in una prospettiva globale. Tali obiettivi specifici dovrebbero essere raggiunti stabilendo interconnessioni e interoperabilità tra reti di trasporto nazionali in modo efficiente e sostenibile. Ad esempio, l'interoperabilità ferroviaria potrebbe essere rafforzata attraverso soluzioni innovative volte a migliorare la compatibilità tra sistemi, quali apparecchiature di bordo e binari a scartamento multiplo.

Il Regolamento UE 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 e s.m. stabilisce gli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, definita con l'obiettivo di collegare i territori, eliminare le barriere fisiche al transito di persone e merci attraverso la costruzione di nuove infrastrutture e la modernizzazione di quelle già esistenti, l'innovazione digitale, l'adozione di standard comuni. Il regolamento individua due sistemi infrastrutturali a livello europeo: il Core Network (Corridoi europei del TEN-T Trans European Transport Network), strutturato tramite 9 corridoi multi-modali (ferro, strada, vie navigabili) e il Comprehensive Network, costituito da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate e finalizzato a migliorare l'accessibilità a tutti gli stati europei. Le reti sono costituite da corridoi transnazionali multi-modali che si intersecano tra loro per creare un tessuto connettivo tra le diverse regioni europee e tra i grandi terminali portuali e aeroportuali.

Gli orientamenti consentono di individuare progetti di interesse comune europeo per sviluppare la rete, che potranno accedere a finanziamento europeo. Per quanto riguarda la rete Core Network, il territorio della Provincia autonoma di Trento è interessato dal corridoio Scandinavo-Mediterraneo, finalizzato a collegare il mare del Nord con il mare Mediterraneo, che si interseca con il corridoio Mediterraneo che attraversa l'Italia settentrionale in direzione Est-Ovest. Per quanto riguarda la rete Comprehensive Network, l'allegato I - "Mappe delle reti globale e centrale" al Regolamento UE 1315/2013, all'interno della tavola 8.4 - "Rete globale e centrale: strade, porti, terminali ferroviario-stradali e aeroporti", individua il collegamento Trento - Vicenza come infrastruttura di



trasporto pianificata di tipo stradale. L'allegato II - "Elenco dei nodi delle reti centrale e globale" parte 2 identifica Trento come terminale ferroviario-stradale (TFS) della rete globale.

Piano di coesione 2021-2027 e Regolamento 1060/2021

L'articolo 174 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) sancisce che, per rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale al suo interno, l'Unione deve mirare a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni e il ritardo delle regioni meno favorite o insulari, e che un'attenzione particolare deve essere rivolta alle zone rurali, alle zone interessate da transizione industriale e alle regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici. Il bilancio dell'UE di 392 miliardi di euro per la politica di coesione nell'arco dei prossimi sette anni costituisce un investimento nei programmi nazionali e regionali, compresi quelli volti a trainare la crescita, l'occupazione, l'integrazione sociale e una migliore cooperazione.

L'articolo 175 TFUE impone all'Unione di appoggiare la realizzazione di tali obiettivi con l'azione che essa svolge attraverso il Fondo europeo agricolo di orientamento e di garanzia, sezione «orientamento», il Fondo sociale europeo, Fondo europeo di sviluppo regionale, la Banca europea per gli investimenti e altri strumenti.

Il Regolamento UE n. 2021/1153 istituisce il Meccanismo per collegare l'Europa 2021-2027 (CEF - Connecting Europe Facility). Il CEF per i trasporti (Connecting Europe Facility for Transport) è uno strumento di finanziamento che supporta investimenti mirati nello sviluppo di nuove infrastrutture di trasporto o la riqualificazione e implementazione di infrastrutture di trasporto esistenti. Il fondo si concentra nello sviluppo di progetti per infrastrutture transfrontaliere, mirando a rimuovere i punti di congestionamento, creare nuovi collegamenti, e ulteriori priorità di miglioramento della rete quali lo sviluppo di sistemi di gestione del traffico.

La Politica di coesione europea 2021-2027 si fonda su 5 Obiettivi strategici tra cui, il terzo (OS 3), "un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità" e il relativo Obiettivo specifico (O.Sp. 3.1) "Sviluppare e rafforzare una mobilità locale regionale e nazionale intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile migliorando l'accesso alla rete TEN T". Rispetto a tali obiettivi, il Regolamento 1060/2021 per l'accesso ai finanziamenti del PO FESR, del Fondo di Sviluppo e Coesione del FSE Plus ha individuato come Condizionalità abilitante quella di una "Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato" definendo nove Criteri di adempimento per la condizione abilitante tra cui, la quarta, consiste nel "garantire la complementarità degli investimenti al di fuori dei corridoi della rete centrale TEN-T, comprese le tratte transfrontaliere fornendo alle reti urbane, alle regioni e alle comunità locali sufficiente connettività alla rete."

Tali condizioni servono a garantire la coerenza con il quadro strategico dell'UE, delle azioni cofinanziate. Le nuove condizioni abilitanti saranno monitorate durante tutto il periodo; gli Stati membri non potranno quindi dichiarare spese relative a specifici obiettivi prima che la condizione abilitante sia soddisfatta.

Convenzione delle Alpi

In occasione della prima Conferenza delle Alpi dei Ministri dell'Ambiente, tenutasi a Berchtesgaden dal 9 all'11 ottobre 1989, la Repubblica d'Austria, la Confederazione Elvetica, la Repubblica Francese, la Repubblica Federale di Germania, la Repubblica Italiana, la Repubblica di Slovenia, il Principato di Liechtenstein, nonché la Comunità Europea, stipularono una convenzione contenente i principi guida per uno sviluppo sostenibile del territorio alpino, ponendo una base giuridica per la



salvaguardia degli ecosistemi, delle identità culturali regionali e del patrimonio e delle tradizioni delle Alpi.

Il 31 ottobre 2000, viene sottoscritto il Protocollo “Trasporti”, di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991, che richiama i seguenti obiettivi generali:

1. ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico interalpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna, la flora e il loro habitat, tra l'altro attuando un più consistente trasferimento su rotaia dei trasporti e in particolare del trasporto merci, soprattutto mediante la creazione di infrastrutture adeguate e di incentivi conformi al mercato;
2. contribuire allo sviluppo sostenibile dello spazio vitale e delle attività economiche, come premesse fondamentali per l'esistenza stessa delle popolazioni residenti nel territorio alpino per mezzo di una politica dei trasporti organica e concertata tra le Parti contraenti che coinvolga tutti i vettori;
3. contribuire a ridurre o a limitare per quanto possibile l'impatto che possa compromettere il ruolo e le risorse del territorio alpino nonché la conservazione dei suoi paesaggi naturali e culturali - la cui importanza si estende oltre i suoi confini, e che possa mettere a repentaglio la preservazione di questo territorio ancora fundamentalmente intatto;
4. garantire il traffico intra-alpino e transalpino incrementando l'efficacia e l'efficienza dei sistemi di trasporto e favorendo i vettori meno inquinanti e con minore consumo di risorse ad un costo economicamente sopportabile;
5. garantire condizioni di concorrenza equilibrate tra i singoli vettori.

L'articolo 11 comma 1 del Protocollo stabilisce che “le Parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino”, e pone le condizioni entro le quali i progetti stradali di grande comunicazione possono essere realizzati:

- gli obiettivi stabiliti all'articolo 2, comma 2, lettera j (*primo obiettivo richiamato al paragrafo precedente*) della Convenzione delle Alpi possano essere raggiunti tramite appropriati interventi di precauzione o di compensazione realizzati in base ai risultati di una valutazione dell'impatto ambientale;
- le esigenze di capacità di trasporto non possano essere soddisfatte né tramite un migliore sfruttamento delle capacità stradali e ferroviarie esistenti, né potenziando o costruendo infrastrutture ferroviarie e di navigazione, né migliorando il trasporto combinato o adottando altri interventi di organizzazione dei trasporti;
- dalla verifica di opportunità risulti che il progetto è economico, che i rischi sono controllabili e che l'esito della valutazione dell'impatto ambientale è positivo;
- si tenga conto dei piani/programmi di assetto territoriale e dello sviluppo sostenibile.

Nell'aprile 2019, i Ministri dei Paesi alpini hanno approvato il Sistema alpino di obiettivi per il clima 2050, che formula una risposta alpina alla necessità mondiale di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici, complementare agli obiettivi nazionali e internazionali, mediante approcci cooperativi basati su una governance di multilivello e sul coinvolgimento delle parti interessate.



2.2 Programmazione di livello nazionale

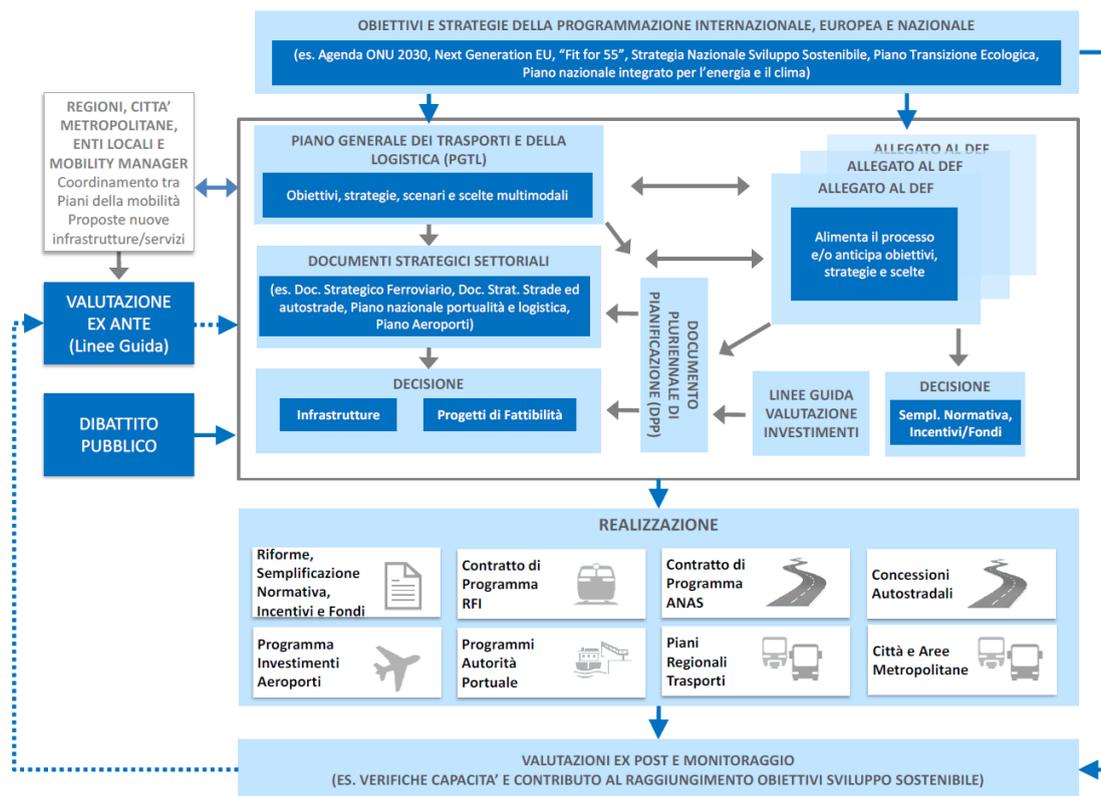
Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche - D.Lgs. 228/2011

Il nuovo Codice degli Appalti (D.lgs. 18 aprile 2016 n. 50) ha rinnovato gli elementi del processo di pianificazione delle infrastrutture in Italia, i cui cardini sono il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP). A partire dal 2016, gli allegati al Documento di Economia e Finanza 2016 anticipano gli indirizzi strategici della politica nazionale dei trasporti che di fatto costituiscono il primo passo verso il nuovo PGTL, e che sono propedeutici alle future scelte di programmazione. Il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) a cura del Ministero competente è lo strumento unitario di programmazione triennale delle risorse per gli investimenti pubblici. Tale documento contiene l'elenco degli interventi di competenza del Ministero di cui finanziare la realizzazione, nonché l'elenco delle opere la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento.

Le linee guida sono funzionali alla selezione e alle valutazioni delle opere pubbliche cosiddette ex-ante ed ex-post, e si rivolgono a stakeholder di diversa natura, compresi i proponenti quali Regioni e Province autonome, con particolare riferimento a metodologie e parametri minimi per le analisi di fattibilità delle singole opere. Al fine di fornire la cornice analitica di riferimento per la predisposizione delle proposte progettuali relative agli interventi nei settori di competenza, il Ministero adotta linee guida operative declinate in documenti distinti per ogni settore di competenza. Con D.M. n. 496 del 7 dicembre 2021, il Ministero ha adottato il primo documento tecnico dedicato al settore ferroviario; nel luglio 2022 è stato invece depositato per osservazioni il primo documento tecnico dedicato al settore stradale.

I documenti strategici settoriali, in corso di aggiornamento o predisposizione, che integrano la redazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica intesi quali piani direttori monomodali che ne dettagliano le scelte per ciascuna modalità di trasporto, sono il Documento strategico della mobilità ferroviaria, il Documento strategico delle strade e autostrade, il Piano nazionale della sicurezza stradale, i Contratti di programma con RFI ed Anas, il Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile (...).

A tale programmazione si aggiunge, a partire dal 2020, il fondo Next Generation EU istituito dalla Commissione Europea a fronte della crisi indotta dalla pandemia, per finanziare un programma di investimenti e riforme. Tra questi rientrano il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e il Piano nazionale complementare (PNC) con i quali trovano finanziamento interventi e programmi prioritari per lo sviluppo del Paese.



Fonte: STM del MIMS.

Allegato Infrastrutture, mobilità e logistica al Documento di Economia e Finanza 2022

L'allegato descrive le scelte del Governo in materia di infrastrutture, mobilità e logistica alla luce del nuovo quadro concettuale e degli obiettivi perseguiti dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Il documento individua le opere definite prioritarie per lo sviluppo del Paese e illustra la visione perseguita dal Governo basata su riforme, investimenti e pianificazioni per lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, stradali, logistiche, portuali, aeroportuali, idriche, per la mobilità urbana e ciclistica, e per l'edilizia residenziale pubblica.

Gli obiettivi del Ministero per infrastrutture e mobilità sostenibili sono la transizione ecologica e digitale, la competitività delle imprese, la sicurezza e il benessere delle persone e la riduzione delle disuguaglianze tra aree metropolitane e aree interne, tra centri e periferie delle città e tra i diversi gruppi socio-economici.

Gli strumenti individuati per perseguire gli obiettivi sono invece nuove infrastrutture interconnesse e resilienti per una mobilità sostenibile delle persone e delle merci; riforme per lo sviluppo della logistica all'insegna della semplificazione, della digitalizzazione e della transizione ecologica; investimenti per la rigenerazione urbana e la transizione ecologica degli edifici pubblici; potenziamento delle infrastrutture idriche per mettere in sicurezza il Paese rispetto al cambiamento climatico.

Il documento, anche al fine di individuare le principali criticità per le infrastrutture e la mobilità del Paese, riporta una sintetica analisi della domanda di mobilità multimodale dei passeggeri e delle merci, delle sue tendenze di medio termine anche in termini di confronti internazionali, nonché di quelle di breve periodo, durante l'emergenza sanitaria dovuta al COVID-19. Gli ultimi anni hanno inciso in modo determinante sulle condizioni socioeconomiche e sulla qualità della vita delle persone, nonché sulle modalità di svolgimento del lavoro, delle attività culturali e di interazioni sociali. Nel 2020 il Ministero ha attivato, presso la Struttura Tecnica di Missione, l'Osservatorio



sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del COVID-19 al fine di monitorare l'evoluzione degli impatti sulla domanda di spostamento e sulla sua ripartizione modale. Da quanto osservato emerge che, fronte di una drastica riduzione della domanda e dell'offerta di mobilità in tutti i settori nel corso del 2020, la ripresa si differenzia notevolmente in funzione del segmento di domanda. Il traffico stradale di veicoli leggeri ha subito nel 2020 una riduzione sino ad oltre l'80% rispetto al 2019; a partire da aprile 2021 si osserva una significativa ripresa con un traffico di poco inferiore agli anni antecedenti la pandemia e relative restrizioni. Il traffico stradale di veicoli pesanti (merci) ha mostrato un andamento leggermente diverso da quello osservato per i veicoli leggeri, registrando una contrazione fino a oltre il 75% nel periodo marzo-aprile 2020, con un recupero quasi totale dei traffici già da ottobre 2020. Gli spostamenti ferroviari, ed in particolare i servizi ad Alta Velocità (AV), hanno subito una riduzione sino a quasi il 100% nel 2020 e solo sul finire del 2021 il flusso passeggeri ha registrato una ripresa che si attesta su valori di circa il 30% inferiori all'analogo periodo del 2019. Anche gli spostamenti con il trasporto collettivo appaiono - a dicembre 2021 - ancora inferiori del 31% rispetto all'analogo periodo pre-COVID-19. La circostanza secondo cui gli spostamenti del trasporto collettivo hanno subito contrazioni superiori a quelli individuali stradali lascia intendere che possa essere avvenuta una diversione modale dalle modalità di trasporto collettive a quelle individuali principalmente a causa del desiderio di aumentare il distanziamento sociale, ferma restando la riduzione complessiva della domanda di mobilità dovuta al perdurare, ad esempio, dello smart-working. Ragionamenti analoghi sono condotti con riferimento al traffico merci, che seppur nell'ambito della diversificazione modale, ha visto nel corso del 2021 un sostanziale ritorno ai volumi pre crisi.

Anche in considerazione di quanto osservato, il documento dettaglia le opere considerate prioritarie per il settore delle infrastrutture per la mobilità e la logistica, per un valore complessivo pari a 279,4 miliardi di euro.

Strategia nazionale aree interne (SNAI)

La Strategia nazionale per le aree interne rappresenta una politica nazionale volta allo sviluppo ed alla coesione territoriale che mira a contrastare i fenomeni di marginalizzazione e declino demografico propri delle aree interne del nostro paese. Il progetto sviluppa nuove modalità di governance locale multilivello che attraverso un approccio integrato mirano a dare risposta ai fabbisogni di territori svantaggiati dal punto di vista geografico e socio-economico. La Strategia definisce le Aree interne come territori significativamente distanti dai centri principali di offerta di servizi essenziali (di istruzione, salute e mobilità), ricchi di importanti risorse ambientali e culturali e fortemente diversificati per natura e a seguito di secolari processi di antropizzazione. Per la definizione delle aree interne, SNAI utilizza come indicatore il grado di accessibilità per i cittadini di uno specifico comune alle infrastrutture e ai servizi pubblici essenziali, come la vicinanza alle strutture della sanità pubblica, la possibilità di accedere facilmente all'istruzione secondaria e la prossimità alle infrastrutture dedicate alla mobilità. Da questo parametro, il documento propone una classificazione di tutti i comuni italiani.

Il documento definisce come aree interne tutti quei territori il cui tempo di percorrenza per il raggiungimento dei centri di offerta di servizi è superiore ai 20 minuti, sono ricompresi tutti i comuni che ricadono nelle categorie di aree intermedie, periferiche e ultra-periferiche. Dall'analisi proposta le aree interne italiane ricoprono circa il 60% del territorio, il 52% dei comuni e il 22% della popolazione nazionale. Lo sviluppo di questi territori, non soltanto rappresenta un'opportunità di sviluppo equo per l'Italia intera, ma la possibilità stessa di insediamento di nuove attività economiche e la creazione di occupazione è strettamente correlata al potenziamento



dell'offerta qualitativa e quantitativa dei servizi essenziali (istruzione, salute e mobilità), che ne rappresenta dunque una precondizione assoluta e necessaria.

2.3 Programmazione di livello provinciale

Programma di sviluppo provinciale (PSP - XVI legislatura)

Il PSP, in coerenza con il programma di legislatura, rappresenta il documento di programmazione generale della Provincia, quadro di riferimento per la predisposizione degli strumenti di programmazione provinciale. Il PSP per la XVI legislatura è stato approvato con deliberazione n. 1075 del 19 luglio 2019. L'area strategica 6 definisce gli obiettivi "per un Trentino di qualità, funzionale, interconnesso al suo interno e con l'esterno", posto che "una gestione del territorio trentino, al suo interno e nelle relazioni con le aree confinanti, che ne intenda valorizzare la qualità del territorio, rendendolo più incontrabile e vivibile, implica sia favorire e facilitare mobilità e interconnessione, rendendole più agili e più sicure, sia permettere, di conseguenza, che attività economiche e residenziali siano meno emarginate o emarginabili a causa di una minore accessibilità." Tra gli obiettivi di medio-lungo periodo il PSP individua il "miglioramento dell'accessibilità e della mobilità di persone e di merci con lo sviluppo delle reti di mobilità alternativa, in un'ottica di sostenibilità ambientale, sociale ed economica". Le strategie finalizzate a perseguire l'obiettivo citato annoverano lo sviluppo ed il miglioramento dell'assetto infrastrutturale tramite l'introduzione di tecnologie e metodologie di gestione dei flussi viari atte ad ottimizzare e ridurre il traffico di attraversamento dei centri abitati e i tempi di percorrenza e potenziare i collegamenti fra le periferie e il fondovalle per equilibrare l'accessibilità ai servizi sul territorio, rafforzando le connessioni con le Regioni vicine e con i grandi corridoi transeuropei in maniera sostenibile e sinergica allo sviluppo della competitività e degli investimenti e riducendo l'impatto ambientale del trasporto merci. Attenzione specifica è dedicata alla definizione delle "modalità per la gestione delle connessioni con il Nord-Est", anche in relazione alla realizzazione dell'arteria della Valdadige. Il documento prefigura la proposta di istituzione di aree di tutela quali previsioni complementari rispetto alle nuove infrastrutture, per ridurre gli impatti del transito e valorizzare i territori interessati.

In tema di assetto socio-economico del Trentino, il Programma di Sviluppo Provinciale della XVI legislatura evidenzia come le reti e le relazioni fra territori rappresentano di per sé un valore aggiunto. "La ricchezza di un territorio dipende sempre più dall'entità e dalla qualità delle relazioni fra territori regionali e nazionali. L'economia provinciale è incentrata sulla domanda interna per circa il 66%; la parte restante, importante, ma di minor impatto, è la domanda esterna. Il livello di internazionalizzazione del Trentino è di poco superiore al 19%. Stimoli rilevanti potrebbero derivare dal contesto del Nord-Est che costituisce l'area con la più alta apertura internazionale in Italia e tra le più elevate in Europa. I servizi sono il comparto più rilevante nell'economia provinciale e si è prima riportato che al loro interno vi sono servizi innovativi e tradizionali. Negli studi più recenti sulla produttività sono emersi segnali preoccupanti per quanto attiene questo variegato settore. Settorialmente la dinamica della produttività evidenzia difficoltà significative, in particolare nei servizi tradizionali, ma il settore nel suo complesso registra andamenti della produttività negativi o di crescita modesta che condizionano, considerata l'importanza del settore, l'evoluzione dell'economia provinciale. L'industria, in controtendenza rispetto alla dinamica osservata nei servizi, mostra una crescita della produttività non sufficiente a supportare uno sviluppo in linea con quello medio europeo."



Stati generali della montagna

In occasione della conferenza stampa del 4 marzo 2019 la Giunta provinciale ha promosso gli Stati Generali della Montagna, che hanno attivato l'organizzazione di una serie di incontri sul territorio provinciale allo scopo di raccogliere le istanze dei territori dando ascolto a tutti gli attori coinvolti e far emergere temi, proposte e quesiti decisivi per costruire politiche di intervento. L'iniziativa si è conclusa con la convention plenaria tenutasi il 14 e 15 giugno 2019 a Comano Terme - Stenico, che ha prodotto il documento "Stati generali della montagna - Esiti". Il percorso è stato incentrato sul concetto di presidio, esplorando le modalità concrete che permettano ad un territorio di essere stabilmente abitato e attrattivo.

Di particolare rilevanza rispetto agli obiettivi della variante risultano i temi dell'accessibilità ai servizi, della cultura della montagna e delle alpi, della mobilità e delle connessioni, dello sviluppo economico e coesione territoriale.

Gli stati generali della montagna evidenziano l'importanza del radicamento dei giovani sul territorio, che necessita vengano create le condizioni di abitabilità e lavoro e dell'attivazione di un senso di appartenenza alle comunità locali. Viene promosso lo sviluppo della cultura della montagna come condizione che favorisca l'identità e l'appartenenza ad un territorio alpino e l'apprezzamento delle sue peculiarità pur senza chiudersi al confronto con altri territori e contesti.

Il tema della mobilità e delle connessioni è considerato strategico per la vivibilità del territorio di montagna e deve essere sviluppato in particolare potenziando i collegamenti tra città e valli. Le proposte puntano a favorire l'intermodalità anche con modalità nuove di gestione del servizio di trasporto. Si chiede di velocizzare il completamento delle infrastrutture viarie avviate ed i tempi di scelta politica delle modalità realizzative delle arterie viarie della provincia, ricordando in ogni caso che il miglioramento della rete stradale rende più appetibile il trasporto su gomma.

Si riconosce come fattore essenziale per attuare politiche di coesione territoriale la riduzione dei tempi di collegamento materiale e immateriale di tutte le aree del territorio con i centri di sistema, la città e il resto del mondo, sviluppando la mobilità pubblica e privata e la viabilità in un'ottica di sostenibilità. Per quanto riguarda la viabilità gli obiettivi sono quelli di migliorare i collegamenti viari nelle valli ed i collegamenti con l'asta dell'Adige, rendendo più raggiungibili i centri periferici e favorendo sicurezza e velocità dei collegamenti con le vallate anche tramite un sistema intermodale dei trasporti. Si ritiene fondamentale sviluppare e completare la rete delle piste ciclopedonali e promuovere modelli di integrazione pubblico/privato per trasporto persone e merci e la diffusione di mezzi di trasporto sostenibili.

Nel segno della qualità e con effetti di tutela e insieme sviluppo dei territori anche marginali, il turismo può quindi ancora giocare un ruolo strategico sostenendo e alimentando una domanda di prodotti e di luoghi di qualità, con la creazione di reti fra produzione e servizi; dall'altro lato e coerentemente con l'obiettivo della qualità del territorio deve essere promosso il turismo sostenibile con l'integrazione fra sistemi di mobilità pubblica e privata, la mobilità elettrica e nella realizzazione di forme innovative di gestione (ultimo miglio, trasporti condivisi).

Per dare concretezza e riscontro a quanto emerso la proposta è la creazione di un percorso di processi partecipativi e tavoli di lavoro locali che possa permettere, sotto un'unica regia provinciale capace di favorire le aree più svantaggiate e coinvolgere gli attori locali, di identificare le specificità di sviluppo di ogni territorio, conoscere e far conoscere le buone pratiche e definire strategie, linee di filiera, reti e promozione sia diversificate nei singoli territori che comuni.

Di grande importanza è la tutela e valorizzazione delle risorse naturali quali acqua, legno, suolo, aria. In particolare per quanto riguarda l'aria, emerge la necessità di 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.

Dal punto di vista della qualità urbanistica e architettonica, si evidenzia come il Piano urbanistico provinciale debba tornare ad essere strategico, demandando alle pianificazioni subordinate il livello di dettaglio e di approfondimento.

Documento di economia e finanza provinciale (DEFP) 2023/2025

Il documento approvato dalla Giunta provinciale con deliberazione n. 1159 del 30 giugno 2022 analizza il contesto economico e sociale provinciale, delinea il quadro della finanza pubblica ed individua le politiche da attuare per ciascuna area strategica del PSP nel triennio di validità del bilancio. Relativamente all'area strategica 6 "Per un Trentino di qualità, funzionale, interconnesso al suo interno e con l'esterno" in merito agli obiettivi di medio-lungo periodo del PSP, sono definite le politiche da adottare coerentemente con le strategie di sostenibilità al 2030. Con riferimento al tema dell'accessibilità esterna del territorio provinciale l'impegno viene rivolto al corridoio ferroviario europeo Verona-Brennero e al connesso progetto di recupero dell'areale ferroviario della città di Trento, e al corridoio Est verso il Veneto, che assume una notevole importanza interna nelle strategie di sviluppo economico, lungo il quale si concentrano gli interventi per l'infrastrutturazione ferroviaria. Fondamentale rilievo è riconosciuto inoltre al mantenimento sul territorio di una rete di connessioni interne efficiente, sicura e di qualità, che favorisca la permanenza della popolazione nelle aree periferiche, evitando il rischio di progressivo spopolamento, mediante la riduzione del traffico dai centri abitati, la realizzazione di vie di collegamento più rapide e di qualità, lo sviluppo delle connessioni tra centro e periferia. Unitamente a politiche di investimento pubblico per il miglioramento e il rafforzamento delle reti di interconnessione, viene individuata la necessità di una crescente attenzione a forme di mobilità inclusiva e sostenibile. La connettività territoriale diviene obiettivo primario e preconditione da realizzare al più presto per garantire accessibilità ai e tra i luoghi.

Agenda 2030 e SproSS

La Provincia autonoma di Trento è impegnata nel definire la propria Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile –SproSS, in linea con la Strategia Nazionale e con l'Agenda 2030 dell'ONU. Il progetto, approvato dalla Giunta provinciale il 14 dicembre 2018, ha come obiettivo principale quello di costruire una strategia provinciale condivisa, partendo dalle buone pratiche già avviate e ispirata alle linee individuate dalla Strategia Nazionale. Tra i dieci 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. La Giunta provinciale ha approvato con deliberazione n. 2024 del 13 dicembre 2019 il documento di posizionamento "Trentino Sostenibile", nel quale i 52 obiettivi della SNSvS sono stati analizzati alla luce delle specificità del nostro territorio e accorpati in 20 obiettivi provinciali di sostenibilità. La Giunta provinciale, con deliberazione n. 1721 del 15 ottobre 2021, ha approvato la Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile - SproSS.

Si evidenzia che nel periodo 2021-2027 gli investimenti UE saranno orientati su cinque obiettivi principali 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.



I 20 obiettivi principali di sostenibilità nell'ambito dei 5 obiettivi prioritari della programmazione europea sono stati declinati in 5 aree strategiche all'interno della SproSS.

“Per un Trentino più verde” 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 questa strategia afferiscono gli obiettivi provinciali: Acqua, Biodiversità, Riduzione delle emissioni, Sicurezza del territorio.

“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 questa strategia afferiscono gli obiettivi provinciali: Mobilità sostenibile, R&S - Innovazione e Agenda Digitale.

“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 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 questa strategia afferiscono gli obiettivi provinciali: 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.

Linee strategiche di indirizzo per la pianificazione della mobilità

Con deliberazione n. 576 del 8 aprile 2022 la Giunta provinciale ha approvato il documento di indirizzo per la pianificazione della mobilità che, coerentemente con la legge provinciale 30 giugno 2017 n. 6 “Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile”, definisce il quadro strategico di sviluppo del sistema mobilità nel territorio della Provincia. Il Documento riporta un'istantanea delle dinamiche di mobilità al 2019, descrive l'evoluzione della pianificazione di settore e delle azioni e progettazioni in atto e individua gli indirizzi da perseguire nella pianificazione e nella programmazione. Le linee strategiche sono così definite:

1. governance e intermodalità: la gestione della mobilità non può avvenire solamente intervenendo sull'acquisto di nuovi mezzi, sulla realizzazione di nuove infrastrutture o sulla ricerca di nuovi sistemi di trasporto. Tutto ciò ha efficacia solo se accompagnato da politiche mirate a favorire un cambio di paradigma e, quindi, un cambio di abitudini di spostamento da parte dell'utente finale. Questi interventi di sensibilizzazione possono avvenire sia dal punto di vista tecnologico puntando all'introduzione del concetto di mobilità come servizio al cittadino (MaaS) ma anche dal punto di vista gestionale attraverso la costante opera di analisi e di monitoraggio dei fenomeni e dei bisogni che generano gli spostamenti. Fondamentale in questo senso anche il prosieguo di azioni finalizzate allo sviluppo di buone pratiche di intermodalità;



2. trasporto pubblico: il trasporto pubblico assume per definizione un ruolo centrale nel momento in cui si parla di indirizzi strategici sulla mobilità; funge da perno attorno al quale sviluppare un sistema di politiche di sostenibilità legate al ripensare il modo in cui i cittadini si muovono sul territorio;
3. mobilità dolce e micro mobilità: la spinta verso una mobilità sostenibile passa sicuramente da una promozione e da un utilizzo di forme di trasporto più dolci e a impatto ambientale zero;
4. infrastrutture e trasporto privato: le caratteristiche geomorfologiche del territorio trentino fanno sì che debba essere garantita un'adeguata infrastrutturazione stradale volta a collegare le valli trentine sia internamente che verso il fondovalle. La rete stradale esistente e le miglione da apportare devono poter garantire standard sempre più elevati in termini di sicurezza e di sostenibilità, anche in un'ottica di inserimento paesaggistico delle opere;
5. merci e logistica: la mobilità sostenibile non passa solo da azioni mirate al trasporto di persone; anzi, molti investimenti dovranno saper concentrare sul miglioramento della filiera della logistica proprio per il ruolo chiave che essa occupa nella quotidianità dei cittadini;
6. innovazione e ricerca: le soluzioni da apportare alle questioni di mobilità devono essere sempre più orientate a modelli elastici che sappiano adattarsi al continuo cambiamento dei fattori caratterizzanti il territorio trentino. Questo può avvenire anche, e soprattutto, attraverso l'introduzione di volta in volta di innovazioni sia tecnologiche che di metodo atte a migliorare le risposte del pubblico alle esigenze dei propri cittadini.



2. Il Piano urbanistico provinciale e i corridoi nel quadro europeo

Il Piano urbanistico provinciale è lo strumento unitario di governo e di pianificazione del territorio provinciale nonché strumento della programmazione provinciale.

I suoi contenuti e la procedura di formazione sono disciplinati dalla legge provinciale per il governo del territorio, nel rispetto delle norme di attuazione dello Statuto (*d.P.R. 381/1974, art. 21*) che prevede che “I piani urbanistici provinciali (...) sono approvati con legge provinciale.” E’ la stessa norma di attuazione che stabilisce, per l’approvazione del Piano, l’invio “al Ministero dei lavori pubblici, il quale formula entro termini stabiliti con legge provinciale eventuali osservazioni a scopo di coordinamento, sentito il consiglio superiore dei lavori pubblici”.

I contenuti del Piano, espressi mediante norme prescrittive e vincolanti o direttive e indirizzi di orientamento degli strumenti di pianificazione territoriale, riguardano – tra l’altro – l’individuazione del sistema insediativo e delle reti infrastrutturali di rilievo provinciale.

Approvato con l.p. n. 5 del 27 maggio 2008, il Piano urbanistico provinciale vigente ha posto alla base del proprio disegno una visione, dove i principi di sostenibilità, sussidiarietà responsabile, integrazione e competitività sono assunti per realizzare le aspirazioni di lungo periodo della comunità, tenuto conto delle potenzialità del sistema locale e degli scenari di sviluppo in cui è inserito. Il Piano intende così comprendere e affrontare le macro tendenze ambientali, sociali ed economiche in atto in Europa e nel mondo, che pongono ai contesti locali sfide numerose e complesse. Tenuto conto della progressiva differenziazione del concetto di crescita da quello di sviluppo, che informa gli obiettivi politici e programmatici dell’Unione europea e dei governi locali, ai vari livelli, in coerenza con il principio di sostenibilità, il Piano articola le proprie linee di azione in modo da favorire uno sviluppo centrato sulle condizioni di contesto e sull’utilizzo efficiente delle risorse, il ruolo del territorio come luogo di integrazione di attori, vocazioni e attività, la valorizzazione degli aspetti ambientali e paesaggistici che hanno rilevanza nel distinguere l’identità del Trentino, infine l’integrazione interna ed esterna per il rafforzamento della posizione del sistema territoriale provinciale rispetto alla propria posizione socio-culturale ed economico-produttiva nei macrosistemi internazionali.

Il tema della mobilità, particolarmente complesso in un territorio limitato come quello Trentino, è affrontato dal Piano urbanistico provinciale mediante un programma generale, finalizzato a perseguire nuove modalità di spostamento delle persone e delle merci, sostenibili dal punto di vista ambientale e rispondenti alle macro esigenze territoriali, dove incidono turismo, internazionalizzazione dei mercati dei prodotti, spostamenti occupazionali. In questo quadro l’impostazione del PUP risponde a una serie di strategie:

- l’integrazione delle reti corte, per la connessione di attori e luoghi diversi all’interno della Provincia, così da permettere l’utilizzazione più efficace delle risorse e ridurre i rischi di esclusione sociale; la predisposizione delle condizioni territoriali adatte all’attuazione dei programmi nazionali, comunitari e provinciali di sviluppo dei collegamenti del Trentino con l’Europa e con le regioni del centro - nord del Paese per un verso, e delle connessioni interne idonee a promuovere l’apertura del territorio provinciale sulle reti globali per l’altro;
- l’adozione di modalità di spostamento delle persone e delle merci più efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze della competitività degli operatori. In tal senso si persegue un modello di mobilità in cui il rapporto fra strade e ferrovie risponde in modo equilibrato all’obiettivo di ridurre l’impatto negativo sulla qualità dell’aria che deriva dall’aumento dei carichi di traffico e, allo stesso tempo, di migliorare l’attrattività e l’integrazione dei territori, nel rispetto di un bilancio ambientale complessivo;



- l'internazionalizzazione dell'economia Trentina, sia in senso 'attivo' - espansione di attori del Trentino in altre aree geografiche - sia in senso 'passivo' - arrivo in Trentino di soggetti originari di altre località.

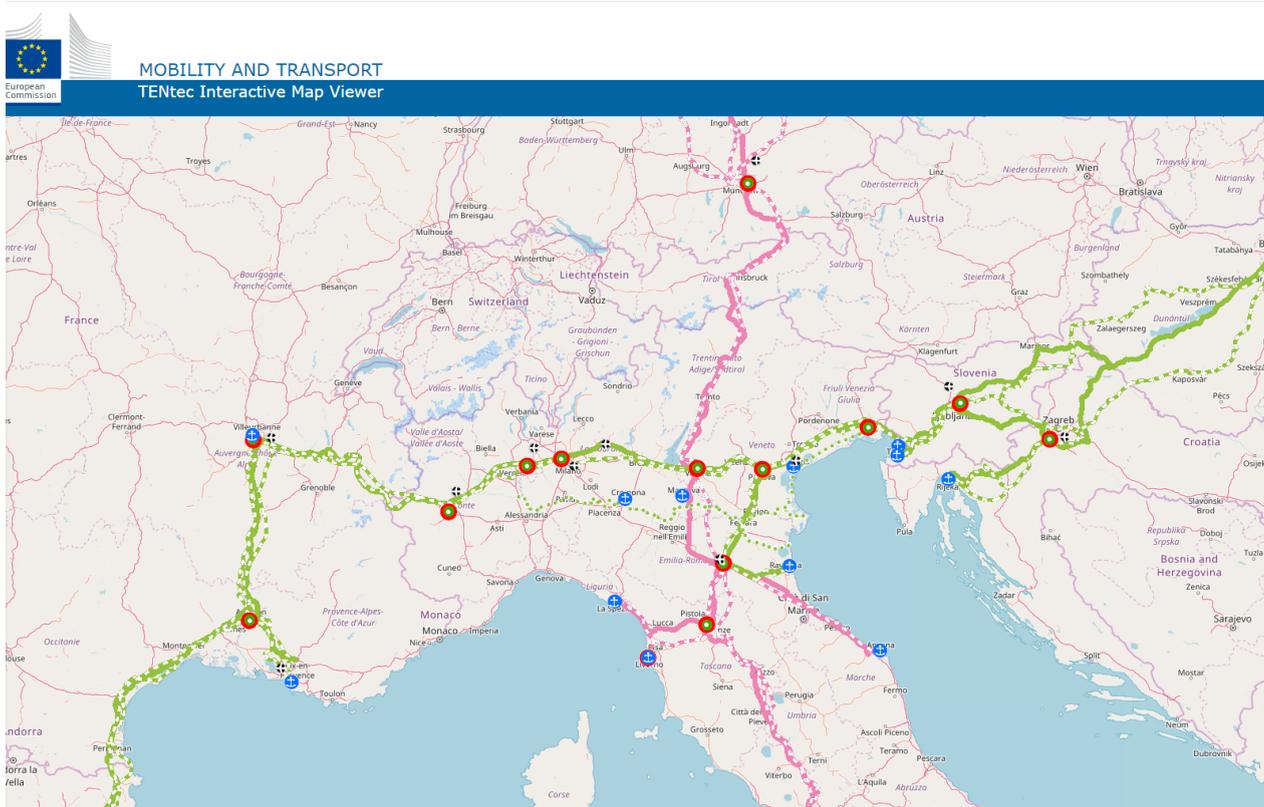
Rispetto a questo tema il Piano delinea, per la definizione delle scelte infrastrutturali, "un modello sistemico", basato sulla disciplina dei corridoi di accesso, che si traducono in strategie, previsioni ed elementi di valutazione, i cui contenuti sono articolati nella relazione, nella cartografia e nelle norme del Piano, per calibrare – mediante diversi strumenti di programmazione a seconda della scala di intervento - le previsioni infrastrutturali all'obiettivo e al contesto di riferimento.

2.1 I corridoi infrastrutturali nel quadro europeo

Le previsioni relative ai corridoi infrastrutturali di accesso del PUP trovano inquadramento nel disegno strategico – ampio sia in termini spaziali che temporali - delineato a livello europeo dalla rete di priorità infrastrutturali, denominata "core network corridor" e articolata nei grandi Corridoi europei del TEN-T (Trans European Transport Network) di cui al Regolamento CE 1315/2013. La strategia prevede una rete dei trasporti europea rigorosamente definita con l'obiettivo di collegare i territori, eliminare le barriere fisiche al transito di persone e merci attraverso la costruzione di nuove infrastrutture e la modernizzazione di quelle già esistenti, l'innovazione digitale, l'adozione di standard comuni. Le reti sono costituite da corridoi transnazionali multi-modali (ferro, strada, vie navigabili) che si intersecano tra loro per creare un tessuto connettivo tra le diverse regioni europee e tra i grandi terminali portuali e aeroportuali.

Il corridoio "Scandinavo-Mediterraneo", che ha l'obiettivo di migliorare la connessione dell'Italia e del suo sistema dei porti con il Centro e il Nord dell'Europa, attraversa proprio il Trentino. Nel tratto di pertinenza il potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero, articolato nella Galleria di Base e nel quadruplicamento dell'asse ferroviario Fortezza–Verona, è obiettivo prioritario della rete, nell'ottica di indirizzare la spesa verso un numero contenuto di progetti, coerenti con lo sviluppo del corridoio.

All'origine della scelta europea di incentrare sulla ferrovia la strategia di sviluppo dei trasporti terrestri vi sono considerazioni di natura tecnica, economica e ambientale, valide anche e soprattutto nel contesto trentino. La maggiore sostenibilità ambientale del trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma, va ricondotta alla riduzione della congestione lungo l'autostrada e alla conseguente riduzione dell'inquinamento atmosferico; a questo si aggiungono gli effetti economici positivi legati ad un trasporto reso più efficiente. La nuova centralità della ferrovia nei collegamenti di lunga distanza richiede però di sviluppare i servizi secondo logiche nuove, che non possono connettere direttamente in modo capillare tutto il territorio. È quindi essenziale promuovere l'integrazione tra ferro e gomma, come pure la capacità di concentrare la domanda, al fine di realizzare fattori di carico adeguati a rendere efficienti i servizi di trasporto.



The Trans-European Transport Network (TEN-T) (Regulation UE n. 1315/2013)

- Corridoio Scandinavo - Mediterraneo — · — · —
- Corridoio Mediterraneo — · — · —

Nel Piano urbanistico provinciale l'intervento infrastrutturale lungo la direttrice Nord-Sud si inserisce nel "corridoio del Brennero", che si identifica negli assi portanti dell'autostrada A22, della ferrovia e della SS12 nonché in quello complementare delle strade provinciali e regionali, finalizzato a integrare le grandi reti europee, per il trasporto stradale, autostradale e ferroviario. Elemento unificante e caratterizzante è il territorio rappresentato dall'asse del Brennero, relativo a Baviera, Tirolo, Alto Adige, Trentino e Veneto, dove da decenni gli Enti cooperano con lo Stato per la pianificazione e realizzazione di una dorsale di infrastrutture, attente all'ambiente e all'interconnessione di ciascun territorio, da un parte, con il resto del Paese e con l'Europa, e dall'altro, interna al contesto locale.

Se tema nodale per politiche territoriali coerenti con l'integrazione europea è lo sviluppo del corridoio del Brennero, la necessità per le Province autonome, le Regioni interessate e gli Enti territoriali di ragionare complessivamente sui principali assi infrastrutturali della valle dell'Adige consente, da una parte, di affrontare in modo sistematico la programmazione di rilevanti interventi di razionalizzazione territoriale, come le circonvallazioni dei centri urbani, dall'altra, di sviluppare politiche di contenimento dell'aumento del traffico su gomma a favore della rotaia.

Ogni intervento sui corridoi infrastrutturali di accesso, previsti dal PUP in direzione Est o Ovest, vanno valutati rispetto a questo scenario. Già nel 2012 la Provincia autonoma di Trento ha approfondito le relazioni tra corridoi di accesso, rimarcando la priorità del corridoio del Brennero, come emerge nello studio "Valutazione degli aspetti economici delle nuove connessioni del Trentino: la centralità del corridoio del Brennero. Rapporto finale", redatto da Gruppo Clas srl.



I nuovi collegamenti del Trentino in particolare con il Veneto, o il miglioramento di quelli attuali, vanno considerati rispetto al quadro che vede la piena realizzazione dell'asse ferroviario del Brennero mediante il completamento del tunnel di base e il profondo rinnovamento della linea tra Verona e Fortezza; aggiuntive rispetto a questo, da valutare al fine della necessaria coerenza, sono le ipotesi di prolungamento verso nord dell'autostrada A31 della Valdstico, il potenziamento dell'autostrada del Brennero e la rettifica e potenziamento della SS47 della Valsugana.

La realizzazione degli interventi lungo il corridoio del Brennero è interesse del contesto locale e ancor più dell'Italia e dell'Europa. Per motivi di natura trasportistica, economica, sociale e ambientale la prevista connessione ferroviaria è prioritaria e, rispetto a essa, altre infrastrutture di collegamento si devono integrare, verificando le diverse opzioni in modo da rispondere alle esigenze territoriali ed evitando di sottrarre risorse o traffico dall'obiettivo strategico.



The Trans-European Transport Network (TEN-T) - Comprehensive Network
strade di progetto - - - - -

Lo scenario prefigurato dal potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero quale collegamento primario della rete di trasporto europea di media e lunga distanza, richiede e comporta l'intensificarsi delle relazioni, e quindi della mobilità di passeggeri e merci. Verona, per la sua posizione geografica, è già oggi un nodo di primario livello, ma il disegno della rete europea, ponendola all'intersezione tra due corridoi ne sviluppa ulteriormente il ruolo, quale nodo di servizi, passeggeri e merci, diretti e rapidi di lunga distanza.



L'integrazione dello scenario con l'eventuale realizzazione di collegamenti infrastrutturali – anche nell'ipotesi di prolungamento a nord dell'autostrada A31 – per la connessione diretta dell'area centro veneta, e in particolare dell'area di Vicenza-Treviso, con la valle dell'Adige, senza passare per Verona, risulta funzionale per i traffici di medio raggio; non risponde invece alle esigenze di trasporto di lunga percorrenza di quell'area. In questo senso la realizzazione di un'infrastruttura di collegamento tra la valle dell'Adige e l'area centro veneta è vantaggioso se si inserisce in maniera gerarchica nella rete del trasporto primario, dove – nel quadro dei corridoi europei - i collegamenti ferroviari da e per Verona sono più efficienti di quelli che hanno origine in altri punti della rete.

Con queste premesse un tracciato viario di progetto per il completamento verso nord dell'A31 è contenuto dal 2010 nell'Allegato Infrastrutture, Programma delle Infrastrutture Strategiche e a livello europeo è inserito come elemento di potenziamento del collegamento tra il Corridoio "Mediterraneo" e il Corridoio "Scandinavo-Mediterraneo" nel più ampio contesto dell'implementazione della Rete Stradale Europea, rientrando nella «Comprehensive Network» di appoggio alla realizzazione della Core Trans-European Transport Network.

2.2 Il corridoio del Brennero e le connessioni tra nord e sud dell'Europa

Il Trentino è attraversato da nord a sud dal corridoio del Brennero, il più importante valico transalpino europeo in termini di numero medio di veicoli per il trasporto di merci e passeggeri. Il volume di merci che passa per il Brennero rappresenta il 30% di tutto il traffico nord-sud nell'arco alpino, con trasporto prevalentemente su gomma. Nell'ambito del corridoio Scandinavo-Mediterraneo il progetto transfrontaliero della galleria di base del Brennero è il primo lotto dell'intervento complessivo di linea ferroviaria ad alta capacità Monaco-Verona, finalizzato a rispondere all'obiettivo europeo di spostamento del traffico pesante dalla strada alla rotaia. In continuità con la realizzazione della galleria di base si sviluppa verso sud il quadruplicamento della linea Verona-Fortezza, che interessa il territorio provinciale. L'opera, compresa tra quelle strategiche di preminente interesse nazionale, secondo il programma deliberato dal CIPE il 21 dicembre 2001 secondo i contenuti dell'art. 1 della legge n. 443/2001, ha le caratteristiche dell'interoperabilità, a doppio binario, puntualmente connessa con la linea esistente, da realizzarsi per fasi funzionali e costruttive, la cui progettazione è assegnata a Rfi spa, in quanto Concessionaria della Rete in base al d.M. n. 138/T del 31 ottobre 2000.

A proposito di questo corridoio e del tracciato ferroviario individuato dal Piano, la relazione del PUP, che ai sensi dell'articolo 4 delle norme di attuazione specifica i contenuti delle norme stesse, spiega le modalità di aggiornamento del Piano rispetto alla "soluzione di tracciato parietale in sinistra Adige, come risultante dalla procedura di valutazione di impatto ambientale conclusasi con deliberazione della Giunta provinciale n. 2264 del 17 settembre 2003", contenuta nel Piano: richiamato l'accordo sottoscritto il 26 febbraio 2007 tra Provincia autonoma di Trento e Rfi spa "per la predisposizione della progettazione preliminare del lotto 3 - circonvallazioni di Trento e Rovereto e dello studio di fattibilità delle tratte di completamento ricadenti nel territorio provinciale. Sulla base degli approfondimenti tecnici che verranno condotti o promossi dal gruppo misto di progettazione, costituito da Rfi spa e dalla Provincia autonoma di Trento, la previsione del tracciato ferroviario verrà aggiornata sulla cartografia del Piano urbanistico provinciale."

Dunque il Piano urbanistico provinciale vigente dispone il suo aggiornamento in ragione degli approfondimenti tecnici condotti sul progetto. Vale la pena allora ricordare che relativamente al lotto 3, dopo la sottoscrizione nel 2007 dell'accordo tra Rfi spa e Provincia autonoma di Trento per la costituzione di un gruppo misto di progettazione, è stato predisposto un nuovo progetto



preliminare; a partire dal 2014 sono stati quindi condotti la rivisitazione e l'aggiornamento tecnico normativo del medesimo progetto, in particolare per la rispondenza ai più recenti parametri di sicurezza in galleria e per il recepimento delle nuove specifiche tecniche di interoperabilità; il 17 aprile 2018 è stato sottoscritto un Protocollo d'intesa tra Rfi spa, Provincia autonoma di Trento e Comune di Trento che stabilisce tra gli obiettivi del Lotto 3a-Progetto di Trento quello di sviluppare una soluzione compatibile con i progetti di riqualificazione urbana della città di Trento e di potenziamento della mobilità provinciale (raddoppio e prolungamento verso sud della linea Trento – Malè). È questa evoluzione del progetto preliminare che, una volta approvata dal CIPE anche al fine della valutazione di impatto ambientale, andrà ad aggiornare la cartografia del Piano urbanistico provinciale.

La realizzazione della galleria di base e delle circonvallazioni di Bolzano e di Trento, il potenziamento dei terminali presenti lungo l'asse, sono gli interventi strutturali in grado di rispondere al raddoppio del volume di traffico merci trasportate su rotaie, atteso nel 2030. La galleria raggiungerà la sua piena efficienza quando sarà ultimata l'espansione dell'asse Monaco-Verona e saranno elaborate misure transnazionali relative alla politica del traffico per favorire il vettore rotaia, lo sviluppo di questo corridoio, anche nella visione del Piano urbanistico provinciale, è tuttavia nodale per assicurare l'efficacia delle relative tratte d'accesso sud e valutare l'integrazione intermodale delle connesse infrastrutture ferroviarie, stradali e logistiche sul territorio provinciale.

In questo senso il Protocollo del 17 aprile 2018, sopra citato, con il relativo Atto aggiuntivo del 11 novembre 2019, prefigura un significativo progetto per la città di Trento, che integra i lavori della circonvallazione ferroviaria per la linea merci con l'interramento della ferrovia esistente per un tratto di circa 2,5 km all'interno del centro urbano e la realizzazione di un servizio metropolitano di collegamento veloce lungo l'asse nord-sud cittadino. In tal senso con deliberazione della Giunta provinciale n. 1762 del 30 settembre 2022 è stato approvato l'aggiornamento al PUP relativo al progetto di "Potenziamento linea ferroviaria Verona - Brennero (opere di adduzione)".

Analogo ragionamento è in corso per il Comune di Rovereto, dove il Lotto 3b-Progetto di Rovereto è in fase di revisione da parte di Rfi spa che, in collaborazione con gli enti locali, sta approfondendo il tema dell'attraversamento della città, ragionando anche su un possibile interrimento della linea storica e sui diversi possibili utilizzi del sedime ferroviario per il miglioramento della viabilità urbana e più in generale della mobilità dell'area. Ancora, il potenziamento delle infrastrutture finalizzate all'interscambio è il necessario corollario per supportare gli obiettivi di riduzione del divario tra il sistema di trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma. Lungo l'asse del Brennero, se si considerano i centri di Monaco e di Verona quali nodi all'estremità del nuovo asse ferroviario, l'interporto di Trento, oggetto degli interventi di ampliamento e ammodernamento di cui al Protocollo di intesa tra Rfi spa e Interbrennero spa del 14 dicembre 2017, funzionali al sistema Ro-La (autostrada viaggiante), si configura come centro intermodale funzionale al trasporto combinato.

La valenza del corridoio del Brennero richiede, in sintesi, un approccio strategico da parte dei soggetti di governo delle politiche dei trasporti a livello nazionale e, nel caso trentino, provinciale e locale, con quella visione sistemica – già propria del PUP – che inquadra le infrastrutture in chiara logica di corridoio, con una coerente articolazione degli interventi e la relativa verifica rispetto all'efficienza del modello complessivo.



2.3 I corridoi nel Piano urbanistico provinciale, previsioni e attuazione

Per il miglioramento delle relazioni esterne e interne a scala provinciale, il PUP propone l'individuazione dei 'corridoi infrastrutturali' di interconnessione con le regioni limitrofe nonché di integrazione interna. I corridoi, descritti nella relazione e articolati in corridoi di accesso e in corridoi interni, intesi come fasce territoriali interessate da sistemi di mobilità stradale e/o ferroviaria e destinate ad assicurare i principali collegamenti tra il Trentino e le regioni limitrofe nonché i collegamenti interni, rispondono a quell'apertura del territorio provinciale alle reti globali, perseguita dal Piano.

La relazione del Piano chiarisce gli obiettivi e le strategie di livello provinciale sottese a tali corridoi, definendo – mediante l'articolo 41 delle norme di attuazione - il metodo per l'elaborazione delle possibili scelte in termini di processo sia progettuale che di partecipazione.

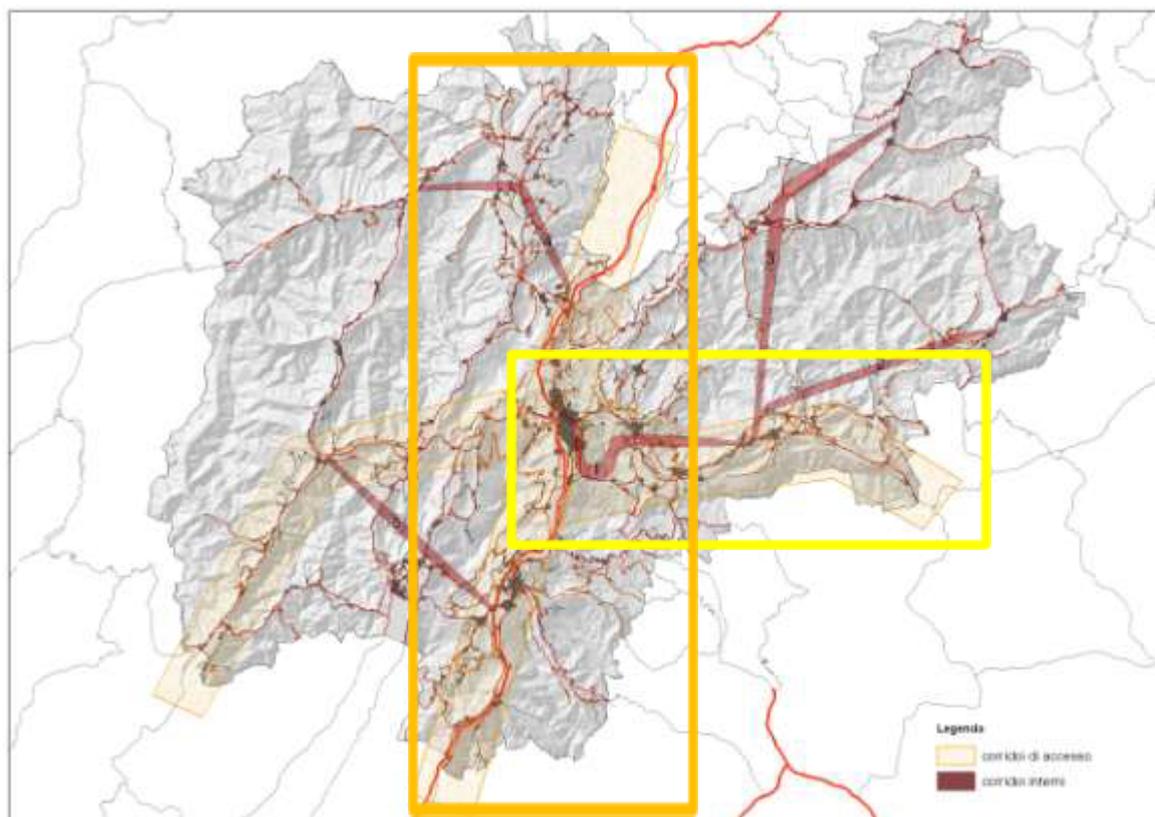
Richiamati gli articoli 19-20 del d.P.R. n. 381/1974, che prevedono l'intesa con la Provincia per le autostrade il cui tracciato interessi soltanto il territorio provinciale e quello di una regione limitrofa nonché in materia di linee ferroviarie, l'articolo 41 delle norme del PUP stabilisce che "per i nuovi collegamenti, da realizzare nell'ambito dei corridoi infrastrutturali di accesso, 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 è prestato previa valutazione strategica sull'ipotesi progettuale di massima, da condurre in coerenza con i contenuti del PUP e assicurando le forme di partecipazione previste da tale procedura di valutazione. L'intesa è ratificata con legge provinciale che ha effetto di variante al PUP."

Il metodo e i contenuti sono due elementi fondamentali della disciplina vigente:

- il *metodo*, il Piano - in quanto strumento di governo del territorio provinciale - prefigura il quadro di riferimento per la valutazione delle esigenze e dei limiti territoriali, per l'individuazione di soluzioni mediante la progettazione, da sottoporre a valutazione strategica in rapporto al modello sistemico di mobilità (stradale e ferroviaria) nonché al fine dell'approfondimento di tutti gli aspetti e della partecipazione di tutti i soggetti e gli interessi coinvolti,
- i *contenuti*, le previsioni del Piano rispondono alle esigenze di interconnessione tra il Trentino, il resto d'Italia e l'Europa nonché l'obiettivo di integrazione della mobilità interna.

Se il concetto di mobilità, che è alla base del Piano, è quello di rete funzionale ma soprattutto integrata rispetto al quadro territoriale della Provincia, il PUP tiene conto, nella programmazione delle scelte infrastrutturali, di perseguire in termini di sostenibilità l'interconnessione del Trentino con il resto d'Italia e con l'Europa nonché l'integrazione della mobilità interna con le dinamiche macro-territoriali alla scala provinciale.

In questa cornice il Piano urbanistico provinciale individua i **corridoi di accesso** che trovano a Trento, attraverso l'interconnessione dei vari sistemi di mobilità, il proprio nodo comune: il corridoio Nord - Sud, parte del corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo, rivolto principalmente al Nord Europa, inteso come corridoio di interconnessione infrastrutturale lungo l'asse del Brennero; il corridoio Est, rivolto verso il Veneto e all'interconnessione con il corridoio Mediterraneo; più orientato al miglioramento delle connessioni interne, il corridoio Ovest infine si sviluppa lungo le valli Giudicarie, mediante interventi sulla viabilità esistente in direzione di Brescia.



Piano urbanistico provinciale, Relazione illustrativa (Allegato A, l.p. n. 5 del 2008), Corridoi di accesso

Corridoio Nord-Sud

Corridoio Est

Il corridoio Nord-Sud, finalizzato ad affrontare in modo organico e integrato le problematiche connesse con le grandi reti europee del trasporto stradale, autostradale, ferroviario nonché con le reti energetiche e delle telecomunicazioni, risponde agli orientamenti comunitari per lo sviluppo di reti transeuropee e si identifica negli assi portanti di autostrada A22, ferrovia e SS12, nonché in quello complementare della SP90. Rispetto a questo asse portante del sistema europeo delle comunicazioni, il Piano sottolinea la necessità di ragionare in modo integrato sia con riguardo ai principali assi infrastrutturali della valle dell'Adige e alle politiche di contenimento dell'aumento del traffico su gomma a favore della rotaia sia con riferimento agli interventi di razionalizzazione territoriale come la circonvallazione di Trento e di Rovereto. Intervento nodale del corridoio è il progetto di alta capacità ferroviaria, promosso da Rfi spa per lo spostamento di quote di traffico merci su treni-bypass delle Alpi, in modo da separare il più possibile il traffico locale da quello di transito. Il PUP propone al riguardo un quadro di riferimento da aggiornare progressivamente sulla base degli approfondimenti tecnici che verranno condotti o promossi dal gruppo misto di progettazione, costituito da Rfi spa e Provincia autonoma di Trento.

Il corridoio Est - Valsugana si identifica nell'asse della SS47, con i relativi potenziali sviluppi, e con l'asse della ferrovia della Valsugana oggetto di interventi di miglioramento. Nel 2008 la relazione del PUP descrive il corridoio, evidenziando la sua "notevole importanza interna nelle strategie di sviluppo economico sia perché rappresenta un'alternativa al Brennero nella connessione fra i corridoi europei 4, 5 e 10, sia perché territorialmente attraversa aree particolarmente delicate



sotto il profilo ambientale, come la zona dei laghi di Caldonazzo e Levico” sia infine per la pressione, indotta sull’asse Est, dalle nuove viabilità – in quel momento in fase di programmazione o realizzazione nell’area padana compresa tra Ferrara, Rovigo, Vicenza e Padova (Pedemontana Veneta, prolungamento della A31 verso Rovigo, nuova autostrada Cremona - Mantova - Rovigo). La visione proposta dal PUP per questo corridoio punta alla risoluzione delle problematiche connesse ai volumi di traffico in un’area sensibile di interesse sovraprovinciale, puntando a sviluppare politiche condivise con le regioni limitrofe, al fine di attivare forme di ‘pedaggio selettivo’ del traffico merci sugli assi vocati come le autostrade e le ferrovie. Come riporta sempre la relazione, “sotto il profilo della programmazione territoriale due temi importanti nell’ambito di questo corridoio sono quelli relativi al completamento degli interventi di miglioramento e messa in sicurezza della SS47 nonché della prosecuzione delle opere di modernizzazione della linea ferroviaria della Valsugana.”

Il corridoio Ovest di interconnessione con la provincia di Brescia ha portata di mobilità inferiore ma svolge un ruolo importante nelle strategie economiche-territoriali per l’interconnessione attraverso la Val Sabbia e le Giudicarie del sistema produttivo di Storo, Bagolino, Vestone, Idro con il nodo di Trento. Non di meno va evidenziato che il corridoio Ovest ha una forte vocazione di carattere turistico.

I corridoi di accesso si configurano quindi come fasce territoriali interessate da sistemi di mobilità stradale e/o ferroviaria, destinati ad assicurare i principali collegamenti con l’Europa e le regioni del centro – nord del Paese. I **corridoi interni** delineano invece un modello di mobilità alternativa orientato all’integrazione dei territori, alla razionalizzazione dei traffici e al contenimento dell’inquinamento atmosferico. Il PUP ne individua 5, rispondenti all’esigenza di governare il pendolarismo e le modalità di spostamento di persone e merci:

1. Trento - Valsugana;
2. Valsugana - Primiero;
3. Valsugana - Valle di Fiemme - Valle di Fassa;
4. Rotaliana - Valle di Non - Valle di Sole;
5. Rovereto - Alto Garda - Giudicarie.

L’approfondimento dei corridoi e dei relativi tracciati in funzione delle caratteristiche strutturali, economico-sociali e ambientali dei territori interessati, sempre nell’ottica di uno sviluppo bilanciato delle valli, è demandato al piano provinciale della mobilità.

Gli **assi principali o di valle** completano il quadro delle strategie per la mobilità nei territori. Il PUP ne demanda sviluppo e gestione ai piani territoriali delle comunità ai fini di una verifica della relativa capacità di connessione con gli insediamenti, le attività produttive e le altre infrastrutture presenti in ogni realtà di valle. Gli assi di valle consistono, a seconda del gradi di approfondimento progettuale, in collegamenti funzionali e tracciati stradali e ferroviari, articolati in previsioni di progetto, di potenziamento o esistenti.

L’integrazione tra diversi sistemi di trasporto viene richiamata dal PUP in collegamenti tra specifiche aree da declinarsi in termini di mobilità alternativa. Si citano ad esempio il realizzato impianto tra Pinzolo e Madonna di Campiglio e le indicazioni per Fiera di Primiero - San Martino di Castrozza, per il fondovalle e le stazioni turistiche in quota della val di Fiemme e per il collegamento infrastrutturale tra Folgaria e Lavarone.



Quanto riportato delinea il quadro complessivo adottato dal PUP al fine di perseguire nuove modalità di spostamento delle persone e delle merci più efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze di competitività territoriale. Il concetto di mobilità viene inteso quale rete funzionale ed integrata rispetto alle peculiarità del territorio provinciale, anche a tale scopo il PUP rinvia alla scala e allo strumento più appropriati gli approfondimenti e le previsioni in termini di alternative infrastrutturali e intermodali.

Come già sopra richiamato il PUP è *metodo* e *contenuto*. Se per il contenuto è possibile riportare quanto illustrato nel Sistema Insediativo del progetto di Piano e sopra sinteticamente descritto, per il metodo è necessario precisare quanto segue.

Il PUP articola i propri contenuti strategici in funzione dell'assetto istituzionale approvato con la legge provinciale 16 giugno 2006, n. 3, "Norme in materia di governo dell'autonomia del Trentino". La riforma istituzionale definisce l'attribuzione ai singoli comuni di competenze e funzioni da esercitarsi nel rispetto delle regole della differenziazione e dell'adeguatezza e prevede la costituzione delle comunità per l'esercizio associato di competenze e funzioni a queste demandate, tra le quali in materia di urbanistica. Gli strumenti di governo del territorio sono definiti conseguentemente in un sistema a tre livelli che vede l'inquadramento territoriale e le politiche di rete a livello provinciale, gli aspetti strutturali nel piano della comunità, gli aspetti insediativi e direttamente operativi in quello comunale. L'integrazione tra livelli pianificatori è facilitata dal criterio della flessibilità che permea il PUP in quanto piano processo e che trova i profili fondamentali nei meccanismi di aggiornamento progressivo tra piani e nell'attribuzione al livello intermedio di una quota importante delle decisioni relative all'organizzazione del territorio e all'uso razionale delle risorse. Il piano territoriale della comunità è individuato quindi come livello pianificatorio di approfondimento e definizione delle scelte territoriali, che prende in esame i contenuti paesaggistici del PUP e li elabora in termini operativi.

Rispetto al sistema pianificatorio definito dal PUP coerentemente con la riforma istituzionale del 2006, è importante chiarire che ad oggi le comunità che hanno affrontato con PTC o suo piano stralcio il tema reti per la mobilità, sono l'Alta Valsugana e Bersntol, la Valle di Cembra e l'Alto Garda e Ledro. Molti degli approfondimenti e delle scelte territoriali rinviate dal PUP ai piani di comunità rimangono quindi in attesa di una pianificazione appropriata al livello intermedio.

Il PUP demanda inoltre la definizione delle scelte e degli interventi da realizzare, sia sotto il profilo della previsione urbanistica che dell'adozione di un diverso sistema di mobilità, con particolare riferimento ai corridoi interni, al piano provinciale della mobilità. Alcuni assunti del PUP in tema mobilità, come precisato nella relazione illustrativa, sono l'esito degli approfondimenti condotti nell'ambito della redazione del piano provinciale della mobilità che si svolgeva parallelamente all'iter del nuovo piano urbanistico provinciale ma che non ha trovato analoga approvazione. Anche in questo caso è bene chiarire che ad oggi il piano provinciale della mobilità ha trovato approvazione limitatamente ai territori delle valli di Fiemme, Fassa e San Martino - Passo Rolle, lasciando inattuate le strategie definite dal PUP per il restante territorio provinciale.

Al fine di rappresentare l'evoluzione e l'attuazione delle previsioni in tema di reti per la mobilità del piano urbanistico provinciale, l'appendice 3 "Attuazione delle reti per la mobilità" illustra i piani stralcio al PTC e della mobilità approvati e le opere realizzate a partire dal 2008.



3. La pianificazione delle reti per la mobilità al livello appropriato

3.1 La scala adeguata per le connessioni dei territori

La parziale attuazione del sistema pianificatorio definito dal PUP compromette il principio del piano processo con evidenti ripercussioni sulla flessibilità dello strumento. Gli approfondimenti e le scelte demandate al piano della mobilità e ai piani di comunità, definiti quali temi necessariamente da affrontare, se rimasti inevasi hanno per effetto la ricerca di soluzioni diverse da parte dei territori e l'incapacità del PUP di fornire indicazioni alla scala adeguata.

Il sistema su tre livelli pianificatori definito dal PUP trova solo parziale attuazione con l'approvazione dei piani di comunità e della mobilità per limitate tematiche e porzioni del territorio provinciale. Uno degli obiettivi che il PUP si pone è "definire il quadro di riferimento per l'approvazione dei piani territoriali delle comunità, dei piani regolatori generali dei comuni e degli altri strumenti di pianificazione territoriale di carattere settoriale, nonché la cornice territoriale e ambientale per la programmazione socio-economica" quindi fornire gli elementi alla giusta scala perché la pianificazione subordinata possa calare i contenuti definiti a livello provinciale nel rispetto delle peculiarità e delle esigenze locali. Per definizione il PUP individua le strategie, le direttive e le prescrizioni da seguire per il governo e le trasformazioni territoriali e non contempla risposte o soluzioni ai temi che necessariamente sono demandati al livello intermedio in termini di approfondimenti e scelte territoriali.

Ciò non toglie che le esigenze manifestate dai territori, in assenza di una pianificazione alla scala appropriata, trovino comunque riscontro in una programmazione e realizzazione degli interventi che per natura si troverà ad essere parziale e probabilmente settoriale.

L'irrigidimento del PUP che ne consegue induce ad una riflessione in merito al principio di flessibilità che permea il piano e agli strumenti che già oggi le norme di attuazione mettono a disposizione. L'articolo 41 delle stesse norme, in relazione alla tipologia di previsione o indicazione di rete, riporta lo strumento di riferimento per l'attuazione, ovvero ipotesi progettuale, piano provinciale della mobilità, piani di comunità e piani urbanistici comunali. Con riferimento ai corridoi infrastrutturali di accesso e interni e le rispettive finalità di interconnessione con le regioni limitrofe e di integrazione interna, si comprendono livelli di pianificazione e obiettivi distinti. Come già precisato, il PUP riconosce tre corridoi di accesso che trovano a Trento il proprio nodo comune; i corridoi interni invece sottendono modelli di mobilità alternativa finalizzati all'integrazione dei territori. La definizione di raccordi e connessioni tra gerarchie di corridoi non viene approfondita a livello provinciale in quanto demandata alla pianificazione di settore o subordinata. In assenza di questa viene resa, da un lato un'idea di attraversamento dei territori finalizzata a valorizzare il polo di Trento, dall'altro un'integrazione dei territori che fatica nelle connessioni verso l'esterno.

I corridoi sono individuati cartograficamente rispetto al concetto di rete dichiarato ed in ragione delle necessità di collegamento lungo gli assi principali del Trentino o che manifestano i centri di valle; le aree cosiddette interne o più periferiche e le esigenze di connessione di queste sono ad oggi fuori dalla portata delle previsioni di PUP che invece le include tra le strategie da attuare alla scala adeguata. In tal senso diventa prioritario riportare tali esigenze e i territori che le esprimono tra gli ambiti di competenza del PUP facilitandone l'attuazione delle strategie con interventi trasversali capaci di affrontare tali esigenze nella loro complessità.



Viene richiesto quindi alla pianificazione provinciale di dotarsi di strumenti finalizzati a consolidare il criterio della flessibilità orizzontale e verticale, superando le criticità determinate dalla parziale attuazione del sistema pianificatorio a tre livelli e valorizzando i contenuti e i fondamenti del piano vigente.

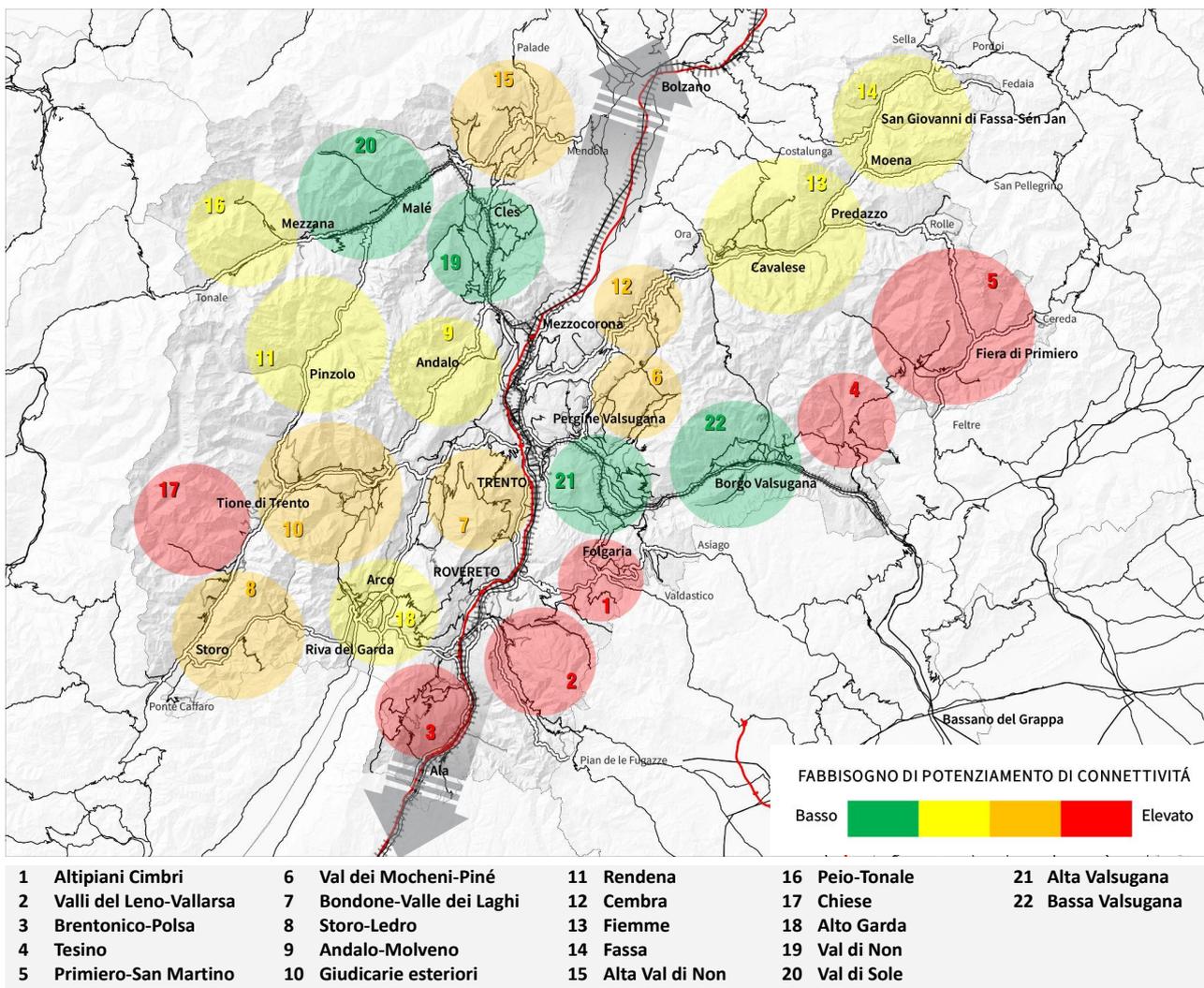
3.2 Esigenze di connessione

Nel rispetto dei principi di fondo di sostenibilità, sussidiarietà responsabile, integrazione e competitività, applicare il criterio della flessibilità agli strumenti individuati dal PUP, significa ampliarne la portata delle previsioni e facilitarne l'attuazione. Relativamente alle reti per la mobilità significa quindi superare la distinzione tra corridoi interni e di accesso e ammettere la facoltà di disporre degli strumenti di riferimento di entrambe le fattispecie, ampliandone le modalità di attuazione.

Chiarito che il superamento di tale impostazione è finalizzato a dotare il PUP di elementi utili ad una pianificazione delle reti per la mobilità alla scala adeguata, è necessario dare consistenza cartografica e normativa ad un "livello intermedio" capace di ricomprendere portate e strumenti dei corridoi esistenti. Le peculiarità e le esigenze di connessione dei territori costituiscono il riferimento per la determinazione cartografica di ambiti omogenei rappresentativi di obiettivi territoriali specifici. Le caratteristiche socio economiche ed ambientali unitamente alle politiche e ai programmi in tema di mobilità di cui ai capitoli precedenti ne compongono gli aspetti prevalenti.

Ciò considerato gli ambiti devono rispondere ad una copertura territoriale utile a contemplare l'evoluzione e gli effetti dei corridoi europei e nazionali, in primis della rete TEN-T e degli elementi nodali di interconnessione con questi. La dimensione dell'ambito deve consentire la definizione di assetti infrastrutturali e servizi di mobilità complessivamente in grado di contemperare le esigenze delle diverse componenti di domanda (scambio, interna, attraversamento). Infine, gli ambiti devono essere funzionali ad un sistema di mobilità socialmente, economicamente ed ambientalmente sostenibile, rispondente alle peculiarità dei contesti interessati e alle esigenze di accessibilità che essi esprimono.

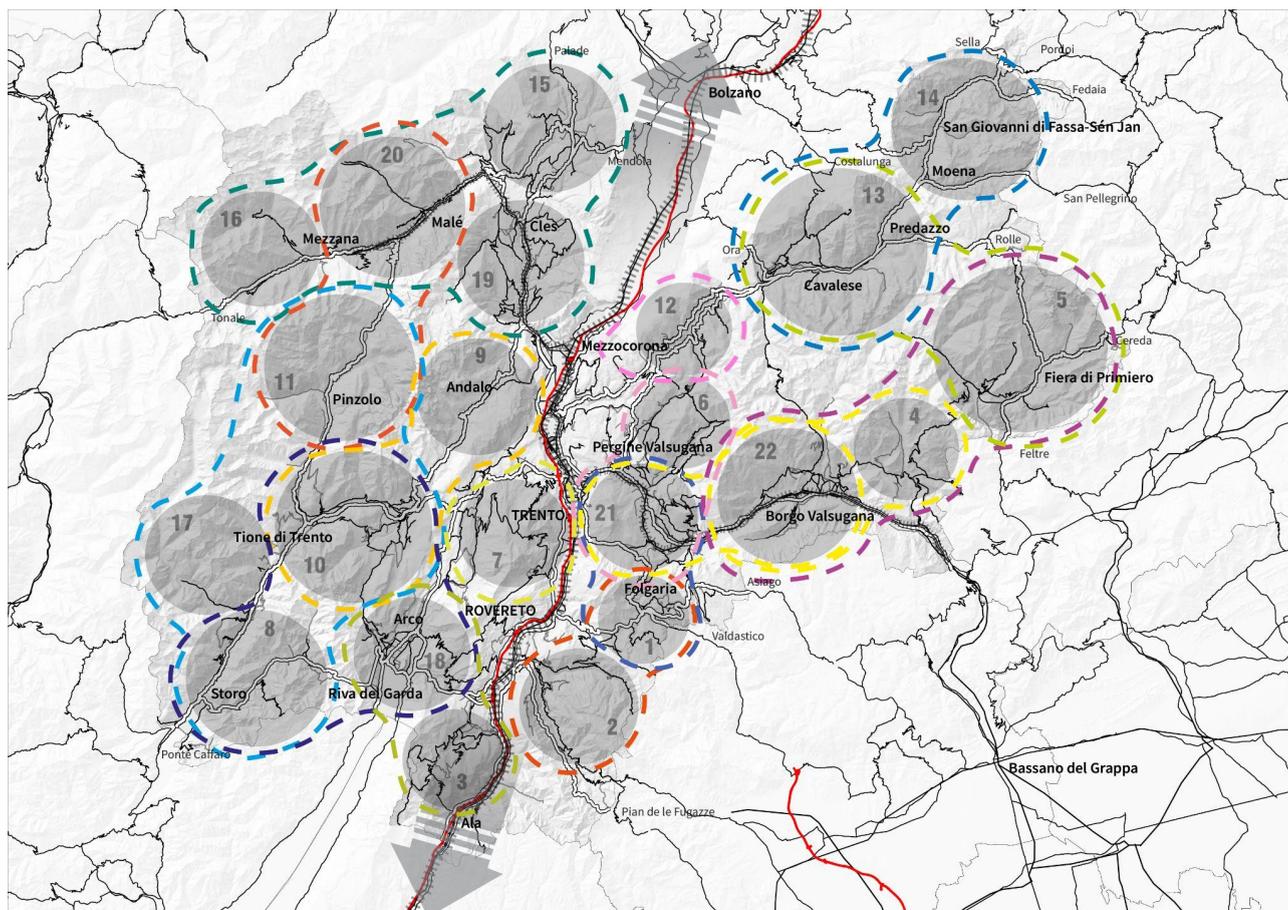
In ragione di tali evidenze e nel quadro analitico definito dal PUP è possibile individuare in via preliminare 22 ambiti rappresentativi di diversificate esigenze di connessione. Detti ambiti sono individuati con graficismi che ne richiamano il contenuto strategico, lontano dal voler determinare perimetri normativi. La variabilità delle geometrie è condizionata dagli elementi considerati nella loro definizione e dal peso o valore che si attribuisce a ciascuno di questi oltrechè dall'obiettivo territoriale specifico a cui si tende. Ciascun ambito richiede quindi approfondimenti e valutazioni dedicate da svolgersi nel quadro che questa variante delinea ma anche in tempi disgiunti o per stralci.



Ambiti rappresentativi delle esigenze di connessione territoriali e grado di fabbisogno di potenziamento della connettività

In via preliminare gli ambiti sono individuati in relazione alle caratteristiche di accessibilità dei territori cui si riferiscono, tengono conto delle infrastrutture intermodali presenti, delle tipologie di dorsali e della vicinanza ai poli e ai nodi di interconnessione. Agli ambiti così individuati è possibile riconoscere un gradiente in termini di esigenze di connessione al fine di dare evidenza alle aree che soffrono di un deficit di accessibilità alle dorsali e alla rete intermodale di rango provinciale e nazionale.

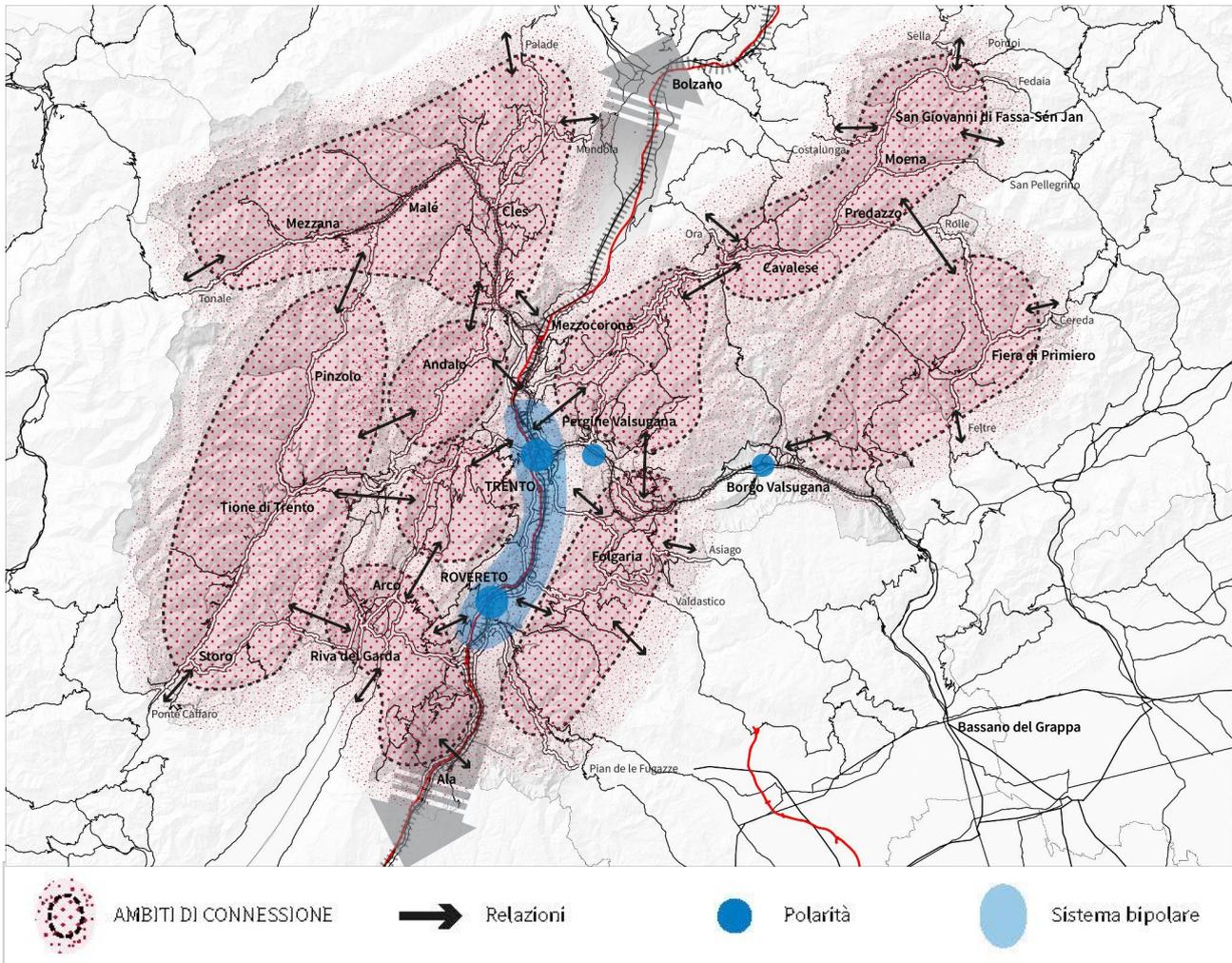
Al fine di comprendere e valutare le specificità delle singole aree che caratterizzano il territorio provinciale, gli ambiti si riferiscono in larga misura alle singole vallate o a loro parti. Per la definizione di aree funzionali al governo delle esigenze di connessione dei territori è necessario considerare le relazioni tra gli ambiti con particolare riferimento alla dotazione infrastrutturale e intermodale esistente. L'approfondimento analitico conoscitivo avviene quindi alla scala di maggior dettaglio; la definizione di obiettivi, azioni e delle conseguenti scelte territoriali sono propri della scala più ampia.



Relazioni tra gli ambiti con particolare riferimento alla dotazione infrastrutturale e intermodale esistente

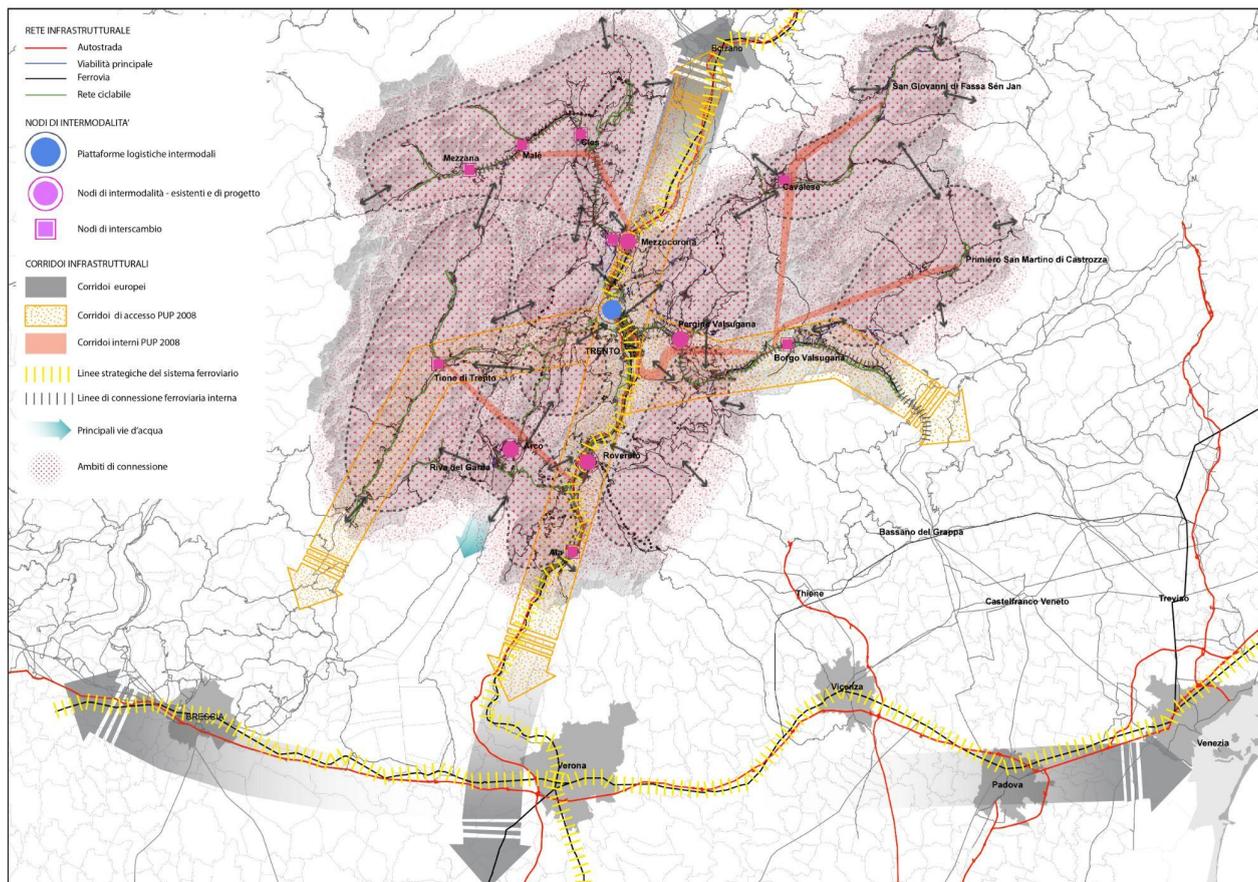
Il raggruppamento degli ambiti come dalle sopra esposte considerazioni mette in evidenza 9 insiemi organici espressione dei fabbisogni di connettività da approfondire. Gli ambiti di connessione così determinati conferiscono consistenza cartografica al livello intermedio, elemento strategico che integra gli strumenti a disposizione della pianificazione provinciale.

Coerentemente con le politiche europee di coesione si attribuisce agli ambiti la scala appropriata per la definizione del quadro urbanistico utile alla pianificazione completa dei trasporti, creando al contempo il contesto perché possano essere perseguiti i criteri di adempimento per la condizione abilitante - come definiti dal Regolamento 1060 - attraverso la redazione di un piano provinciale della mobilità per stralcio o la presentazione di una ipotesi progettuale di massima. In entrambi i casi **obiettivo degli ambiti è la prefigurazione dell'infrastrutturazione multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività** in una logica di rete, dove ciascun intervento programmato deve contribuire positivamente a soddisfare le esigenze di connessione nel loro complesso. La misura in cui un intervento è funzionale al soddisfacimento delle esigenze di connettività dell'ambito, diviene parametro di valutazione dei contenuti di piano della mobilità o ipotesi progettuale unitamente alla verifica di coerenza delle condizioni stabilite dal rapporto ambientale della variante. L'approfondimento analitico conoscitivo sopra richiamato ha quindi il compito di definire obiettivi specifici coerenti con il PUP vigente rispetto ai quali misurare la risposta al fabbisogno di connettività dell'ambito e al contempo individuare il set di dati appropriato per le analisi multicriteri e la redazione delle carte di sensibilità adottate come metodo dalla Valutazione ambientale strategica.



Ambiti di connessione finalizzati alla prefigurazione dell'infrastrutturazione multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività

Gli ambiti di connessione individuati possono trovare attuazione disgiunta con varianti al PUP dedicate che definiscono il quadro alla scala adeguata per la selezione degli interventi infrastrutturali intermodali attraverso ipotesi progettuali di massima o piani stralcio della mobilità. Il contenuto della variante al PUP che attiva l'ambito di connessione si limita quindi alla definizione di obiettivi specifici e criteri di selezione da perseguire e rispettare con gli strumenti attuativi che prima l'art. 41 ammetteva per le aree dei corridoi interni e di accesso.



Ambiti di connessione nel sistema delle reti infrastrutturali del Piano urbanistico provinciale nel quadro dei corridoi europei

3.3 Ambiti di connessione

Gli ambiti di connessione integrano le reti per la mobilità previste dal vigente PUP quale livello intermedio tra i corridoi. A tal fine ne ricomprendono finalità e strumenti di attuazione. Con l’ampliamento della portata e dei possibili effetti dei corridoi viene stabilito in via generale che l’obiettivo sotteso agli ambiti è la prefigurazione dell’infrastrutturazione multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività.

La declinazione dell’obiettivo per ciascun ambito avviene con variante al PUP dedicata che, in relazione alle peculiarità dei territori coinvolti, individua obiettivi specifici e matrice di valutazione per le soluzioni contenute nelle future ipotesi progettuali o piano stralcio. Si rammenta in tal senso che sia la variante al PUP che ipotesi progettuale e piano della mobilità sono strumenti soggetti a valutazione ambientale strategica.

La VAS della variante al PUP determina il quadro di valutazione e riferimento delle scelte e dei contenuti degli strumenti subordinati e dei rispettivi rapporti ambientali. Va in questa direzione la scelta del metodo che caratterizza il rapporto ambientale della variante, che sebbene tipico dei piani strategici, contiene analisi multicriteria e carte della sensibilità per la valutazione delle soluzioni progettuali, oltreché buone pratiche di riferimento per infrastrutture intermodali sia in termini di progettazione che di eventuale mitigazione.



La variante al PUP che attiva un ambito delinea - in estrema sintesi - i criteri di selezione degli interventi in tema di mobilità in relazione al grado di soddisfazione del fabbisogno di connettività e al rispetto delle condizioni definite dalla VAS.

Piano della mobilità e ipotesi progettuali sono quindi da redigersi coerentemente e devono contenere gli approfondimenti demandati alla scala appropriata. In particolare l'ipotesi progettuale dovrà consistere in uno studio di fattibilità delle alternative infrastrutturali che complessivamente contribuiscono a soddisfare il fabbisogno di connettività dell'ambito in una logica di rete intermodale. Il piano stralcio della mobilità dovrà invece soddisfare, attraverso la previsione di una pluralità di interventi e soluzioni intermodali, le esigenze di connessione dell'intero ambito prefigurando la rete che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività.

3.4 Infrastrutture per la connettività

Gli indirizzi della programmazione a livello europeo, nazionale e provinciale, tra cui in primis l'Agenda 2030, la Politica di coesione europea 2021-2027, la Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile, la Strategia provinciale per lo sviluppo sostenibile, pongono il miglioramento delle connessioni tra gli obiettivi strategici di sviluppo. Gli enunciati si susseguono alle varie scale in un concetto di integrazione e sussidiarietà, dagli obiettivi per "un'Europa più connessa" a quelli "per un Trentino più connesso". Il Piano urbanistico provinciale fa propria questa visione approfondendo la riflessione sul concetto di connessione/connettività, anche rispetto alle nuove dinamiche sociali, culturali, demografiche ed economiche che la pandemia Covid-19 ha contribuito ad accelerare. E' possibile immaginare come il cambio di paradigma che ha coinvolto i processi lavorativi a seguito dell'emergenza sanitaria prefiguri un mutamento degli assetti territoriali. In quest'ottica centri minori dislocati sul territorio potrebbero essere nuovamente favoriti e godere di un fenomeno di ripopolamento anche in forza del miglioramento dell'accessibilità e dei collegamenti rispetto alle principali polarità.

La settimana europea della mobilità, iniziativa promossa dalla Commissione Europea allo scopo di accrescere la consapevolezza sul tema della mobilità urbana sostenibile promuovendo un cambiamento comportamentale in favore di una mobilità attiva, del trasporto pubblico e di soluzioni di trasporto pulite ed intelligenti, ha scelto, per l'edizione 2022, il tema - "Più connessi, più liberi". Il miglioramento delle connessioni è declinato in senso ampio come la promozione delle sinergie tra le persone ed i luoghi. I pilastri su cui si fonda la campagna sono persone, luoghi, trasporti, pianificazione e politica, evidenziando come la Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente richiede anche di migliorare i collegamenti tra decisori, fornitori di servizi, urbanisti e cittadini. Una realtà più connessa significa luoghi e persone meglio collegati, uno degli obiettivi principali del Green Deal europeo adottato dalla Commissione europea. Il trasporto pubblico è nostro partner di vita per i collegamenti, gli spostamenti in sicurezza e la tutela dell'ambiente, insieme alla mobilità attiva e condivisa e ad altre opzioni di trasporto connesse, on demand e sostenibili. Collegare le modalità di trasporto "tradizionali" con nuove soluzioni digitali rimane un aspetto fondamentale per il futuro.

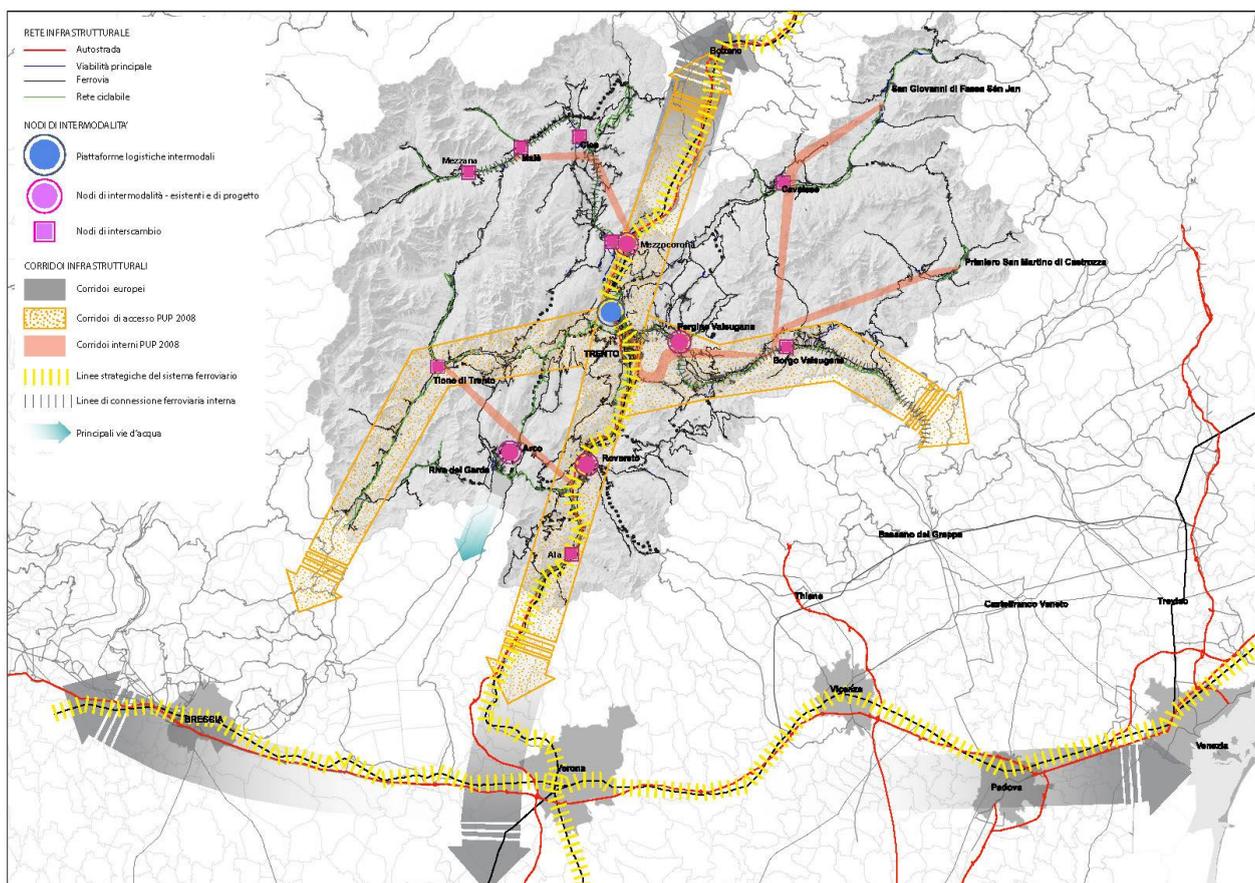
Il miglioramento della connettività diventa la strategia attraverso la quale è possibile immaginare un miglioramento della qualità della vita della popolazione che abita un territorio non solo per gli aspetti trasportistici. La visione prospettata tratta le reti infrastrutturali non solo in termini di implementazione delle prestazioni ma rispetto agli effetti socio-economici strettamente connessi a



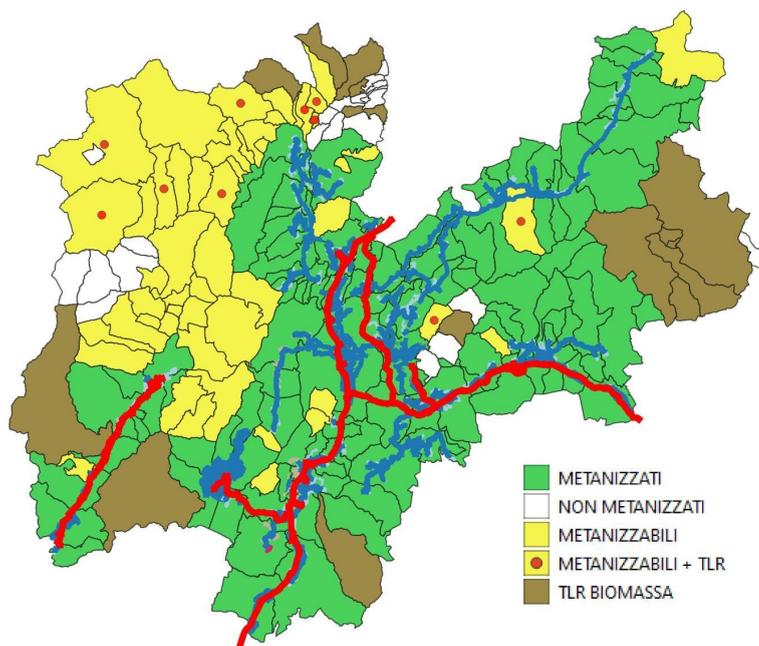
tali prestazioni. La connettività e le scelte operate rispetto ad essa diventano lo strumento che contribuisce ad orientare le dinamiche di sviluppo di una comunità.

Appare pertinente richiamare la definizione che l’Unione europea propone per “smart city” come “luogo in cui le reti e i servizi tradizionali sono resi più efficienti con l’uso di soluzioni digitali a beneficio dei suoi abitanti e delle imprese. Una città intelligente va oltre l’uso delle tecnologie digitali per un migliore utilizzo delle risorse e minori emissioni. Ciò significa reti di trasporto urbano più intelligenti, impianti di approvvigionamento idrico e di smaltimento dei rifiuti migliorati e modi più efficienti per illuminare e riscaldare gli edifici. Significa anche un’amministrazione cittadina più interattiva e reattiva, spazi pubblici più sicuri e un migliore soddisfacimento delle esigenze di una popolazione che invecchia.”

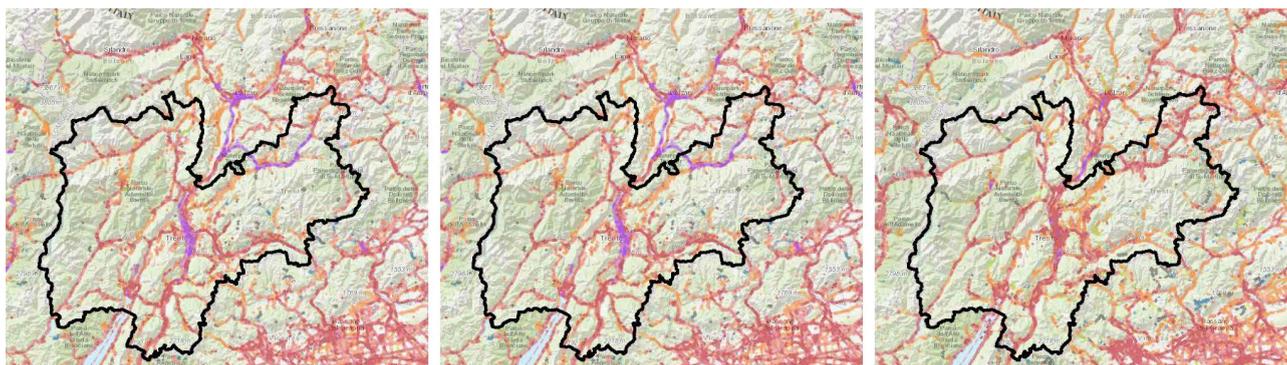
E’ evidente che non può esistere connettività senza infrastrutture; esse rappresentano il mezzo attraverso cui il miglioramento della connettività può essere raggiunto. Si possono riconoscere tre categorie di connettività: trasporti, comunicazioni, energia; a cui se ne affianca una quarta definita dagli ecosistemi/rete ecologica.



Sistema delle reti di trasporto



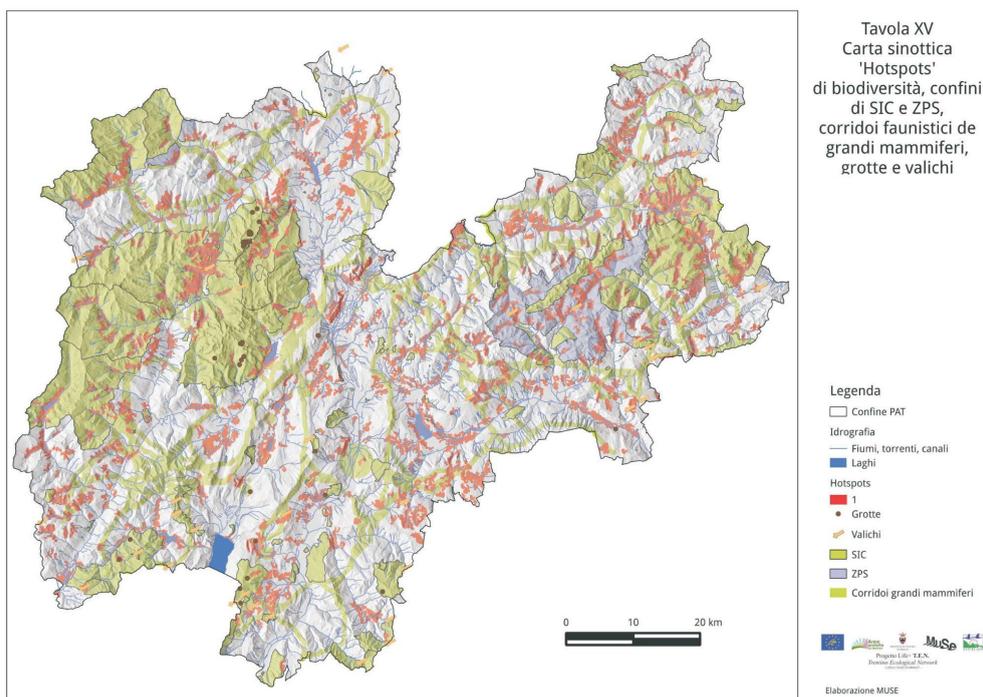
Estratto del sistema delle reti dell'energia relativo allo sviluppo della rete di distribuzione del gas naturale e interrelazione con gli impianti di teleriscaldamento a biomassa (PEAP)



Mappa della copertura della rete mobile 2G, 3G, 4G, 5G nperf.com suddivisa per operatore in Trentino

Le reti infrastrutturali sono accomunate da alcune caratteristiche che le distinguono dalle reti sociali. Esse hanno natura fisica (e questo si applica anche nel caso di infrastrutture digitali), rappresentano strutture di supporto ai servizi erogati a tutti i cittadini, sono territoriali, in quanto collocate nello spazio geografico dei luoghi, e difficilmente duplicabili.

La dotazione infrastrutturale e gli investimenti su di essa possono rappresentare un motore per la crescita economica e la coesione sociale, e uno strumento per la politica pubblica.



Progetto Life-TEN Prefigurazione del sistema della “rete ecologica”

Il riconoscimento di una molteplicità di reti della connettività prefigura la possibilità di interconnessione e determina la necessità di un approccio intermodale, oggi facilitato anche dalle innovazioni tecnologiche. L'intermodalità è quindi intesa come lo sviluppo dell'accessibilità a molteplici sistemi di rete. La pianificazione deve mirare allo studio delle ipotesi di collegamento/connessione/interscambio tra i diversi sistemi.

E' necessario un approccio trasversale dove l'interazione dei vari sistemi di rete infrastrutturale sia identificata come valore aggiunto, come potenzialità di valorizzazione dei singoli sistemi derivante dalla loro pianificazione unitaria. Si cita a titolo di esempio l'opportunità di sfruttare i nuovi corridoi infrastrutturali per i trasporti in abbinamento ai corridoi energetici per trasferire i flussi, quali elettrodotti, metanodotti, liberando spazi ora occupati dalle relative infrastrutture, che creano impatti negativi sulle componenti faunistiche in quanto occupano nicchie ecologiche particolari, si ineriscono trasversalmente sui versanti e tagliano corridoi faunistici. Allo stesso modo la pianificazione delle reti dei trasporti e la rete ecologica potrebbero essere sviluppate non solo in termini di interferenza ma anche di interazione ed integrazione.

La molteplicità dei sistemi di rete riscontrabili all'interno di un ambito territoriale definito implica che le strategie di sviluppo/miglioramento della connettività e quindi le risposte al fabbisogno di connettività di quel territorio debbano prevedere azioni integrate rispetto alle diverse reti. Gli interventi, che tali strategie ed azioni indirizzeranno, agiranno attraverso strumenti diversificati sulla più ampia gamma possibile di sistemi di rete.

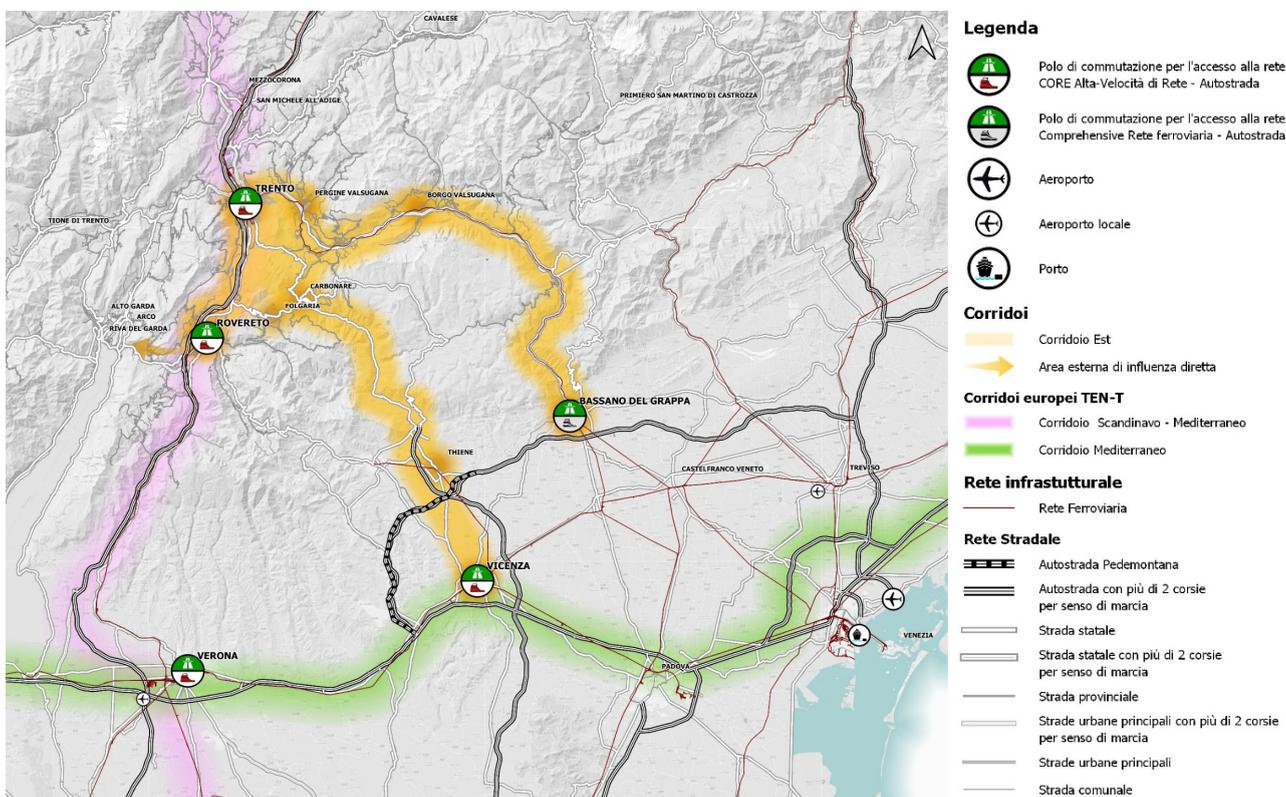


4. Ambito di connessione Corridoio Est

4.1 Perché il corridoio Est?

La prima parte del documento è tesa a dare forma e sostanza allo strumento degli ambiti di connessione che si aggiungono alla dotazione del vigente PUP, e che nel documento preliminare rimanevano tra le intenzioni inesprese, sottese ad un ragionamento prodromo ma che nella sua fase di evoluzione si caratterizzava per l'indeterminatezza dovuta alla limitata porzione del territorio provinciale coinvolto. L'attivazione in via prioritaria dell'ambito di connessione Corridoio Est risponde all'esigenza di risolvere, dotando la pianificazione provinciale di strumenti adeguati, il tema del collegamento con il Veneto, dei volumi di traffico che interessano la Valsugana e delle esigenze di connessione che esprimono in particolare i territori della Vallarsa e degli Altipiani Cimbri.

E' noto come la connessione con il Veneto sia da tempo un tema che la Provincia si pone. Il PUP vigente individua la soluzione nel corridoio di accesso Est che interessa l'asse della Valsugana, la ferrovia esistente e la SS47. Le progettazioni e la programmazione che nel tempo si sono susseguite danno evidenza che il potenziamento del corridoio che interessa la Valsugana, e in generale, singoli episodi infrastrutturali anche di rilievo autostradale, da soli non sono in grado di fare fronte alle complesse rilevanze che pone il tema delle connessioni e delle reti per la mobilità. Vi sono infatti da un lato, le criticità dovute all'attraversamento, ai rilevanti flussi di traffico che hanno origine e destinazione fuori dall'ambito, talvolta anche fuori provincia, e dall'altro la necessità di rispondere al fabbisogno di connessione che esprimono territori oggi qualificabili come 'isolati' o 'periferici' rispetto al sistema della mobilità che caratterizza il territorio provinciale.





Con riferimento al contesto infrastrutturale dell'ambito, il Corridoio Est si distingue per una trama reticolare delle connessioni esistenti più vicina a logiche insediative e diffusive dell'area padana, piuttosto che dei tipici sistemi vallivi del Trentino. Va inoltre tenuto conto delle polarità che influenzano l'area, potenzialmente connessa con la rete euronazionale rappresentata rispettivamente da Trento e Rovereto in territorio trentino per il corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo e da Bassano del Grappa e Vicenza in territorio veneto per il corridoio TEN-T Mediterraneo.

Ciò nonostante il territorio ricompreso nell'ambito esprime un deficit di accessibilità alle dorsali e ai poli citati. I corridoi, così come definiti dal vigente PUP, propongono solo parziali risposte alle esigenze di connessione di aree come gli Altipiani Cimbri. Allargare l'area rispetto alla quale ponderare scelte territoriali consente la previsione di soluzioni in grado di massimizzare la risposta al fabbisogno di connettività. Uno dei temi di rilievo nell'ambito della valutazione delle esigenze di connessione è ad esempio l'aumento degli squilibri demografici, anche la SproSS afferma che " in un Paese tra i più vecchi di Europa (nel 2019, per indice di vecchiaia, l'Italia è prima in UE, per natalità all'ultimo posto), la dinamica demografica trentina evolverà verso una stabilizzazione della popolazione. In alcune aree sarà addirittura evidente un calo (es. Primiero, Altipiani Cimbri) e l'invecchiamento della popolazione contribuirà a differenziare le comunità in termini di un progressivo impoverimento di risorse umane e capitale sociale (in alcuni territori più di altri, per un fenomeno che genererà impatti su tutta la Provincia).

Si rimarca quindi la specificità dell'ambito che si intende attivare con la presente variante anche quale prototipo rispetto all'insieme degli ambiti individuati al capitolo 3. Va ricordato infatti che gli ambiti condividono l'obiettivo - introdotto tra le finalità delle reti per la mobilità del PUP - della prefigurazione dell'infrastrutturazione multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività, precisato che per ciascun ambito sono da definirsi i criteri di selezione degli interventi come sopra descritti.

I capitoli che seguono vogliono illustrare anche il metodo ed i contenuti di riferimento per l'eventuale attivazione di altri ambiti o la scelta di estendere a livello provinciale il quadro alla scala adeguata per la selezione degli interventi infrastrutturali intermodali attraverso ipotesi progettuali di massima o piani stralcio della mobilità.

4.2 Il corridoio Est e le connessioni tra Trentino e Veneto

La necessità di disporre di un efficiente collegamento tra Trentino e Veneto lungo la direttrice Nord-Ovest/Sud-Est, tra gli ambiti territoriali di Vicenza e Trento, a servizio delle aree del Brenta e dell'Astico, negli anni è stata più volte affrontata dalla programmazione e pianificazione sia nazionale che delle due regioni interessate.

Allo stato attuale la fascia pedemontana veneta e il Trentino non possiedono collegamenti funzionali in grado di assicurare adeguati standard di connettività per la mobilità e i flussi di scambio sia di passeggeri che di merci. I limiti dell'attuale sistema di connessioni emerge dall'analisi dell'assetto infrastrutturale esistente sul territorio e dalle sue prestazioni di servizio:

- il percorso autostradale, costituito dall'asse Vicenza-Verona-Trento delle autostrade A4 Torino-Trieste e A22 del Brennero, con uno sviluppo di circa 150 km a tre corsie per senso di marcia sulla A4 e a due sulla A22;



- la SS47 della Valsugana il cui tracciato è lungo circa 90 km con alternanza di tratti a una e due corsie per senso di marcia;
- la linea ferroviaria Valsugana Trento-Venezia, a binario unico ed elettrificata solo a valle di Bassano con servizio svolto nelle relazioni Trento-Bassano del Grappa e Bassano del Grappa-Venezia S. Lucia.

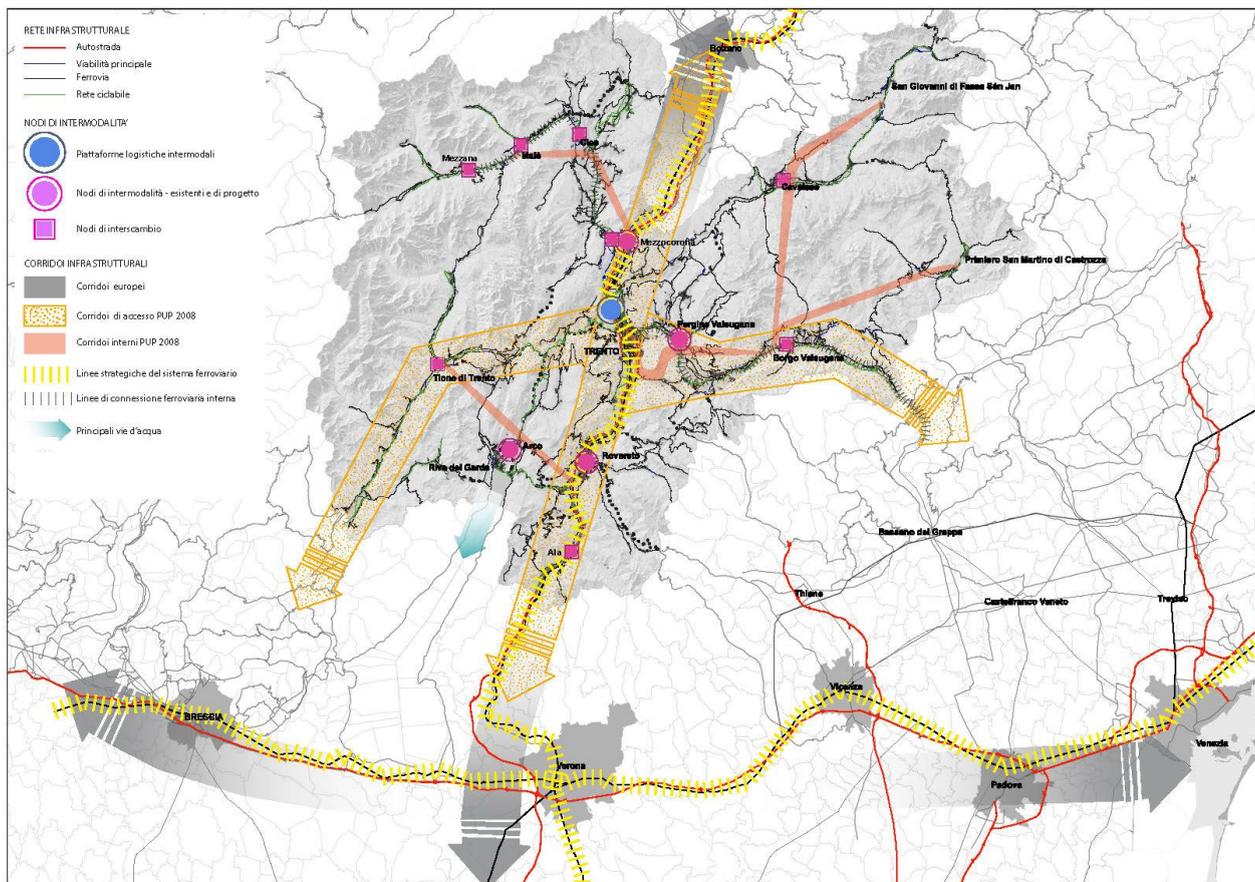
Il percorso autostradale si snoda lungo due arterie che rappresentano gli assi portanti del sistema padano, con un traffico giornaliero medio che supera le 90.000 unità sulla A4 e le 40.000 sulla A22. Tali volumi sono fortemente caratterizzati da una componente pesante che supera il 25% del totale e che, soprattutto sull'autostrada del Brennero, condiziona fortemente il deflusso. Su quest'ultima, inoltre, sono da tenere in considerazione le forti stagionalità del traffico legate agli spostamenti turistici che si traducono in situazioni di congestione non trascurabili.

La SS47 Valsugana evidenzia volumi di traffico giornaliero medio – secondo i dati delle stazioni di monitoraggio del Servizio Gestione strade relative all'anno 2018 - che nella tratta Pergine Valsugana-Levico Terme (loc. Brenta) si attestano sulle 23.000 unità bidirezionali ma con un valore medio di oltre 45.000 veicoli giornalieri bidirezionali nella tratta Trento–Pergine Valsugana con punte superiori a 55.000 veicoli al giorno. Anche su questa infrastruttura si registra una significativa presenza di traffico pesante e di punte di frequentazioni legate alla stagionalità che determinano concentrazioni di flusso inadeguate rispetto alle attuali caratteristiche geometrico–funzionali dell'infrastruttura. Tale deficit si traduce in più che frequenti condizioni di accodamento e congestione veicolare e incidentalità con forti impatti sulla collettività soprattutto in considerazione dei numerosi centri abitati interessati direttamente o indirettamente dalla infrastruttura viaria.

Infine, la linea ferroviaria della Valsugana Trento-Venezia, pur con diversi interventi e investimenti che negli anni le sono stati dedicati, si presenta inadeguata alle esigenze della mobilità di breve e medio/lungo raggio per deficit geometrici e di cadenzamento che non consentono ancora di offrire un servizio efficiente e moderno.

Pur a fronte di carenze infrastrutturali e di evidenti disomogeneità interne inadatte rispetto alle esigenze di espansione dei mercati e rafforzamento dei rapporti di scambio, va rilevato che il contesto produttivo trentino, così come quello veneto, considerata la posizione strategica di questo ambito rispetto al corridoio nazionale padano e a quello transnazionale del Brennero, esprime da decenni rilevanti potenzialità economiche orientate alla crescita e all'innovazione. La necessità di connettere efficientemente le due Regioni, con l'intento di risolvere le problematiche ambientali e funzionali legate alla SS47 e di rispondere alle esigenze di mobilità rispetto ai problemi della rete di trasporto, ha portato nel tempo a ricercare soluzioni idonee in considerazione della domanda espressa dal tessuto economico e sociale e delle emergenze e peculiarità ambientali dell'area.

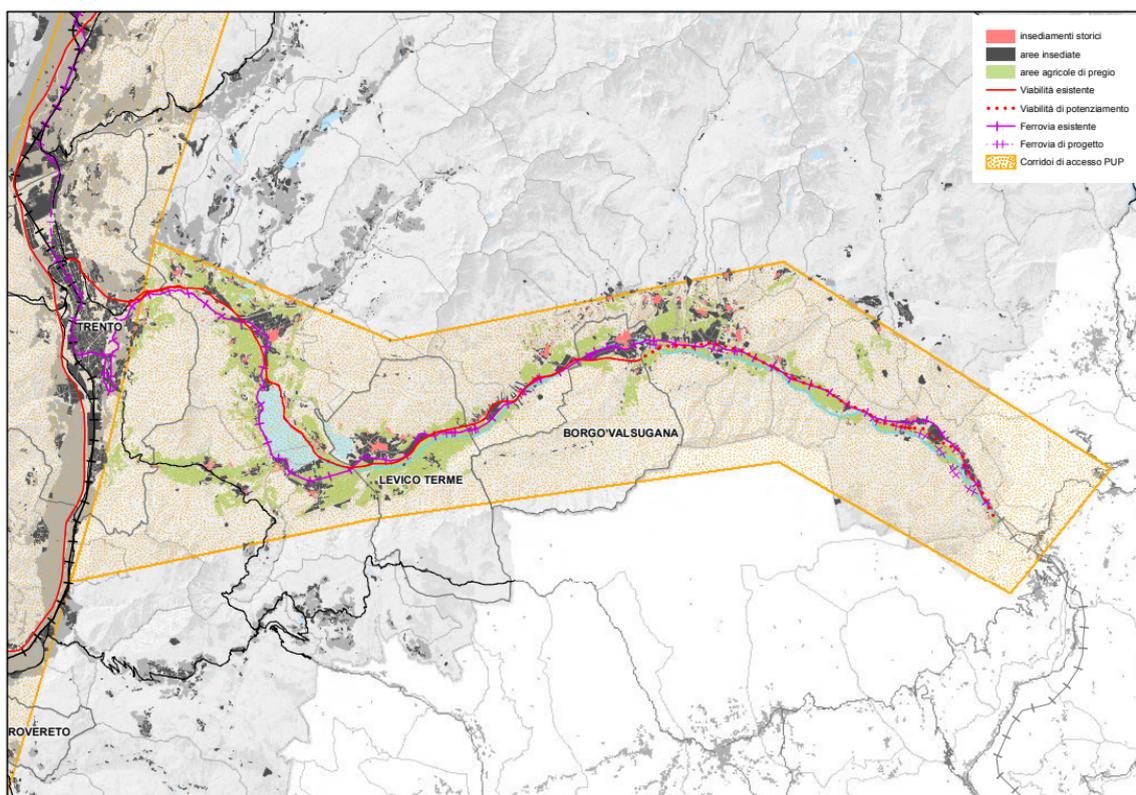
Si sono consolidate due alternative di collegamento stradale - il previsto completamento verso nord dell'autostrada A31 e la rifunzionalizzazione della SS47 della Valsugana - in considerazione delle possibilità di passaggio offerte rispettivamente dalle valli del Brenta e dell'Astico, affiancate dal potenziamento della linea ferroviaria Bassano-Trento.



Sistema delle reti infrastrutturali del Piano urbanistico provinciale nel quadro dei corridoi europei

Se la A31, realizzata negli anni '70 nel solo tratto tra Vicenza e Piovene Rocchette e più recentemente completata a sud fino alla connessione con la Transpolesana verso Rovigo, rappresenta mediante il prolungamento dal Veneto al Trentino il compimento della visione originaria del progetto di rete autostradale, per questo ricompreso nella concessione riconosciuta ad A4 - Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova spa, le difficoltà generali legate al suo completamento e la necessità di dare risposte adeguate alle istanze già richiamate hanno portato negli anni a ipotizzare un nuovo ruolo per la SS47 e a spostare su di essa l'attenzione come alternativa preferibile in termini di fattibilità.

Il Piano urbanistico provinciale ha individuato il corridoio Est – Valsugana, identificandolo nell'asse della SS47, con i relativi potenziali sviluppi, e con l'asse della ferrovia della Valsugana oggetto di interventi di miglioramento. Obiettivo del Piano vigente, come detto, è finalizzato al collegamento con il Veneto e all'interconnessione nell'ambito del corridoio europeo "Mediterraneo", lavorando sullo sviluppo della SS47 e sul potenziamento della ferrovia della Valsugana: le possibili opzioni richiedono - nel disegno del PUP - politiche condivise con la Regione del Veneto, considerata la rilevanza del collegamento, alternativo al Brennero, e la sensibilità ambientale delle aree interessate in particolare nella zona dei laghi di Levico e Caldonazzo.



Il sistema insediativo e infrastrutturale della Valsugana e le indicazioni del Corridoio Est nel Piano urbanistico provinciale

Nei ragionamenti sul corridoio Est la SS47 della Valsugana evidenzia tuttavia problematiche, connesse con i volumi di traffico, le sue caratteristiche geometrico-strutturali (segnate da riduzioni di sezione, con presenza di intersezioni a raso e con curvature e distanze che riducono la visibilità degli utenti), la presenza di numerosi insediamenti abitati direttamente attraversati dal tracciato e la delicatezza ambientale della zona dei laghi di Levico e di Caldonazzo, che richiedono la sostanziale risoluzione in termini di riduzione dei flussi. A queste criticità va inoltre aggiunta la pressione delle nuove viabilità realizzate come la Pedemontana Veneta e la A31 Sud verso Rovigo o in programmazione come l'autostrada Cremona-Mantova.

Le problematiche dell'asse della Valsugana e la rilevanza di un tracciato alternativo alla SS47, inserito a livello europeo come elemento che concorre al collegamento tra il corridoio "Mediterraneo" e il corridoio "Scandinavo- Mediterraneo" nel più ampio contesto della Rete dei Trasporti Europea, devono essere assunte alla base di una lettura complementare delle due infrastrutture - Valsugana e collegamento tra le valli dell'Adige e dell'Astico -, in quanto elementi in grado di garantire la continuità dei collegamenti tra Veneto e Trentino capaci di agire in maniera coordinata alla scala territoriale.

La definizione del reciproco ruolo tra i due tracciati, da realizzarsi sia con interventi infrastrutturali sia con azioni gestionali (tra cui ad esempio limitazioni di velocità e/o di percorrenza per categoria veicolare, come ipotizzato già nel Piano urbanistico provinciale con l'introduzione di forme di pedaggio selettivo del traffico merci) consentirebbe di risolvere le esigenze di collegamento e insieme di ridurre il traffico sulla strada statale della Valsugana, in ragione di una differente specializzazione delle due infrastrutture: l'asse della SS47 quale arteria a servizio del traffico locale e della mobilità di breve-media percorrenza, confermando in questa prospettiva le opere di modernizzazione della linea ferroviaria, e il collegamento tra le valli dell'Adige e dell'Astico quale



asse funzionale alla gestione della mobilità di medio lunga percorrenza attraverso la connessione diretta alla rete infrastrutturale nazionale ed europea.

Considerato che nei corridoi di accesso sono ammessi nuovi collegamenti - stradali e/o ferroviari - atti ad assicurare le connessioni tra il Trentino e le Regioni limitrofe, è possibile ricomprendere il completamento della A31 nord con interconnessione infrastrutturale viaria tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige a sud di Trento nell'ambito della coerenza con i principali elementi indicati dal Piano urbanistico provinciale per i corridoi di accesso ed in particolare il Corridoio di accesso Est.

Rispetto a questo quadro è stato costituito un Comitato Paritetico (Stato, Regione del Veneto, Provincia autonoma di Trento), che nel 2016 ha definito un "Documento conclusivo", individuando lo scenario di comune interesse "nel corridoio d'interconnessione infrastrutturale tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige, che in territorio trentino si contestualizza anche come un collegamento tra viabilità ordinarie e, segnatamente, tra la SS47 'della Valsugana' e la SS 12 'dell'Abetone e del Brennero' il quale presenta le ricadute positive nel contesto dei territori interregionali". Anche sulla base di quanto contenuto nel Programma di sviluppo provinciale per la XVI Legislatura la Provincia autonoma di Trento nel 2019 ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un Memorandum integrativo che evidenzia la necessità di "un'analisi e un approfondimento più marcati in ordine allo scenario complessivo di mobilità tra il Veneto e il Trentino, nella cornice degli atti programmatici e delle proposte avanzate dai rispettivi Enti territoriali nonché dal citato Comitato Paritetico." A questo fine è in corso la sottoscrizione, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Regione del Veneto e della Provincia, dell'Atto aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato paritetico del 9 febbraio 2016, con cui le parti convengono di integrare "l'articolazione dello scenario generale di comune interesse, che riguarda i collegamenti trasportistici tra la Provincia Autonoma di Trento e l'area del Veneto Centrale, si arricchisce (in alternativa all'ipotesi di un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico, Valsugana e Valle dell'Adige) con l'opzione di un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di "Rovereto Sud".

In tal senso si evidenzia la necessità di concretizzare un quadro di riferimento provinciale atto a ricomprendere e dare gli elementi alla giusta scala, per la valutazione delle ipotesi progettuali - anche di collegamento tra il Trentino e il Veneto - che massimizzano la risposta al fabbisogno di connettività. Le attività e i progetti fino ad ora avanzati nelle varie sedi, trovano nei capitoli che seguono le evidenze in termini di obiettivi da perseguire per la soddisfazione delle esigenze di connessione e di parametri da rispettare o aspetti da considerare come esito della VAS.

Il box che segue dà evidenza di come la proposta di realizzare il completamento dell'autostrada A31 verso nord rappresenti uno stimolo all'approvazione in via prioritaria dell'ambito di connessione Corridoio Est.

Con riferimento alla progettazione dell'**autostrada Valdastico A31 Nord**, si richiamano di seguito alcune delle fasi interlocutorie intercorse anche al fine di evidenziare l'influenza della procedura amministrativa e autorizzativa nell'addivenire ad una intesa tra la Provincia, lo Stato ed altri enti territoriali.

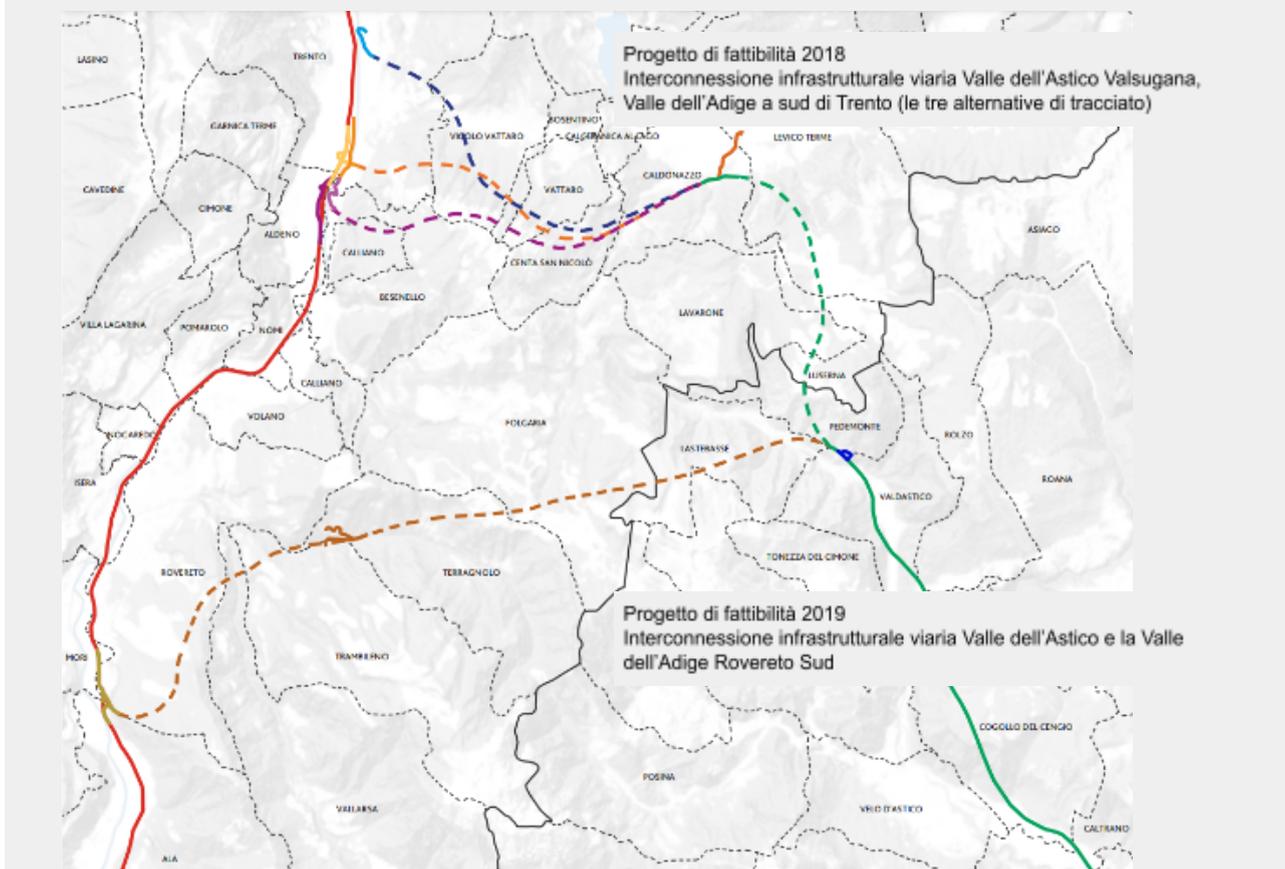
Va ricordato infatti che il concessionario dell'autostrada Valdastico A31 Nord ha attivato nel 2012 la procedura approvativa del progetto preliminare del tratto di completamento verso nord tra Pivene Rocchette e l'A22, che ha visto l'espressione del parere negativo della Provincia in seguito al quale il progetto è stato sottoposto a valutazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Nel 2013 il CIPE ha approvato in linea tecnica il progetto preliminare limitatamente al primo lotto, con il rinvio al progetto definitivo per l'intera tratta da perfezionarsi nell'intesa con la Provincia; la deliberazione assunta dal Comitato è stata in seguito annullata dal Consiglio di Stato. In breve, la sentenza 499 del 2019 (ricorrente

comune di Besenello) riconosce sostanzialmente la necessità di una progettazione unitaria che nel 2013 era mancata.

Nel frattempo, al fine di giungere ad un'intesa, il CIPE ha previsto la costituzione di un Comitato paritetico tra Stato, Regione Veneto e Provincia per la scelta della soluzione condivisa da proporre in approvazione. Dai lavori del tavolo, conclusi nel febbraio 2016, emerge la proposta della Provincia relativa al percorso T2 di collegamento con la SS47 (tangenziale - Pergine) e uscita a Trento sud unitamente all'elettificazione della linea ferroviaria Valsugana Trento-Venezia. Le ipotesi emerse sono state oggetto di valutazione del gruppo tecnico di coordinamento interistituzionale al fine di dare attuazione operativa agli indirizzi delineati dal comitato paritetico. Il "Documento conclusivo" individua lo scenario di comune interesse "nel corridoio d'interconnessione infrastrutturale tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige, che in territorio trentino si contestualizza anche come un collegamento tra viabilità ordinarie e, segnatamente, tra la SS47 'della Valsugana' e la SS 12 'dell'Abetone e del Brennero' a sud della città di Trento. Nell'aprile 2019 la Provincia ha trasmesso al Ministero (MIT) un memorandum integrativo dove viene condiviso il lavoro svolto dal comitato paritetico ma anche ribadita la necessità di garantire un'analisi e un approfondimento più marcati in ordine allo scenario complessivo di mobilità tra il Veneto e il Trentino.

Nel predetto Memorandum integrativo viene valutata l'opportunità di studiare un'alternativa ulteriore tra il vertice del primo lotto dell'A31 Nord a Pedemonte e l'A22 con sbocco nella zona "Rovereto Sud" e di disporre conseguentemente di un atto aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato Paritetico del 9 febbraio 2016 che permetta di condividere con il MIT, Regione del Veneto e Provincia autonoma di Trento questo nuovo scenario.

Di seguito si riporta un estratto dei tracciati dal documento "Corridoio viabilistico d'interconnessione del Trentino con il Veneto. Progetto di fattibilità 2018 (Trento) e 2019 (Rovereto). Descrizione sintetica del progetto" predisposto dal concessionario dell'autostrada Valdastico A31 nell'ambito della procedura sopra richiamata.





4.3 Le connessioni interne

Nell'approccio strategico adottato dal PUP le relazioni tra territorio e corridoi infrastrutturali sono declinate nel Piano mediante un modello sistemico articolato su corridoi di accesso, corridoi interni e reti per la mobilità. La pianificazione e l'attuazione degli interventi devono assicurare l'integrazione intermodale delle infrastrutture ferroviarie, stradali e logistiche previste ai vari livelli sul territorio provinciale; devono inoltre perseguire la stretta connessione con il quadro di distribuzione dei servizi, che assume forme concentrate o reticolari a seconda della tipologia insediativa e della articolazione ed efficienza della mobilità.

In questo quadro il primo livello di connessioni è quello alla scala dei corridoi di accesso e in particolare rispetto al corridoio del Brennero: nell'ottica prioritaria degli interventi sul corridoio Nord-Sud, la programmazione della mobilità provinciale non può non considerare le connessioni con questo corridoio, intendendo - sul territorio provinciale - il rapporto con A22, ferrovia del Brennero e SS12. La pianificazione delle nuove scelte di mobilità richiede un'integrazione gerarchica rispetto alle principali infrastrutture esistenti lungo l'asse Nord-Sud e alle relative diramazioni nelle valli, perseguendo il miglioramento della funzionalità dell'intero sistema infrastrutturale e insieme la dotazione di adeguati nodi di connessione per l'accessibilità sia delle aree urbane che dei territori periferici (uscite/svincoli stradali, stazioni ferroviarie, parcheggi o aree di interscambio ferro-gomma).

Il coordinamento, in particolare, con gli attraversamenti di Trento e Rovereto è parte integrante di ogni azione programmatoria sui corridoi di accesso e interni. Nell'ambito del corridoio del Brennero il Lotto prioritario 3 "Circonvallazione di Trento e Rovereto" prefigura un progetto complessivo alla scala provinciale e alla scala urbana, dove il nuovo tracciato ferroviario – come già visto sopra - comporta necessariamente il ripensamento dell'attraversamento delle due città sia esterno, sia rivolto alla connessione interna mediante nuovi sistemi di collegamento urbano. Il progetto della Circonvallazione ferroviaria di Trento, finanziato dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) è oggi in fase di appalto per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori e la realizzazione dell'opera è prevista entro il 2026. Nell'aggiornamento 2020/2021 del Contratto di Programma RFI unitamente al lotto 3a - Circonvallazione di Trento, viene riportato anche il lotto 3b - Circonvallazione di Rovereto, per la quale è in corso la progettazione di fattibilità di prima fase cui seguirà l'elaborazione del progetto di fattibilità tecnico economica.

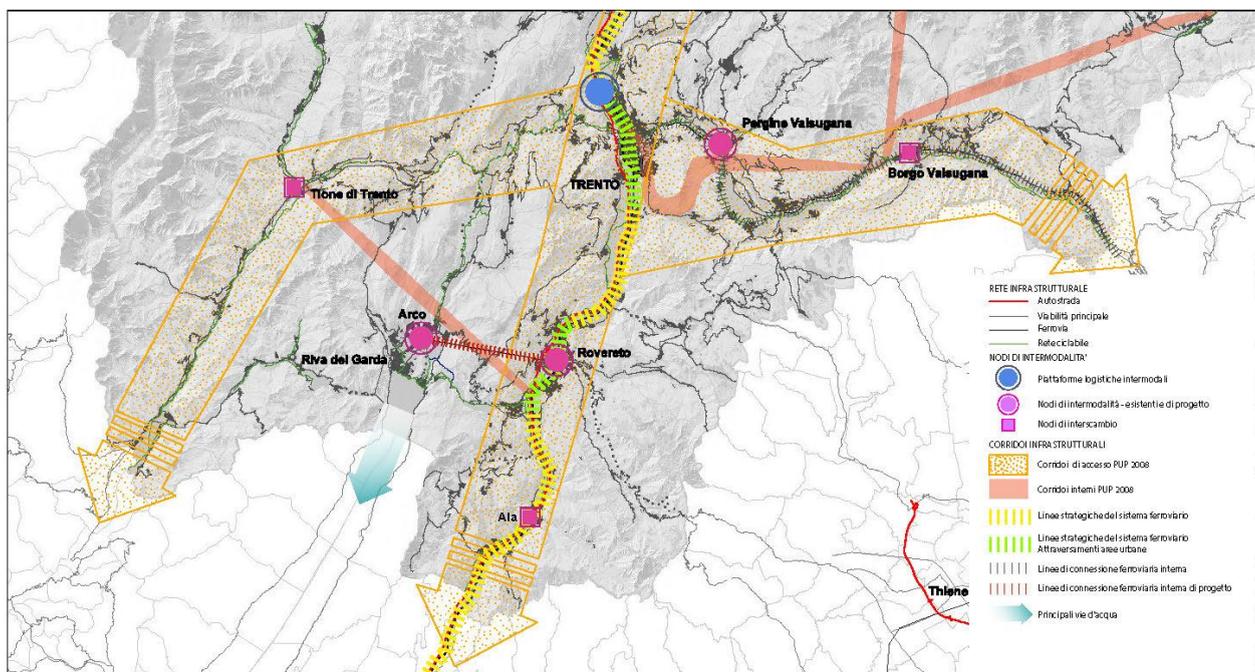
Nella logica dell'efficientamento della rete ferroviaria, per estenderne il più ampio uso in alternativa alla strada e all'autostrada, è fondamentale il ruolo degli Interporti al fine di ridurre significativamente tempi e costi per il trasferimento delle merci dalla gomma alla rotaia. L'ampliamento e ammodernamento dell'Interporto di Trento sono oggetto del protocollo d'intesa (2020) e successiva convenzione (2021) con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per un sostanziale contributo allo shift modale da trasporto su gomma a quello su ferro, erodendo parte del traffico pesante che interessa l'A22 ma anche le SS12 e SS47. Anche la realizzazione di un polo di interscambio modale presso la stazione di Rovereto è contenuto nel protocollo tra Rete Ferroviaria Italiana approvato nel 2020.

Come anticipato Trento e Rovereto rappresentano le polarità trentine della rete TEN-T. Al pari dell'influenza generata da detti poli, l'ambito Corridoio Est subisce gli effetti dei poli in territorio veneto di Bassano del Grappa - polo di commutazione per l'accesso alla rete comprensive e

autostrada - e Vicenza - polo di commutazione per l'accesso alla rete CORE Alta-Velocità e autostrada. Nel caso del Veneto, l'elemento ordinatore di questa bipolarità è rappresentato dalla Superstrada Pedemontana Veneta su cui si innestano sia la SS.47 "Valsugana" che la A31. Il nodo di Bassano del Grappa risulta pressoché completo anche dal punto di vista multimodale grazie alla presenza della stazione ferroviaria, attuale elemento separatore tra la tratta non elettrificata e a singolo binario (Trento – Bassano del Grappa) e quella elettrificata (Bassano – Mestre) parzialmente a doppio binario (da Maerne di Martellago a Mestre) con previsione di estensione del raddoppio fino a Castelfranco Veneto. La funzionalità del nodo di Vicenza, su cui è previsto il completamento della linea ferroviaria Alta Velocità e il potenziamento della stazione, in rapporto al Corridoio Est, viceversa, è solo sulla carta, sia dal punto di vista stradale sia, soprattutto, ferroviario. Il collegamento a Rovereto tramite la SS46 presenta infatti caratteristiche geometrico funzionali inadeguate per essere considerato un itinerario di collegamento interregionale e la ferrovia Vicenza – Schio termina all'interno del centro abitato di Schio e, ad oggi, non risultano previsioni di ulteriore prosecuzione.

Gli interventi di riorganizzazione dei nodi ferroviari devono in ogni caso contemplare interventi di potenziamento dell'accessibilità territoriale. Il rischio, diversamente, è una concentrazione dei flussi che contribuiscono ad accentuare le esternalità in termini di congestione della rete esistente.

I corridoi interni, secondo livello di connessioni richiesto dalla visione del Piano vigente, rientrano in tale logica e rispondono ad un modello di mobilità alternativa per potenziare il collegamento intervallivo nel segno della razionalizzazione dei traffici e del contenimento delle emissioni.



Il collegamento Rovereto-Arco-Riva del Garda, gli attraversamenti urbani e le connessioni ferroviarie nell'ambito dei corridoi interni definiti dal Piano urbanistico provinciale (Allegato A, l.p. n. 5 del 2008)



Gli interventi programmati a completamento degli investimenti sui nodi ferroviari dell'asse del Brennero di Trento e Rovereto, rientrano nel protocollo d'intesa con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. approvato il 17 aprile 2020 con il quale è istituito un Gruppo di Lavoro per la progettazione e la successiva realizzazione di opere infrastrutturali di importanza strategica per la rete ferroviaria provinciale. Di questi, rientrano nell'ambito dei corridoi interni l'elettrificazione e l'attrezzaggio tecnologico della ferrovia della Valsugana, gli studi di fattibilità per il collegamento ferroviario fino a Feltre come parte del ring delle Dolomiti, la sistemazione della ferrovia tra Trento e Rovereto nell'ottica della mobilità interna mediante la realizzazione di un nodo di interscambio presso la stazione di Rovereto e la riattivazione della stazione di Calliano.

Di particolare rilievo tra i corridoi interni, sebbene non direttamente ricompreso nell'ambito Corridoio Est, è il collegamento ferroviario Rovereto-Riva del Garda, oggetto dal 2010 di una serie di approfondimenti, dapprima con il riconoscimento dell'opera tra quelle strategiche rispondenti al piano provinciale della mobilità e poi nel 2012 con il concorso di idee finalizzato ad acquisire elementi per la verifica di fattibilità di un'alternativa sostitutiva al trasporto su gomma per la mobilità delle persone e per i collegamenti tra centro e periferia. Completato l'assetto viario con il collegamento tra l'Alto Garda e la valle dell'Adige mediante la realizzazione del nuovo tratto stradale Loppio-Arco, obiettivo di un nuovo sistema di mobilità che metta in relazione Rovereto, Mori, Arco e Riva del Garda – con la possibile estensione verso le Giudicarie - è quello di dotare il territorio di una infrastruttura per una mobilità sostenibile in grado di governare lo spostamento delle persone in un'area nodale del territorio provinciale per densità abitativa, presenze turistiche e rilevanza economica. E' ad oggi in corso il dialogo con il Ministero per riconoscere l'opera tra quelle di importanza strategica di RFI. Sull'asse ferroviario Rovereto - Riva del Garda si inserisce inoltre l'hub intermodale di Arco, previsto dal piano territoriale della comunità Alto Garda e Ledro, allo scopo di consentire lo scambio di merci e persone, l'interscambio tra mezzi di trasporto privati e mezzi di trasporto pubblico su gomma, su ferro e acqua a servizio dell'intero territorio della Comunità.

Il piano territoriale della Comunità Alta Valsugana e Bersntol conferma invece le indicazioni infrastrutturali di lungo periodo del PUP, prevedendo il tunnel della SS47 sotto il Colle di Tenna e l'elettrificazione della linea ferroviaria Trento-Venezia, quali interventi strategici per il territorio. Il Piano richiama il rafforzamento della connettività come azione significativa finalizzata alla definizione delle gerarchie di attraversamento, accesso e scambio sul territorio in tema di mobilità e trasporto anche in relazione ai territori limitrofi ed alla valorizzazione dei percorsi tematici e di rilevanza turistica già presenti. In tal senso introduce anche la previsione di un collegamento funzionale di connessione tra l'area dei laghi di Caldonazzo e Levico e l'Altipiano di Lavarone.

Gli interventi che materializzano i corridoi interni richiedono a loro volta il raccordo e il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico per l'innervamento del territorio. Le iniziative che hanno interessato il territorio provinciale in tal senso o che sono in programmazione, sia in termini di infrastrutture stradali che multimodali sono numerose. Tra queste, con particolare riferimento all'ambito del Corridoio Est, si richiama la riorganizzazione e raddoppio della SS47 della Valsugana nel tratto tra Castelnuovo e Grigno. L'intervento identifica quali principali obiettivi il controllo dell'accesso del traffico pesante, quindi l'allontanamento del medesimo dai centri abitati con benefici per la salute degli abitanti, e l'incremento delle prestazioni in termini di sicurezza stradale e viabilistica. Il progetto preliminare approvato dalla Giunta provinciale nel 2020 è stato



recentemente oggetto di revisione su richiesta dei comuni interessati a conclusione di un percorso di concertazione dedicato.

Nell'ambito della multimodalità e del trasporto pubblico locale si inserisce il progetto Bus Rapid Transit (BRT) nelle Valli Olimpiche di Fiemme e di Fassa. Con Decreto Ministeriale del dicembre 2020 sono state individuate le opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026. Tra gli interventi individuati in provincia di Trento per rendere efficienti e appropriate le infrastrutture esistenti, c'è la realizzazione del percorso BRT lungo l'intero asse della SS48 da Cavalese fino a Canazei. Oltre all'adeguamento infrastrutturale si evidenzia anche il rilevante investimento in tecnologie a supporto del sistema di trasporto, che lo rende, di fatto, parte di un obiettivo più ampio di MaaS (Mobility as a Service). L'esperienza che oggi si sviluppa in via prioritaria nelle Valli Olimpiche introduce un nuovo approccio alla mobilità ponendo le basi per la replica a livello provinciale.

Per quanto riguarda l'assetto viario di riferimento per l'ambito, le arterie principali sono rappresentati dalla SS12 dell'Abetone e del Brennero e la SS47 della Valsugana, già più volte richiamate. A queste si aggiunge la SS350 di Folgaria che collega la Valdadige, Rovereto e l'A22 con gli altopiani di Folgaria e Lavarone, risultando così la principale via d'accesso a queste località. Da Carbonare la strada piega verso sud lungo la Valdastico, fino ad Arsiero e Schio dove si innesta sulla SS46 del Pasubio che a sua volta risale il Pian delle Fugazze fino ai 1.162 metri per scendere lungo il corso del torrente Leno attraverso la Vallarsa fino a Rovereto. La SS349 della val d'Assa collega con forti pendenze e andamento tortuoso Trento con l'Altopiano di Lavarone e la provincia di Vicenza, risalendo prima la Valsorda e l'Altopiano della Vigolana fino al Valico della Fricca e a Carbonare e, quindi, il passo Vezena.

4.4 Il quadro socio-economico nel Piano urbanistico provinciale

Il Piano urbanistico provinciale vigente, approvato con legge provinciale in data 27 maggio 2008, affronta gli aspetti socio-economici alla scala dell'intero territorio provinciale al capitolo 8 della relazione illustrativa in termini di vocazioni e sviluppo territoriale, declinati rispetto alla valorizzazione del patrimonio culturale, all'assetto demografico ed insediativo, alla qualità territoriale e sviluppo economico ed alle relazioni territoriali. Il piano è corredato da un rapporto di analisi che fornisce un quadro di sintesi rispetto all'assetto territoriale ed alle dinamiche insediative e propone approfondimenti per i singoli territori.

Il quadro delineato dal piano provinciale costituisce riferimento della presente variante, che si inserisce chirurgicamente nel solco di quanto già definito in via trasversale nelle diverse strategie e nei conseguenti obiettivi a suo tempo definiti, grazie al principio della flessibilità che permea lo strumento. La variante amplia gli strumenti a supporto della pianificazione e della programmazione ai fini di una più ampia e condivisa attuazione delle previsioni con particolare riferimento alle reti per la mobilità. Gli indicatori economici e socio demografici sono in ogni caso aggiornati nell'ambito dell'analisi multicriteria sia per la definizione dei bacini di riferimento per le esigenze di connessione, sia nella valutazione degli scenari alternativi.

Il sistema insediativo trentino si caratterizza per una marcata concentrazione gerarchica in termini di dotazioni, di servizi e di attività di tipo urbano nei centri di Trento, Rovereto e nella



conurbazione di Riva del Garda ed Arco. I centri comprensoriali e le principali località turistiche svolgono funzione urbana per i rispettivi ambiti di riferimento dotandosi di servizi e attrezzature di livello base e intermedio.

Si rileva come il patrimonio abitativo della provincia abbia conosciuto una crescita notevole nei decenni scorsi, determinando in particolare in alcuni territori, tra cui si cita l'altipiano di Folgaria-Lavarone-Luserna, quote considerevoli di alloggi non occupati, da ricondursi a fenomeni legati al mercato turistico e dovuti a condizioni di marginalità di queste aree.

Sotto il profilo economico il Trentino appare come un contesto territoriale contraddistinto da forte vocazione e specificità. Il sistema produttivo si sviluppa tramite piccole imprese con un'impreditorialità diffusa su un ampio ventaglio di settori. Si individuano filiere di specializzazione soprattutto negli ambiti agro-alimentare, delle costruzioni e turistico. Il piano urbanistico provinciale sostiene il rafforzamento del settore produttivo sotto il profilo insediativo ed infrastrutturale, perseguendo la razionalizzazione delle localizzazioni, la qualificazione delle attività e dei servizi in relazione all'attrattività territoriale, la valorizzazione delle specializzazioni produttive innovative e la riconversione delle aree dismesse. I poli maggiori sono localizzati tra l'asta dell'Adige e l'alto Garda, ma esistono concentrazioni significative anche nei sistemi a questi più prossimi. Trento presenta una specializzazione funzionale per alcuni servizi mentre Rovereto mantiene una connotazione economica ancora spiccatamente industriale, seppur ridimensionata rispetto al passato. Si evidenzia come nei processi di diffusione e concentrazione delle attività industriali sembrano giocare un ruolo importante le dotazioni terziarie dei centri di riferimento nei contesti locali, oltre alla prossimità ed accessibilità nei confronti delle aree più industrializzate dell'area veneto-padana. Nei sistemi minori (come Cles, Fondo, Tione, Bleggio - Ponte Arche, ecc.) le attività manifatturiere si integrano con i caratteri agro-turistici; i sistemi più marginali dal punto di vista spaziale e della presenza delle attività manifatturiere sono fondamentalmente legati alle attività turistiche.

Nell'economia provinciale gioca un ruolo strategico il settore del turismo, grazie ad un'offerta ben articolata e differenziata per segmenti e territori. In merito il piano urbanistico provinciale persegue la coerenza delle trasformazioni territoriali allo scopo di tutelare e sviluppare l'attrattività turistica del paesaggio trentino.

Il settore agricolo riveste un ruolo di rilievo, sia per la capacità di attivazione economica diretta ed indotta che per gli effetti sulla competitività turistica e agrituristica e sulla tutela ambientale e paesaggistica. A tal fine il piano urbanistico provinciale riconosce l'agricoltura come risorsa primaria da tutelare e promuovere, individuando nelle aree agricole di pregio, riconosciute come invariante, ambiti di particolare importanza colturale e paesaggistica che svolgono un ruolo strategico per l'affermazione della tipicità della produzione agricola trentina.

In questo quadro, il PUP riconosce una situazione di non omogeneità tra i territori rispetto ai diversi indicatori di sviluppo economico e sociale.

Dal punto di vista dell'evoluzione demografica si rileva come, a fronte di una diffusa situazione di crescita e ripresa demografica sul territorio provinciale a partire dall'ultimo decennio del secolo scorso, alcune aree periferiche abbiano visto il perdurare di situazioni negative (Altopiano di Folgaria, Tesino, alta Val di Non). Dagli approfondimenti svolti emerge come il sistema urbano gerarchico che caratterizza il Trentino, dove la dotazione amministrativa, terziaria e commerciale risulta sproporzionata a favore dei due centri principali di Trento e Rovereto e solo parzialmente distribuiti in alcuni centri comprensoriali e località turistiche, condizioni fortemente le dinamiche demografiche. Alcuni territori appaiono in forte "sudditanza territoriale" rispetto ad altri,



manca in modo evidente di un adeguato livello di servizi. Tra questi si elencano la Valle di Cembra, la Valle dei Laghi, la Valle di Ledro e l'Altipiano di Folgaria - Lavarone - Luserna.

Una descrizione interpretativa dell'assetto territoriale è fornita dalla individuazione dei Sistemi Locali del Lavoro (SLL) effettuata dall'Istat a partire dai dati del censimento del 1981 e ripetuta nei decenni successivi. I Sistemi Locali del Lavoro, secondo la definizione di Istat, rappresentano "i luoghi della vita quotidiana della popolazione che vi risiede e lavora. Si tratta di unità territoriali costituite da più comuni contigui fra loro, geograficamente e statisticamente comparabili". Dal 1991, una tendenza generale riscontrata in Italia è stata quella della riconfigurazione dei SLL e della loro diminuzione a causa della concentrazione delle attività produttive e della incrementata mobilità. In Trentino in generale si nota quindi una estensione degli ambiti di mobilità delle vallate turistiche di Fiemme e Fassa, l'estensione dell'area di gravitazione di Trento, la formazione di un piccolo sistema attorno ad Ala. In occasione del censimento 2011, il Servizio Statistica della PAT ha aggiornato l'individuazione dei Sistemi Locali del Lavoro in Trentino che risultano così suddivisi: Arco, Borgo Valsugana, Canazei, Cavalese, Cles, Malè, Moena, Pinzolo, Riva del Garda, Rovereto, Storo, Tione di Trento, Tonadico, Trento.

Dal quadro generale delineato nel Piano urbanistico provinciale, suddiviso nell'individuazione delle Comunità, emerge una situazione di maggior criticità di alcuni territori rispetto ad altri per quanto riguarda le dinamiche economiche e sociali.

In particolare il territorio che riunisce i tre comuni di Folgaria, Lavarone e Luserna, collocati entro lo stesso contesto territoriale e ambientale di altipiano, che si sviluppa verso est in continuità con Asiago, è spesso individuato a tendenza negativa. Il PUP lo descrive come un altipiano di media montagna dove le relazioni stradali sono sufficientemente adeguate, tenuto conto del territorio montano e della distanza contenuta dal fondovalle dell'Adige e da quello della Valsugana. Nel tempo si sono sviluppate occasioni di sviluppo turistico, ma la modesta dimensione demografica complessiva, unitamente alla mancanza di attività economiche forti e di servizi di livello superiore, hanno indotto una perdita progressiva di popolazione. Il territorio si struttura in una serie di piccole e piccolissime località sparse. In particolare il comune di Luserna, che si caratterizza come isola etnica e linguistica cimbra, ha visto uno spopolamento accentuato e denota una condizione di marginalità legata principalmente alla collocazione periferica e alla scarsa accessibilità. Il Comune più consistente è quello di Folgaria, che rappresenta centro di riferimento. Le dotazioni funzionali del territorio degli altipiani relative al settore dei servizi per i residenti sono scarse. La comunità gravita in parte su Pergine Valsugana (Lavarone e Luserna) in parte su Rovereto (Folgaria). Le dotazioni dei servizi culturali e del tempo libero risultano invece superiori alla media provinciale, sovradimensionati rispetto alla popolazione residente dovendo soddisfare la domanda esterna dei turisti. L'indice di mobilità è molto basso, segno di scarsa incidenza della popolazione attiva su quella residente; anche l'indice di pendolarismo risulta basso rispetto alla media. Non vi sono poli di attrazione lavorativa, infatti i comuni gravitano nel Sistema Locale di Lavoro di Rovereto anche se è ragionevole pensare che una parte della forza lavoro sia attiva nell'ambito di Pergine Valsugana. Le attività economiche sono prevalentemente, se non esclusivamente, legate al sistema turistico. La dotazione del patrimonio abitativo è fortemente sovradimensionata rispetto alle esigenze della popolazione locale, con un alto numero di abitazioni non occupate, che nel Comune di Luserna è risultato in fenomeni di degrado e abbandono.

Il PUP vigente evidenzia come il territorio degli Altipiani Cimbri rappresenti un ambito di grande valore ambientale e storico-culturale con una dotazione impiantistica in via di riorganizzazione e alcune strutture turistico-ricreative di livello sovralocale. Per contro, sconta gli effetti di una ridotta



dimensione demografica e di un'accessibilità difficoltosa, soprattutto in alcuni momenti di punta e a seguito di eventi meteorologici che condizionano la percorribilità delle strutture viarie. Questo condiziona la disponibilità di servizi. L'economia turistica dovrebbe trovare maggiori interazioni con altri settori e si dovrebbero incentivare attività produttive compatibili con le condizioni ambientali locali. L'elevato numero di seconde case costituisce un fattore di distorsione del mercato immobiliare e causa di alterazione del sistema insediativo.

Anche all'interno del territorio della Vallagarina, il PUP riconosce alcuni contesti particolarmente disagiati dal punto di vista territoriale, quali Terragnolo e la Vallarsa, che hanno visto una progressiva crisi dell'agricoltura tradizionale e processi di spopolamento a favore di Rovereto, seppur fenomeni di suburbanizzazione abbiano riportato residenti in molti piccoli centri. In quest'area, dal punto di vista demografico solo Trambileno, meglio collegata a Rovereto, risulta in fase di ripresa, confermando invece la condizione di marginalità dei centri delle valli del Leno. I comuni di Terragnolo e Vallarsa risultano carenti anche rispetto alle attività legate al terziario. Le principali dotazioni in termini di servizi gravitano sui comuni di fondovalle posti sull'asta dell'Adige. La mobilità e l'indice di pendolarismo risultano elevati. L'equilibrio complessivo della Comunità della Vallagarina è legato all'articolazione del territorio tra città, aree agricole prevalentemente a nord-ovest, aree manifatturiere a sud e marginalità ad est, più che ad una diffusione omogenea delle attività. Il territorio della Vallagarina conta alcune località turistiche con presenze annuali non particolarmente significative. La zona della Vallarsa rappresenta un ambito di interesse per un turismo di tipo locale e familiare. Le seconde case si concentrano soprattutto nelle località di interesse turistico e dove permangono alloggi di proprietà di famiglie trasferitesi in aree urbane (Vallarsa, Terragnolo, Brentonico). In Vallarsa è forte la presenza di abitazioni non occupate che pareggiano quelle occupate.

Il PUP evidenzia come le aree periferiche del territorio della Vallagarina presentino opportunità di sviluppo turistico purché sappiano trovare una specificità nel mercato, puntando soprattutto sulla salvaguardia delle peculiarità ambientali e sui segni del paesaggio antropico, in particolare nelle valli del Leno. Emerge come l'assetto insediativo disperso delle valli del Leno rappresenti un fattore di debolezza che deve essere affrontato migliorando i servizi di base e le connessioni con il fondovalle.

Per quanto riguarda il territorio dell'Alta Valsugana, l'altopiano della Vigolana presenta un forte carattere residenziale e gravita in parte su Pergine ed in parte su Trento. In generale, l'intero territorio della comunità appare strettamente connesso al sistema urbano di Trento, con il quale vengono instaurate forti interazioni. Le dotazioni di servizi, che a livello di comunità appaiono nella media provinciale, se non superiori, risultano concentrate nei centri di Pergine Valsugana, Levico, Baselga di Pinè e Civezzano, mentre alcuni abitati posti in posizione di marginalità risultano particolarmente carenti, gravitando sui centri maggiori. A livello locale l'accessibilità appare adeguata, specialmente per quanto riguarda la mobilità privata, mentre la concentrazione di alcune funzioni e servizi richiede una attenta politica del trasporto pubblico, con particolare attenzione alle fasce con minore autonomia. Gli abitati dell'altopiano della Vigolana presentano un indice di mobilità e di spostamenti verso l'esterno molto elevato.

L'Alta Valsugana fa parte del Sistema locale del lavoro di Trento, a causa della forte interazione con la città capoluogo, verso la quale gravita un numero consistente di addetti. Il settore pubblico è concentrato nel comune di Pergine Valsugana. Per quanto riguarda il settore produttivo e agricolo si rileva come gli abitati dell'altopiano della Vigolana si collochino agli ultimi posti della graduatoria relativa all'indice di imprenditorialità rispetto al territorio della comunità. Dal punto di vista dell'andamento demografico, si evidenzia una progressiva perdita di popolazione per gli abitati di



piccole dimensioni ed un patrimonio abitativo sovradimensionato rispetto alle effettive esigenze, con risultati di abbandono degli edifici esistenti.

Il PUP evidenzia come il territorio dell'Alta Valsugana appaia articolato dal punto di vista degli ambienti e degli insediamenti e le attività presenti appaiono generalmente diversificate. Rileva la presenza di molte aree agricole di versante e di montagna che possono essere occasione per diversificare l'attività recuperando produzioni storiche e di alta qualità. La stretta connessione con l'area urbana di Trento rappresenta un fattore di forza purché si governi in modo adeguato la mobilità locale. Alcune aree presentano evidenti debolezze. Centa San Nicolò gravita fortemente sui centri vicini per i servizi ed il lavoro. L'altopiano della Vigolana si caratterizza per la spiccata residenzialità, con il rischio di configurarsi come sobborgo di Trento e di Pergine. Relativamente alla mobilità, il miglioramento dei collegamenti non deve costituire un fattore di incentivo del pendolarismo, incrementando ulteriormente i flussi giornalieri verso la valle dell'Adige.

4.5 Le esigenze di connessione del Trentino sud-orientale

Per gli approfondimenti in tema di mobilità ed infrastrutture di trasporto, è stato affidato un incarico di consulenza, risultato in uno studio specialistico che ha analizzato alla scala territoriale il fabbisogno di potenziamento della connettività nell'ambito interessato dalla variante Corridoio Est. L'attività di supporto ha avuto per oggetto una serie di valutazioni sul Corridoio Est di collegamento interregionale tra il Trentino e il Veneto, finalizzate ad offrire criteri guida per la prefigurazione delle configurazioni di infrastrutturazione della Rete della Mobilità che meglio rispondano alle esigenze di accessibilità territoriale delle aree ricomprese nel Corridoio Est.

Le analisi quantitative su cui si fondano le valutazioni sono state effettuate tramite un modello di simulazione dell'interazione tra offerta e domanda di trasporto. Tale modello è concepito per condividere le banche dati di base con sistemi GIS rendendo particolarmente agevole, in tal modo, l'analisi integrata di aspetti riguardanti il sistema dei trasporti, il sistema territoriale, quello antropico e quello delle attività.

Lo studio si è occupato, in primo luogo, dell'aggiornamento del modello di simulazione del trasporto stradale/del traffico della provincia di Trento su piattaforma VISUM, con dati riferiti ad un giorno feriale del mese di Ottobre 2019.

Sono stati successivamente svolti una serie di test sul modello al fine di valutare se esso fosse in grado di far emergere l'impatto di un'azione all'interno del Corridoio Est sui territori dell'ambito e sui territori limitrofi in termini di variazione dello sforzo di accessibilità.

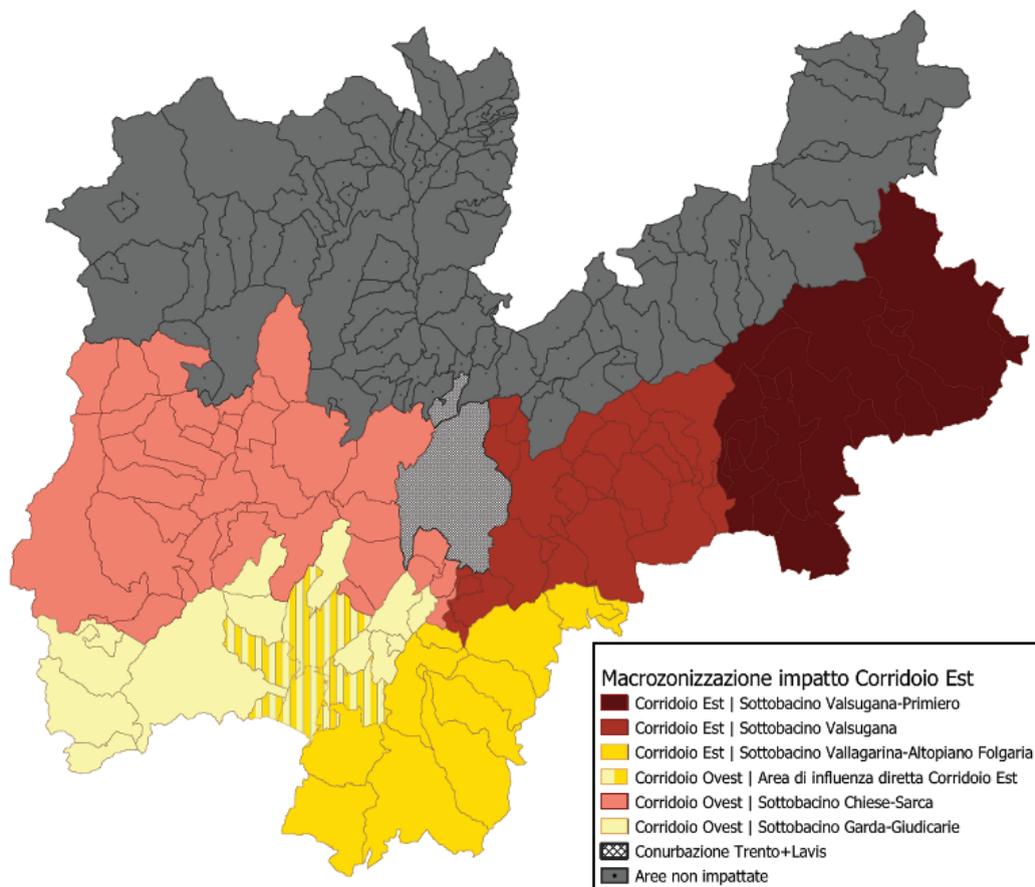
Accertata la capacità del modello di simulazione di traffico di riprodurre le modifiche nell'utilizzo della rete, a seguito di un potenziamento delle connessioni, il modello aggiornato è stato utilizzato al fine del riconoscimento di una serie di sottobacini all'interno dell'ambito Corridoio Est e nelle altre aree della Provincia, ad esso più direttamente collegate, propedeutiche e funzionali a discretizzare il fabbisogno di accessibilità su base territoriale.

Si è provveduto in seguito ad individuare i Poli rispetto ai quali stimare il miglioramento dell'accessibilità ai sottobacini. Ne è risultata l'individuazione di due Poli all'interno della Provincia costituiti dall'area di continuità urbana Trento Lavis e dal Polo Rovereto Mori, a cui si aggiungono 6 Poli extra provinciali rappresentati dal portale Nord del corridoio del Brennero, denominato A22 da quello Sud denominato Verona che svolge anche il ruolo di Polo territoriale provinciale, a cui si

aggiungono anche i Poli delle quattro province di Padova, Treviso, Venezia e Vicenza. Il calcolo dell'accessibilità di ogni sottobacino, per esigenze computazionali, è stato effettuato rispetto ad un nodo territoriale che rappresenta il baricentro di ciascun sottobacino.

La variazione dell'accessibilità dei sottobacini viene verificata reciprocamente e rispetto ai Poli della rete multimodale interna ed esterna alla Provincia.

Si è quindi proceduto ad effettuare un'analisi multicriteriale finalizzata a costruire un ranking del fabbisogno di potenziamento della connettività dei sottobacini del Corridoio Est, basando tale classifica su una serie di indicatori demografici e socio economici.



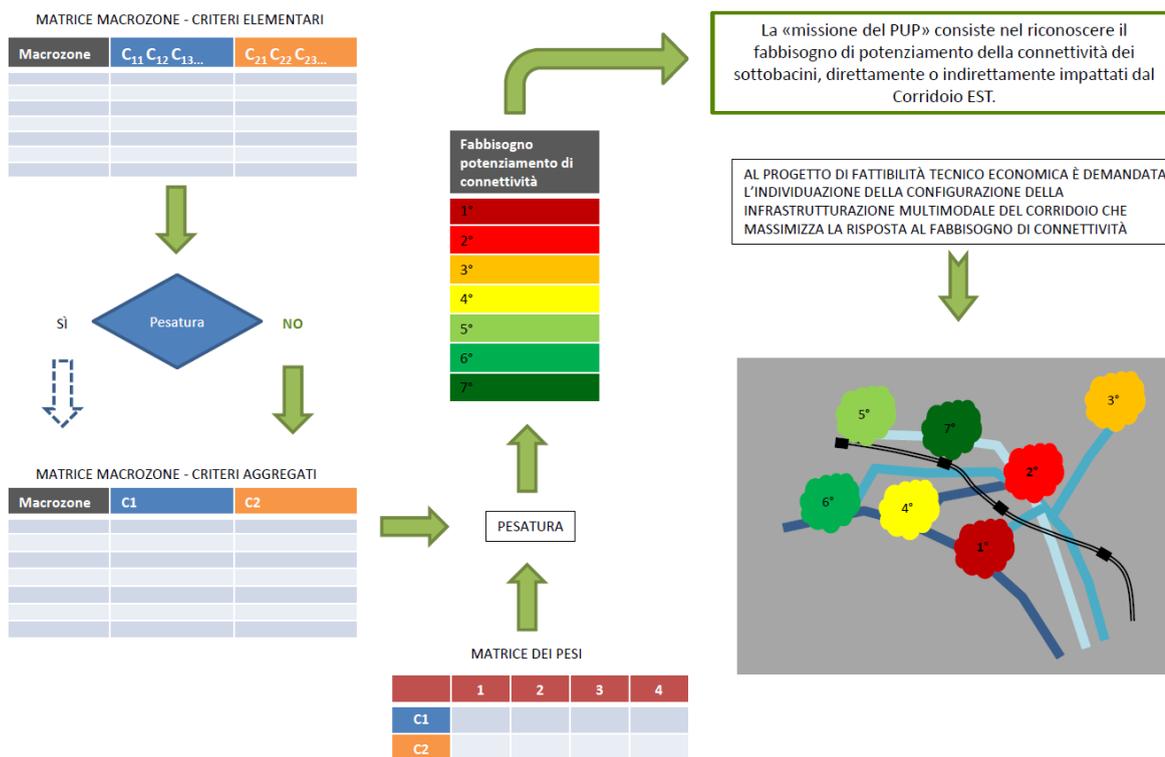
Definizione dei sottobacini per l'analisi del Corridoio Est - Proposta di macrozonizzazione - Appendice 2

L'analisi multicriteriale (Amc) è un metodo che permette di valutare diversi interventi materiali e/o immateriali sulla base di due o più criteri di valutazione costruendo una scala di preferenza tra criteri da applicare nel giudizio di diverse alternative, generando un ordinamento delle alternative allo scopo di individuare la più corrispondente ai criteri considerati. L'analisi multicriteriale è quindi una tecnica per l'analisi e la scelta di alternative che considera in modo esplicito la molteplicità dimensionale del problema decisionale secondo più criteri, scelti e pesati dal decisore. Consente in generale di avere una valutazione più completa degli effetti di un'ipotesi associando indicatori sia di tipo quantitativo che qualitativo. Lo strumento metodologico è costituito da matrici bidimensionali chiamate tabelle di valutazione che incrociano le diverse alternative con i criteri tramite i quali ne vengono valutate le performances. Per ogni ipotesi sarà possibile definire un punteggio riguardante la capacità di soddisfare



lo specifico criterio. Tale matrice viene affiancata da una tabella delle priorità, che riporta l'importanza che viene assegnata a ciascun criterio. Nei casi in cui non si pervenga all'individuazione di un'opzione dominante è necessario considerare sia l'intensità degli effetti (il valore del punteggio) sia le diverse priorità (pesi) assegnate ad ogni criterio. Dalle tabelle di valutazione, e dalla sua combinazione con la tabella delle priorità, si ottiene un ordine di preferenza tra le diverse alternative, che quindi individua la migliore alternativa regolamentare secondo i criteri prescelti.

Nello schema seguente sono sinteticamente illustrate la metodologia e la finalità, in seno al PUP, dell'analisi multicriteriale.



Analisi multicriteriale e di sensibilità - Schema - Appendice 2

Nella tabella è riportato il quadro di insieme del livello di criticità di ciascun indicatore considerato in ordine all'esigenza di potenziamento di connettività.



	Demografico						Socio-Economico																		
	RESIDENTI 2020	DELTA RESIDENTI 2010/2020	INDICE DIPENDENZA 2019	INDICE VECCHIAIA 2019	INDICE RICAMBIO 2019	INDICE DI MALESSERE DEMOGRAFICO	TASSO DI INCREMENTO MIGRATORIO 2019	ARRIVI ITA+STR 2019	DELTA ARRIVI ITA+STR 2009/2019	PRESENZE ITA+STR 2019	DELTA PRESENZE ITA+STR 2009/2019	DELTA POSTI LETTO 2009/2019	IMPRESE 2018 - TURISMO	DELTA IMPRESE 2008/2018 - TURISMO	ADDETTI 2018 - TURISMO	DELTA ADDETTI 2008/2018 - TURISMO	IMPRESE 2018 - MANIFATTURIERO	DELTA IMPRESE 2008/2018 - MANIFATTURIERO	ADDETTI 2018 - MANIFATTURIERO	DELTA ADDETTI 2008/2018 - MANIFATTURIERO	IMPRESE 2018 - ECCELLENZA	DELTA IMPRESE 2008/2018 - ECCELLENZA	ADDETTI 2018 - ECCELLENZA	DELTA ADDETTI 2008/2018 - ECCELLENZA	
Corridoio Est Sottobacino Valsugana-Primiero	4	3	3	4	4	4	3	3	3	3	2	3	4	3	3	3	4	1	4	2	4	4	4	4	4
Corridoio Est Sottobacino Valsugana	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	3	2	2	3	2	1	2	1	3	2	
Corridoio Est Sottobacino Vallagarina-Altopiano Folgaria	2	2	4	3	3	3	1	2	3	2	2	3	2	1	2	1	2	2	2	4	2	1	2	2	
Corridoio Ovest Area di influenza diretta Corridoio Est	3	1	2	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	2	3	2	2	3	3	1	3	1	
Corridoio Ovest Sottobacino Garda-Giudicarie	4	2	3	2	2	3	3	4	3	4	2	2	4	2	4	2	4	3	3	4	4	3	3	3	
Corridoio Ovest Sottobacino Chiese-Sarca	3	2	3	3	2	3	2	3	4	2	4	2	3	3	3	2	3	4	3	4	4	2	4	1	
Comunazione Trento-Havis	1	2	2	3	3	1	1	2	1	4	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	2	1	1	1	

★ Indice pesato per la popolazione 2019

Criticità che comportano esigenze derivate di potenziamento di connettività

Trascurabili ■ ■ ■ ■ Elevate

Analisi multicriteriale e di sensitività - Matrice Macrozone - Criteri elementari - Appendice 2

E' stata quindi svolta un'analisi di sensitività dei risultati. Ipotizzando di assegnare un peso unitario a ciascun criterio elementare, è stato calcolato un indicatore sintetico per gli aspetti demografici e per quelli socio economici, inteso come media dei punteggi assegnati ai criteri elementari.

Nell'ipotesi di assegnare uguale peso agli aspetti demografici e a quelli socio economici, risulta che il sottobacino che presenta le maggiori esigenze di potenziamento della connettività del Corridoio Est, per contribuire a contrastare criticità sotto il profilo demografico e socio economico, è il sottobacino della Valsugana Primiero, seguito da quello della Vallagarina Altopiano di Folgaria.

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

1. La conformazione del Corridoio Est e le sue variegate caratteristiche geomorfologiche ed insediative, impongono un approccio in base al quale il Corridoio Est debba essere interpretato come un sistema multimodale, gerarchicamente interconnesso, di infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci, piuttosto che come un semplice collegamento punto-punto tra i suoi estremi. Solo attraverso questa visione sarà possibile garantire, a tutti i territori che esso ricomprende, di beneficiare in maniera diretta o indiretta di migliori condizioni di sicurezza della mobilità, qualità ambientale, accessibilità e connesse opportunità di sviluppo sociale ed economico;
2. La vastità dell'ambito, le caratteristiche delle direttrici stradali esistenti, in previsione o di possibile completamento, suggeriscono di evitare la creazione di una specializzazione esclusiva e di ricercare, piuttosto, integrazioni reciproche tra le diverse infrastrutture in



grado di creare un effetto rete, che consenta di mettere in campo politiche di orientamento delle componenti di domanda e, allo stesso tempo, di migliorare il livello di servizio delle tratte maggiormente critiche della viabilità autostradale ed extraurbana principale in territorio Trentino;

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

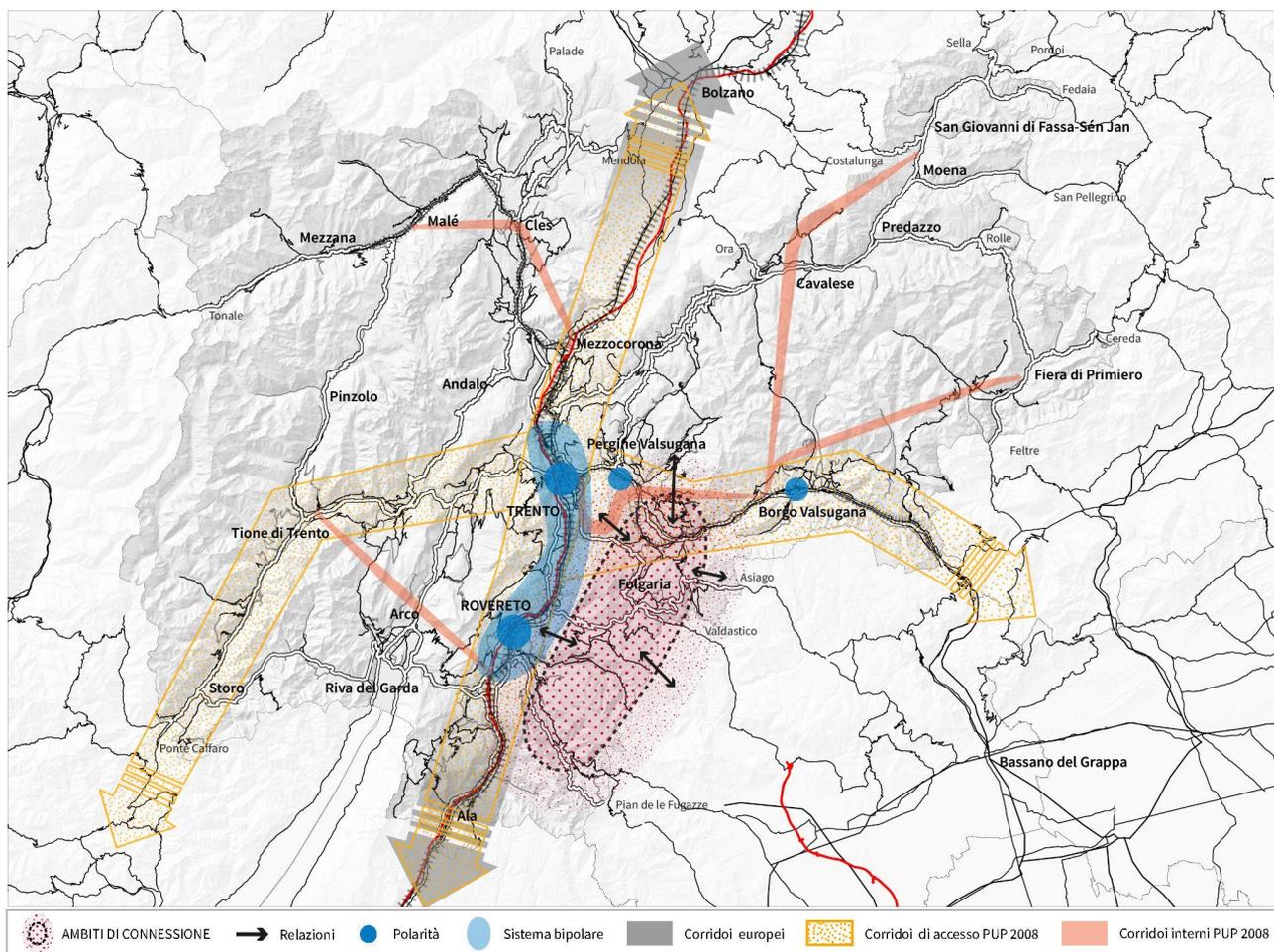
In sintesi, la rete che occorre creare si fonda su una ricalibrazione del sistema delle cerniere di distribuzione territoriale dei flussi, che affida nuove funzioni all'area della Vallagarina e a quella della Valsugana centrale (tra loro mutuamente connesse), riequilibrando, in tal modo, anche l'attuale concentrazione dei flussi che grava sul nodo di Trento.



5. Obiettivi

5.1 Contenuti e obiettivi della variante

Il Piano urbanistico provinciale si configura come cornice strategica per la definizione delle linee di azione rispetto al contesto territoriale, finalizzate ad uno sviluppo concertato e condiviso. L'azione pianificatoria oggetto della presente variante al Piano urbanistico provinciale è l'attivazione dell'ambito di connessione, come definito al precedente capitolo 3, relativo al Corridoio Est.



Attivazione dell'Ambito di connessione Corridoio Est

L'attivazione dell'ambito Corridoio Est determina la definizione degli obiettivi da perseguire in risposta al fabbisogno di connettività del territorio di riferimento. Alla pianificazione subordinata è demandata la declinazione di strategie ed azioni per il soddisfacimento di tali obiettivi. Si determina in tal modo, per l'ambito di riferimento, il quadro alla scala adeguata per la selezione degli interventi infrastrutturali intermodali che dovranno essere perseguiti in una fase successiva attraverso gli strumenti attuativi definiti dall'articolo 41 delle norme di attuazione di piano come ipotesi progettuali di massima o piani stralcio della mobilità.



Tali obiettivi sono individuati a partire dall'analisi del contesto di riferimento, come approfondito all'interno del capitolo 4, da cui emergono gli elementi salienti e le sfide per il futuro che la pianificazione delle reti della mobilità deve affrontare. A titolo di esempio, nello specifico, il tema del collegamento con il Veneto, dei volumi di traffico che interessano la Valsugana e delle esigenze di connessione che esprimono in particolare i territori della Vallarsa e degli Altipiani Cimbri.

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

Per la declinazione degli obiettivi, la variante al PUP Corridoio Est si innesta nel quadro definito dal PUP vigente in coerenza con i 5 indirizzi strategici da esso definiti e qui di seguito sintetizzati:

1. Sviluppo centrato sulla qualità e non sulla quantità: va sostenuto e guidato il formarsi di condizioni ambientali che favoriscano la crescita economica basata sull'utilizzo efficiente dei fattori di sviluppo;
2. Il territorio come luogo di integrazione di attori, vocazioni, attività: il Trentino deve diventare il luogo dove le istituzioni, le comunità locali, i sistemi sociali e produttivi, la "geografia naturale", sviluppano un intreccio positivo che produce risorse in termini di conoscenza, formazione, organizzazione e flessibilità;
3. Sviluppo delle vocazioni territoriali vincenti e attenzione ai nuovi segnali: si devono valorizzare gli aspetti ambientali e paesaggistici che hanno rilievo nel caratterizzare l'identità del Trentino e dei suoi territori;
4. Integrazione interna ed esterna: va rafforzata la posizione socio-culturale ed economico-produttiva del territorio Trentino nei macrosistemi internazionali, rafforzando



l'integrazione della Provincia con le altre regioni d'Europa, nonché le connessioni interne tra aree maggiormente attrattive e aree periferiche;

5. Crescita equilibrata del territorio: il Trentino deve rafforzare il suo essere "comunità del benessere equilibrato e diffuso", la politica del territorio deve stimolare il riequilibrio dello sviluppo territoriale atto a ricercare il corretto rapporto tra i rischi della congestione e quelli della dispersione.

La conformazione del territorio dell'ambito Corridoio Est, le sue caratteristiche geomorfologiche ed insediative, la sua collocazione baricentrica rispetto ai corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Mediterraneo della rete Core Network invitano ad un approfondimento in termini strategici sul miglioramento dell'accessibilità dei territori alla rete TEN-T, in linea con l'obiettivo specifico O.Sp. 3.1 del Regolamento 1060/2021. L'obiettivo O.1 è volto ad esprimere la necessità di affrontare per l'ambito il tema del collegamento in direzione Est con il Veneto nella finalità di contribuire all'interconnessione dei territori alla scala più ampia nel contesto nazionale ed europeo.

E' importante richiamare come l'approccio del Piano urbanistico provinciale nei confronti delle reti per la mobilità non lavori in una logica binaria di collegamento punto-punto ma sia invece orientato all'integrazione dei territori in una logica di rete. In quest'ottica, l'obiettivo O.1 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.

Il 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.

La variante al PUP Corridoio Est, in coerenza con gli indirizzi strategici del PUP vigente, 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 sia nelle dinamiche di livello locale

E' pertanto necessario un approccio integrato delle politiche di sviluppo che si perseguono rispetto alla visione per il Trentino del futuro. Come già osservato per gli obiettivi O.1 e O.2, l'obiettivo O.3 declina la linea di indirizzo nella prospettiva del rapporto dei territori con la scala internazionale rispetto al miglioramento della 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.

Come anticipato nella definizione degli Ambiti di connessione, una rete di connettività è composta di "nodi" e "collegamenti". Ogni ragionamento che si attui in termini di accessibilità deve prendere a riferimento delle polarità. Nell'ambito del Corridoio Est occorre prendere atto della "bipolarità potenziale delle interconnessioni" sia in territorio Trentino che in Veneto e costituita dalla dualità



Trento-Rovereto e Bassano del Grappa-Vicenza. La variante al PUP Corridoio Est fa un passo in avanti rispetto a questa presa di coscienza, facendo della bipolarità non solo una situazione di contesto ma proponendola come assetto strategico. L'impostazione del vigente PUP, soprattutto per quanto riguarda i corridoi di accesso, identifica nell'unico polo di Trento il nodo comune per l'interconnessione dei vari sistemi di mobilità. Si propone invece 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 bipolare 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, fa proprio l'indirizzo del PUP vigente che richiama la coerenza con le direttive europee, nazionali e provinciali in tema di sviluppo sostenibile. Tale obiettivo definisce il ruolo della valutazione ambientale strategica, di cui il piano è corredato, inteso come strumento attivo della pianificazione che partecipa a costruire il metodo attraverso il quale si formano le scelte, le strategie e le azioni atte a perseguire gli obiettivi individuati.

Perseguire tale obiettivo significa concorrere al raggiungimento dei target di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti ed europei previsti da fit for 55 e NEC.

5.2 Definizione di un metodo: la risposta al fabbisogno di connettività

Richiamando quanto premesso al capitolo 3.1, si evidenzia come la variante al PUP Corridoio Est confermi l'impostazione di piano - processo ponendosi in continuità con questo nell'ambito della flessibilità che caratterizza il piano urbanistico. Viene infatti richiesto alla pianificazione provinciale di dotarsi di strumenti finalizzati a consolidare il criterio della flessibilità orizzontale e verticale, superando le criticità determinate dalla parziale attuazione del sistema pianificatorio a tre livelli e valorizzando i contenuti e i fondamenti del piano vigente. La risposta a tale stimolo si concretizza nell'approfondimento del ruolo di indirizzo che il Piano urbanistico provinciale può svolgere nei confronti della pianificazione subordinata, declinato nell'ambito di merito della variante.

Se il Piano urbanistico provinciale si fonda su *contenuto* e *metodo*, chiarito il primo relativamente all'ambito di riferimento, è necessario procedere allo sviluppo del secondo.

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



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.

Le tematiche ambiente e fattibilità tecnica sono sviluppate nel Rapporto ambientale che ne descrive le componenti e gli indicatori da trattare e approfondire. Queste tematiche rappresentano i valori della matrice ambiente, considerate per aspetti diversi. Con il termine ambiente si richiama ad esempio la presenza di corpi idrici, acque superficiali e sotterranee, con il termine fattibilità si richiamano invece gli elementi delle carte delle pericolosità espressi in termini di penali connesse - ad esempio - a fenomeni idrogeologici, valanghivi, alluvionali, sismici.

La tematica dei costi non abbisogna di per sé di illustrazione, in quanto da tempo costituisce riferimento nella valutazione delle soluzioni progettuali. Ciò considerato si precisa che la voce dei costi troverà declinazione e approfondimento nella pianificazione subordinata dove, in relazione alle alternative da comparare, si valuterà ad esempio la distinzione dei costi di investimento e di manutenzione e la relativa incidenza.

La tematica relativa alle esigenze di connessione è invece sviluppata all'interno della presente relazione illustrativa e ricomprende sia le componenti socio-culturali, economico-produttive e demografiche che caratterizzano il territorio sia le componenti trasportistiche e più in generale di mobilità che esprimono il miglioramento dello sforzo di accessibilità.

Nell'ambito dell'applicazione del metodo, ad esempio con lo strumento suggerito dell'analisi multicriteria, la relazione tra le quattro tematiche è mediata dal peso che viene attribuito alle stesse attraverso l'analisi di sensitività. La definizione di quanto un fattore rileva nel complesso deve essere - per definizione e buon esito del metodo - oggetto di condivisione nell'ambito del procedimento che interessa prima la presente variante e in seguito la pianificazione subordinata.



La declinazione delle relazioni tra fattori di riferimento rispetto alla quale condurre il confronto nelle fasi propedeutiche alla redazione del piano della mobilità o ipotesi progettuale deve tenere conto della finalità degli ambiti di connessione nella prefigurazione dell'infrastrutturazione multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività, coerentemente con gli obiettivi generali della variante nella loro complessità.

Precisato che il piano come espressione di un metodo esaspera il concetto di processo, la flessibilità dello strumento proposto dell'analisi multicriteria consente la modulazione più funzionale e rispondente alla specificità delle ipotesi di possibili scelte territoriali infrastrutturali intermodali che il piano auspica. Con gli approfondimenti propri di una scala di maggior dettaglio ed in relazione agli scenari che si prospettano, la pianificazione subordinata potrà adottare modalità, indicatori e parametri di riferimento diversificati o innovativi, dedicati all'applicazione della metodologia definita, utili a sostenere e verificare le scelte proposte.

Esplicitando quanto sopra con riferimento alla tematica delle esigenze di connessione, per quanto attiene la componente trasportistica si evidenzia che il miglioramento dell'accessibilità è un dato prestazionale. Il modello di simulazione del trasporto della provincia di Trento, aggiornato con dati riferiti al momento della valutazione, ha la capacità di calcolare la variazione dello sforzo di accessibilità di una rete rispetto alle polarità definite di interesse.

Una volta riconosciuti i sottobacini, come definiti al capitolo 4.5, in cui è possibile suddividere l'area di impatto diretto e indiretto del potenziamento infrastrutturale del Corridoio Est, si può procedere ad effettuare test finalizzati ad evidenziare la variazione dell'accessibilità dei sottobacini, reciprocamente e rispetto ad una serie di polarità della rete multimodale interna ed esterna alla Provincia, in funzione delle ipotesi di sviluppo del sistema infrastrutturale. Ne derivano, in termini di riduzione percentuale dei tempi medi di percorrenza, i miglioramenti dell'accessibilità ai nodi rappresentativi dei sottobacini.

Tale dato prestazionale deve essere messo in rapporto con le componenti socio-economiche, come definite attraverso l'analisi multicriteriale riportata al capitolo 4.5, al fine di orientare le scelte pianificatorie verso le soluzioni che massimizzano il miglioramento della connettività in funzione degli obiettivi che la variante al PUP ha prefissato ed in ragione delle strategie definite dalla pianificazione subordinata.

In tal senso è possibile, ad esempio, definire di quanto si riduce il tempo di accesso a funzioni, servizi o attività di interesse nell'ambito in esame. Nel caso della tematica dello spopolamento dei territori periferici, la permanenza di persone anziane sul territorio è dettata anche dalla possibilità di questi di accedere agevolmente ai servizi di rango provinciale quali i servizi sanitari, ambulatoriali e assistenziali. La riduzione dello sforzo di accessibilità ai poli, in termini di risparmio di tempo, stradale e/o di trasporto pubblico, rappresenta un contributo attivo nel contrasto, da un lato allo spopolamento - nel caso di necessario trasferimento verso i poli - dall'altro di emarginazione o di rinuncia ai servizi o alle cure - nel caso di permanenza in territori disagiati in assenza di politiche attive.

Allo stesso modo è possibile condurre l'analisi, in merito al tema del turismo, ove la variazione dei tempi di accesso ad una località può essere messa in relazione alla disponibilità di posti letto o, in riferimento alle dinamiche del sistema produttivo, in relazione al numero di imprese e addetti.



5.3 Strategie di sostenibilità per l'ambito di connessione Corridoio Est

“Il Trentino si propone come territorio ove le persone trovano condizioni adeguate per la propria crescita umana, intellettuale e sociale, in un contesto ambientale tendente verso un'eccellenza diffusa e basata, in particolare, sul mantenimento delle identità, sull'elevata competitività, sull'apertura internazionale e sul giusto equilibrio tra valorizzazione delle tradizioni e sviluppo dei fattori di innovatività”

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.**



			OBIETTIVI GENERALI VARIANTE					
			O.1	O.2	O.3	O.4	O.5	O.6
STRATEGIE SPROSS 2030	PIU' INTELLIGENTE	Favorire una mobilità alternativa all'auto potenziando l'intermodalità e integrando i servizi di mobilità pubblica (urbana e extraurbana) tra treno, biciclette, e-bike e altri veicoli elettrici (a batteria e/o idrogeno), navigazione sul lago, impianti a fune e la creazione di zone car free (già esistenti), con attenzione anche alle direttrici da e per le località periferiche (per es. Alto Garda, San Martino di Castrozza, Madonna di Campiglio, Canazei), integrando la mobilità alternativa nelle iniziative della Guest Card.						
		Individuare strategie per la decongestione del traffico (tratti a pedaggio, chiusura ai mezzi in certi orari, accessibilità a numero chiuso,...) in alcune zone ad alta densità turistica monitorando i flussi di spostamento (di turisti e residenti) per pianificare future infrastrutture e migliorare la viabilità.						
	PIU' VERDE	Integrare nella pianificazione urbanistica (es. nel PUP, PRG...) le direttrici del "consumo di suolo zero" e di "compensazione ecologica".						
		Rendere la rete ciclabile continua tra i paesi e capillare sul territorio (anche nei centri urbani come rete separata dalla sede stradale) e favorire la mobilità alternativa come e-bike, e-scooter e car sharing sia nelle località urbane che in quelle a vocazione turistica (es: Fiemme, Fassa, Garda, Rendena, Valsugana).						
	PIU' CONNESSO	Potenziare il piano provinciale di mobilità, in linea con gli indirizzi del piano della mobilità nazionale, che consideri al suo interno azioni complementari di "avoid" (ridurre parte della mobilità attuale), "shift" (spostare le forme di mobilità convenzionale in forme a maggior sostenibilità), "improve" (migliorare il parco mezzi verso tecnologie a ridotte emissioni).						
		Mitigare i fenomeni di congestione della rete stradale e dei sistemi di trasporto pubblico anche con uno sfasamento degli orari di inizio e fine delle attività lavorative e/o scolastiche e il lavoro agile.						
		Promuovere la completa decarbonizzazione del settore, favorendo la mobilità elettrica e a basse emissioni con un piano di ammodernamento dei mezzi pubblici e privati e diffusione delle infrastrutture di rifornimento.						
		Potenziare il collegamento con le valli periferiche anche in ottica di promozione e valorizzazione turistica e a contrasto dello spopolamento della montagna.						
		Potenziare le forme di mobilità nei centri urbani e a copertura "dell'ultimo miglio" per l'accesso ai paesi, potenziare il carpooling e altre forme di sostegno soprattutto per fasce deboli (servizi a chiamata, con mezzi più piccoli, tipo elastibus, ecc.) anche per far fronte alle future minori possibilità economiche.						
		Prevedere la realizzazione di un sistema avanzato di parcheggi di attestamento nei pressi delle stazioni ferroviarie/autocorriere, che incentivi i pendolari a proseguire il viaggio verso la destinazione finale con mezzi pubblici o con biciclette facilmente prelevabili presso i parcheggi stessi.						



		Potenziare i collegamenti da/per gli aeroporti di riferimento per il Trentino per ridurre gli attuali tempi di trasferimento						
		Creare aree turistiche car free promuovendone l'accesso con mezzi pubblici o elettrici, rendendo facilmente fruibile il noleggio di mezzi alternativi, incentivando anche le imprese turistiche e gli albergatori ad acquistare e-bike, e-scooter, colonnine di ricarica e integrare questi servizi nell'offerta della Guest Card.						
		Raccordare la mobilità delle merci locali con il tunnel del Brennero.						
		Proseguire con i regimi di aiuti al trasporto ferroviario delle merci, sia combinato da e verso nord, sia integrato da e verso sud, in ottica del potenziamento dell'interporto di Trento (progetto di investimento binari a 750 mt) ed integrazione con quello di Verona.						
		Sostenere la progettazione, la sperimentazione e l'implementazione di un ecosistema di infrastrutture di servizi digitali transfrontalieri sicuri, multilingue, interoperabili a livello intersettoriale e all'interno della pubblica amministrazione, in complementarietà con le azioni nazionali e regionali.						
	PIU' SOCIALE	Promuovere un modello di società (e non solo del singolo) orientato agli stili di vita sani e sostenibili che contempli più dimensioni (ambiente, salute, economia) e mitighi i trend in corso quali l'invecchiamento della popolazione (promuovendo iniziative di prevenzione), l'urbanizzazione (favorendo la vita nei centri periferici e piccole comunità con supporto ai servizi di mobilità verso le città, lavoro agile, valorizzazione dei valori comunitari), il consumismo (promuovendo qualità piuttosto che quantità, riuso, sharing, sobrietà).						
	PIU' VICINO AI CITTADINI	Intervenire sugli strumenti di pianificazione territoriale (per es. PRG, PUP..) per orientarli su innovativi criteri di qualità architettonica e sostenibilità ambientale ed economica, rigenerazione funzionale, che tengano conto dei cambiamenti climatici, delle specificità territoriali e delle esigenze delle comunità (infrastrutture digitali, mobilità dolce, energie rinnovabili), includendo anche la co-progettazione dei quartieri e dei servizi minimi, delle opportunità di svago e culturali per tutte le fasce di età.						
		Definire piani della mobilità multi-obiettivo che perseguono il miglioramento delle connessioni fisiche interne alla provincia, la mobilità casa-lavoro, l'integrazione della mobilità alternativa e la continuità con i corridoi multimodali europei.						
		Fluidificare la viabilità modificando se necessario le strutture viarie, valutando anche percorsi alternativi rispetto a quelli che attraversano i centri abitati.						



6. Valutazione ambientale strategica

6.1 La valutazione del piano: metodo e contenuti

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è stata introdotta dalla Direttiva 2001/42/CE per la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente. L'obiettivo della VAS è di "garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente" contribuendo "all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile" (articolo 1 Direttiva 2001/42/CE). La Direttiva 2001/42/CE è stata recepita a livello nazionale dal d.Lgs. 3 aprile 2006, 7 n. 152 successivamente integrato e modificato. La Provincia autonoma di Trento con l'articolo 11 della legge provinciale 15 dicembre 2004, n. 10 (Disposizioni in materia di urbanistica, tutela dell'ambiente, acque pubbliche, trasporti, servizio antincendi, lavori pubblici e caccia) ha recepito nel proprio ordinamento la Direttiva 2001/42/CE, rinviandone i contenuti al decreto del Presidente della Provincia 14 settembre 2006 n. 15-68/Leg. e s.m. anche per l'armonizzazione della valutazione ambientale strategica dei piani e dei programmi con la valutazione di incidenza.

Per gli strumenti di pianificazione territoriale la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) trova inoltre specifici richiami nell'articolo 20 della legge provinciale per il governo del territorio 2015, che stabilisce che "nel procedimento di formazione degli strumenti di pianificazione territoriale è assicurata la loro valutazione (...), per garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e per promuovere lo sviluppo sostenibile" - e nelle norme di attuazione del nuovo PUP, approvato dalla Giunta provinciale con legge provinciale 27 maggio 2008 n. 5, che individua nella valutazione ambientale strategica lo strumento per perseguire la coerente declinazione delle proprie strategie. Con decreto del Presidente della Provincia 17 luglio 2020 n. 8-21/Leg e s.m. sono state integrate le disposizioni regolamentari relativamente alla valutazione ambientale strategica nel caso di corridoi infrastrutturali di accesso al Trentino. Con decreto del Presidente della Provincia 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg e s.m. sono state approvate le nuove disposizioni regolamentari relativamente alla valutazione ambientale strategica dei piani e programmi adottati dalla Provincia.

La redazione del Rapporto ambientale, della relativa sintesi non tecnica e dell'analisi di incidenza VINCA sono stati affidati ad una consulenza esterna. Gli elaborati prodotti dalla società incaricata costituiscono i documenti di valutazione del piano allegati alla presente relazione illustrativa.

La VAS consiste in un articolato processo, che compenetra l'Attività di formazione e approvazione del piano, nel quale l'autorità preposta alla valutazione ambientale strategica e gli altri soggetti che svolgono specifiche competenze in campo ambientale assicurano la propria collaborazione per elevare la qualità ambientale dello strumento in formazione.

Per la sua natura di strumento di arricchimento dei contenuti e delle considerazioni ambientali del piano, il processo di VAS ne accompagna l'intero percorso di formazione, supportando la pianificazione a partire dalle fasi di definizione degli obiettivi, fino alla valutazione finale degli effetti del Piano, nonché alla implementazione del monitoraggio durante la sua attuazione.

La VAS richiede la descrizione dello stato attuale dell'ambiente, della sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o programma, la descrizione delle caratteristiche ambientali delle aree interessate dal piano o programma e dei problemi ambientali pertinenti e l'individuazione degli impatti ambientali potenziali diretti ed indiretti del Piano.

Alla VAS compete stabilire la coerenza generale del piano o programma e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale. La verifica della coerenza del piano avviene mediante l'analisi



di coerenza esterna, ovvero con gli obiettivi e i contenuti degli altri piani e programmi, e interna, ovvero tra obiettivi specifici e azioni del piano o programma.

Oltre a quanto concerne i contenuti tipici della VAS come definiti per norma, il caso di specie si distingue nella valenza complementare tra gli elaborati della relazione illustrativa e del rapporto ambientale. Il metodo che la variante ha inteso adottare ha visto lo svolgersi degli approfondimenti nello sviluppo degli elaborati in via parallela, ovvero declinando nella relazione il tema delle esigenze di connessione e nel rapporto ambientale gli aspetti ambientali e di fattibilità. L'insieme definisce il quadro di valutazione che la variante porta a strumento da adottare nella redazione della pianificazione subordinata e nella valutazione della stessa.

Va ricordato che l'attivazione dell'ambito corridoio Est avviene in forma prototipale, in tal senso la VAS e il rapporto ambientale in questione si pongono l'obiettivo di rappresentare un riferimento di metodo e contenuto pro futuro. In via analoga vengono portate a riferimento buone pratiche e linee guida per la pianificazione subordinata che, a sua volta, sarà corredata da VAS. **In tal senso la VAS della variante al PUP determina il quadro di valutazione e riferimento delle scelte e dei contenuti degli strumenti subordinati e dei rispettivi rapporti ambientali.** La prima delimita quindi il campo di azione della seconda, ne stabilisce regole e condizioni da osservare e approfondire rispetto a previsioni o soluzioni infrastrutturali intermodali contenute al livello subordinato.

La documentazione che rappresenta la valutazione è composta da Rapporto ambientale e sintesi non tecnica e Relazione di incidenza ambientale - VINCA.

6.2 Esiti della valutazione

L'esito consiste nella definizione delle componenti del metodo e dell'analisi multicriteria multiscore finalizzata alla selezione dell'alternativa migliore rispetto agli obiettivi posti dalla variante e di sostenibilità ambientale. L'analisi si fonda nella costruzione del rapporto tra le tematiche da considerare per la proposizione dello scenario complesso che l'ambito di connessione sottende, ovvero, esigenze di connessione/connettività, ambiente, fattibilità tecnica e costi.

Con riferimento alla tematica ambiente, gli elementi indagati nel rapporto ambientale sono rappresentati dai capitoli Aria, Acustica, Paesaggio, Agricoltura, Archeologia, Suolo, sottosuolo e acque, Reti ecologiche e biodiversità. L'individuazione dei pesi da assegnare a ciascun elemento si rinvia alla verifica dell'analisi di sensitività e, in particolare, alla fase partecipativa da svolgersi a monte dello sviluppo di ipotesi progettuali o piano della mobilità.

Per quanto attiene la fattibilità tecnica sono indagate le tematiche geologiche, sismiche e idromorfologiche.

Al monitoraggio del Piano è affidato infine il compito di "controllore" del Piano stesso. Una programmata ed efficiente azione di monitoraggio permette di capire nel tempo qual è l'effettivo effetto in termini socio economici e se si è data risposta al bisogno di connettività espressa. Sono quindi definiti gli indicatori necessari al fine di predisporre un sistema di monitoraggio degli effetti del Piano, con riferimento agli obiettivi indicati ed ai risultati prestazionali attesi.



7. Il progetto di variante al piano

7.1 Il nuovo assetto normativo per le reti della mobilità

La modifica normativa è tesa a dare consistenza ad una pianificazione delle reti per la mobilità alla scala adeguata con la definizione di un livello intermedio tra i corridoi oggi previsti, capace di ricomprenderne portata e strumenti al fine di perseguire l'obiettivo della prefigurazione dell'infrastrutturazione multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività dell'ambito.

La modifica consiste nell'integrazione dell'articolo 41 con l'introduzione del comma 2 bis, che trova collocazione tra i corridoi di accesso, comma 2, e i corridoi interni, comma 3.

Il neo introdotto comma 2 bis, coerentemente con l'impianto della variante, introduce un nuovo strumento e ne definisce la metodologia per l'applicazione: di per sé la modifica non produce effetti e non determina previsioni se non nell'ambito della variante al PUP che attiva lo specifico ambito.

Conseguentemente si rende necessario il richiamo al comma 2 bis all'interno dell'articolo 44 delle norme concernente i provvedimenti di attuazione del piano urbanistico provinciale.

Ciò premesso, tenuto fermo l'impianto normativo del vigente PUP, si riportano le seguenti modifiche.

Dopo il comma 2 dell'articolo 41 dell'"Allegato B - Norme di attuazione" della legge provinciale 27 maggio 2008, n. 5 "Approvazione del nuovo piano urbanistico provinciale" è inserito il seguente:

"2 bis. La relazione illustrativa descrive gli ambiti di connessione intesi come aree funzionali al governo delle reti per la mobilità individuati al fine di prefigurare l'infrastrutturazione multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività dei territori. Gli ambiti di connessione trovano attuazione, anche per stralcio, con variante al PUP, previa valutazione ambientale strategica, secondo le procedure definite dalla legge provinciale. Con la stessa variante si definiscono i criteri di selezione delle scelte territoriali in tema di connessioni per l'ambito di riferimento in relazione al grado di soddisfazione del fabbisogno di connettività. La definizione delle scelte alla scala adeguata, nel rispetto dei criteri e del metodo stabiliti dalla variante, è effettuata, assicurando la partecipazione degli enti territoriali e degli altri soggetti interessati, attraverso il piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale di massima, previa valutazione ambientale strategica, ferme restando l'eventuale intesa tra la Provincia, lo Stato e altri enti territoriali ai sensi delle norme di attuazione dello Statuto speciale e della legislazione in materia e le modalità di aggiornamento delle previsioni del PUP. L'eventuale intesa è ratificata con legge provinciale."

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



7.2 Criteri per la pianificazione subordinata

In ragione delle peculiarità dell'ambito di connessione Corridoio Est sono stati declinati i sei obiettivi della variante che esprimono le esigenze di connessione e il quadro di valutazione ambientale della pianificazione subordinata.

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 tenuto conto di componenti ambientali e costi.

Alla pianificazione subordinata è demandata la declinazione di strategie ed azioni per il soddisfacimento degli obiettivi della variante al fine di prefigurare l'ipotesi che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività nel rispetto dei criteri per le componenti ambientali, tecniche ed economiche.

La metodologia più volte illustrata trova di seguito la sintesi degli elementi che la variante detta per la valutazione della misura in cui una soluzione infrastrutturale multimodale è funzionale al soddisfacimento delle esigenze di connessione. I capitoli precedenti dichiarano le componenti che definiscono la metodologia: il fabbisogno di connettività rappresentato dagli obiettivi della variante, la matrice ambientale, la fattibilità tecnica e l'incidenza dei costi.

Coerentemente con gli obiettivi che la variante definisce per l'ambito di connessione, la definizione dei pesi da attribuire nell'applicazione dello stesso e dunque nell'analisi multicriteria propria della pianificazione subordinata, pone le basi per una co-pianificazione verticale dove il PUP definisce il perimetro entro cui i territori assumono le scelte territoriali in via condivisa.

Si ribadisce in tal senso che per pianificazione subordinata si intendono piano della mobilità e ipotesi progettuale di massima, individuati quali strumenti alla scala adeguata per la definizione delle scelte territoriali.

L'adozione dell'analisi multicriteria come strumento suggerito per la definizione e valutazione delle scelte territoriali alla scala adeguata attraverso la pianificazione subordinata, trova riferimento nelle possibilità che questa metodologia offre. Ampia bibliografia individua l'analisi multicriteria come strumento trasversale ai contenuti per la valutazione comparativa di soluzioni alternative sulla base di criteri diversificati tenendo conto in modo esplicito dell'importanza relativa attribuita a ciascuno di essi. Diversamente da altri tipi di analisi, ampiamente utilizzate nella valutazione di progetti, quali analisi costi-benefici dove gli elementi sono resi comparabili considerando le grandezze monetarie legate agli effetti e agli impatti, la multicriteria esprime i criteri normalizzati e confrontabili sulla base del peso attribuito in relazione agli obiettivi che si perseguono come condivisi in sede partecipativa.

I criteri di valutazione sono definiti nelle quattro tematiche che seguono, la relazione tra queste e dunque gli effetti sono definiti nella fase partecipativa di seguito illustrata.

L'applicazione del metodo attraverso l'analisi multicriteria dovrà essere condotta mantenendo un livello di sintesi che permetta, evitando un'eccessiva aggregazione dei dati, di lasciare identificabili



le diverse dimensioni per le successive fasi di valutazione, al fine di rendere più trasparente il processo di scelta.

Particolare rilevanza viene attribuita all'analisi di sensitività che avrà il compito di testare e verificare la stabilità del sistema riducendo eventuali criticità nell'applicazione di metodo e strumento.

TEMATICHE		PESI	COMPONENTI	riferimenti
1	ESIGENZE DI CONNESSIONE		Trasporto – modelli di simulazione Criteri elementari demografici, socio-economici	Relazione Illustrativa capitolo 5.2
2	AMBIENTE		Aria Acustica Paesaggio Agricoltura Archeologia Suolo, sottosuolo e acque Reti ecologiche e biodiversità	Rapporto ambientale capitolo 8.1
3	FATTIBILITÀ TECNICA		Geologica Sismica Idromorfologica	Rapporto ambientale capitolo 8.2
4	COSTI		Stima dei costi di investimento e manutenzione	-

La valutazione delle alternative così condotta consente la previsione dello scenario che ammette la soluzione infrastrutturale intermodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività nel rispetto dei criteri definiti per le componenti ambientali, tecniche ed economiche.

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.

La variante al PUP impone un approccio multitematico al tema della connettività dei territori al fine di perseguire la finalità dell'ambito di connessione e garantire la coerenza con le linee di indirizzo del PUP. Tale approccio si configura nell'introduzione di un metodo multitematico di analisi e di un'innovativa fase partecipativa che viene resa obbligatoria per legge al fine di rendere possibile lo sviluppo attuativo degli obiettivi del PUP e l'avvio della pianificazione subordinata.

La fase partecipativa prevede l'istituzione di un tavolo di partecipazione ed il coinvolgimento dei soggetti come definiti all'articolo 19 della legge provinciale per il governo del territorio 2015.

Il metodo sotteso all'ambito di connessione fornisce la struttura attraverso cui condurre la fase di partecipazione, che ha lo scopo di far emergere e identificare le esigenze e aspettative dei territori e di tradurle in indirizzi per la pianificazione subordinata attraverso la definizione condivisa delle variabili e delle pesature.

L'iter di attuazione dell'ambito di connessione Corridoio Est, come indicato puntualmente al successivo capitolo 8.3, è un processo per fasi. A fronte dell'intenzione di avviare il procedimento di formazione della pianificazione subordinata, il primo adempimento definito per legge è costituito dall'avvio della fase di partecipazione come stabilita dalla variante al PUP. I suoi esiti permetteranno di declinare le strategie e le azioni che, in coerenza con gli obiettivi del PUP, prefigurano l'infrastrutturazione multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività dell'ambito. Il processo partecipativo rappresenta l'indispensabile presupposto per la definizione delle strategie e delle azioni da intraprendere, il suo corretto svolgimento è condizione per l'approvazione della pianificazione subordinata in coerenza con il PUP.

Risulta evidente che il termine "partecipazione" citato all'articolo 41 comma 2bis delle norme di attuazione non fa riferimento esclusivamente a obblighi di pubblicità, condivisione e trasparenza attraverso le fasi di deposito e consultazione dei procedimenti amministrativi. La partecipazione come intesa al comma 2bis, al fine di soddisfare quanto previsto dal metodo introdotto dalla variante, impone invece l'avvio di un processo partecipativo vero e proprio, richiamando, per analogia, quanto definito al Capo V ter della l.p. 16 giugno 2006, n. 3, in particolare agli articoli 17 decies e 17 undecies.

L'attivazione dell'ambito, che rende la fase partecipativa necessaria e propedeutica alla pianificazione subordinata, implica che il processo partecipativo possa essere avviato in qualsiasi momento successivo all'approvazione della variante al PUP che attiva un ambito di connessione. I soggetti, analoghi a quelli previsti dall'articolo 17 undecies del Capo V ter della l.p. 16 giugno 2006, n. 3, possono presentare alla Giunta provinciale proposte per l'attivazione del processo partecipativo previsto dalla variante.

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.

Tra gli ulteriori riferimenti a livello provinciale in tema di partecipazione si citano:

- l.p. 16 giugno 2006, n. 3 "Norme in materia di governo dell'autonomia del Trentino", Capo V ter "Partecipazione negli enti locali";



- l.p. 30 giugno 2017, n. 6 “Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile”;
- l.p. 2 febbraio 2016, n.1 “Istituzione della Consulta per lo Statuto speciale per il Trentino - Alto Adige/Südtirol”;
- l.p. 27 luglio 2012, n. 16 “Disposizioni per la promozione della società dell'informazione e dell'amministrazione digitale e per la diffusione del software libero e dei formati di dati aperti”;
- l.p. 27 luglio 2007, n. 13 “Politiche sociali nella provincia di Trento”;
- l.p. 17 settembre 2013, n. 19 “Disciplina provinciale della valutazione dell'impatto ambientale. Modificazioni della legislazione in materia di ambiente e territorio e della legge provinciale 15 maggio 2013, n. 9 (Ulteriori interventi a sostegno del sistema economico e delle famiglie)”;
- l.p. 28 marzo 2013, n. 5 “Controllo sull'attuazione delle leggi provinciali e valutazione degli effetti delle politiche pubbliche. Modificazioni e razionalizzazione delle leggi provinciali che prevedono obblighi in materia”;
- l.p. 2 marzo 2011, n. 1 “Sistema integrato delle politiche strutturali per la promozione del benessere familiare e della natalità”;
- l.p. 23 luglio 2010, n. 16 “Tutela della salute in provincia di Trento”;
- l.p. 23 maggio 2007, n. 11 “Governo del territorio forestale e montano, dei corsi d'acqua e delle aree protette”;
- l.p. 8 luglio 1996, n. 4 “Nuova disciplina della programmazione di sviluppo e adeguamento delle norme in materia di contabilità e di zone svantaggiate”

Si ricorda infine che l'Unità di missione strategica coordinamento enti locali, politiche territoriali e della montagna cura per la Provincia autonoma di Trento la definizione di forme e modalità innovative di partecipazione dei cittadini ai processi decisionali che riguardano le scelte pubbliche. L'Autorità per la partecipazione locale è un organo indipendente per la garanzia e la promozione di processi partecipativi negli enti locali, ha sede presso la Provincia ed è composta da un funzionario provinciale, da un membro designato dal Consiglio provinciale a maggioranza qualificata e da uno designato dal Consiglio delle autonomie locali, scelti tra persone di provata competenza in materia di processi decisionali pubblici.



8. Fasi di approvazione del piano

La procedura di adozione della variante al Piano è indicata dagli articoli 28-31 della legge provinciale per il governo del territorio 2015.

Al fine dell'adozione della variante al Piano è predisposto e approvato dalla Giunta provinciale un documento preliminare, da sottoporre ai comuni, alle comunità, al Consiglio delle autonomie locali e al Consiglio provinciale. Con deliberazione n. 1058 di data 25 giugno 2021, la Giunta provinciale ha approvato il documento preliminare ed il relativo rapporto preliminare.

Ai sensi dell'articolo 28 della legge provinciale per il governo del territorio 2015, documento e rapporto preliminare sono stati trasmessi a comuni, comunità, Consiglio delle autonomie locali, che hanno potuto trasmettere osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto dei loro territori, e al Consiglio provinciale per l'eventuale approvazione di indirizzi ai fini della formazione e adozione del progetto di PUP. Contestualmente si è svolta la fase di consultazione preliminare con la struttura ambientale e con i soggetti competenti in materia ambientale, come stabilito dall'articolo 3, comma 1 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg.

Il progetto di variante al Piano è adottato dalla Giunta provinciale, ai sensi dell'articolo 29 della legge provinciale per il governo del territorio. Come stabilito dal d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg e dal d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg, la variante è assoggettata a valutazione ambientale strategica e corredata da Rapporto ambientale. 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.

Il progetto di variante è stato depositato in tutti i suoi elementi a disposizione del pubblico per novanta giorni consecutivi ed 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. Il soggetto competente ha trasmesso tempestivamente alla struttura ambientale le osservazioni, le obiezioni e i suggerimenti formulati, ai sensi dell'articolo 5 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg.

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



8.1 Il deposito e soggetti coinvolti

Soggetto competente, struttura ambientale e soggetti coinvolti

La legge provinciale per il governo del territorio 2015 stabilisce che la Giunta provinciale predispone e approva il documento preliminare di variante al PUP, adotta il progetto di variante e approva il disegno di legge di approvazione del PUP, che viene conseguentemente trasmesso al Consiglio provinciale. Il d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg individua i soggetti coinvolti nel processo di VAS: l’Agenzia provinciale per la protezione dell’ambiente, è la “struttura ambientale”, il Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio, in quanto struttura organizzativa incaricata della redazione della variante al PUP “variante Corridoio Est”, è il “soggetto competente”. Come indicato nella deliberazione della Giunta provinciale n. 837 del 2020, il lavoro di redazione del piano è coordinato dal Dipartimento territorio e trasporti, ambiente, energia, cooperazione assicurando in particolare il collegamento con i dipartimenti e le strutture provinciali competenti per gli aspetti di merito del piano.

SOGGETTO COMPETENTE	PAT - Dip. territorio e trasporti, ambiente, energia, cooperazione Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio
COORDINAMENTO	PAT - Dip. territorio e trasporti, ambiente, energia, cooperazione
SUPPORTO TECNICO-CONOSCITIVO, INFORMATIVO E CONTRIBUTI	Dip. Protezione civile e foreste Ufficio per lo sviluppo corridoio del Brennero e corridoi TEN-T
	Istituto di statistica della Provincia di Trento (Ispat)
	Sistema informativo ambiente territorio (Siat)
	Catalogo delle informazioni ambientali
	PAT - Dip. Protezione civile foreste e fauna: Servizio Bacini montani Servizio Faunistico Servizio Foreste Servizio Geologico Servizio Prevenzione rischi e Cue Agenzia provinciale foreste demaniali
	PAT - Dip. Territorio, ambiente, energia e cooperazione Agenzia provinciale per le risorse idriche e l’energia Servizio sviluppo sostenibile e aree protette
	Servizio Pianificazione e controllo strategico
	PAT - Dip. Agricoltura - Servizio Agricoltura
	PAT - Dip. Istruzione e cultura: Soprintendenza per i beni culturali
	PAT - Dip. Infrastruttura UMST Mobilità



	Agenzia provinciale per le opere pubbliche Servizio opere stradali e ferroviarie Servizio Gestione strade
	PAT - Dip. Artigianato, commercio, promozione, sport e turismo Servizio Artigianato e commercio Servizio Turismo e sport
	PAT - Dip. Sviluppo economico, ricerca e lavoro Agenzia provinciale per l'incentivazione delle attività economiche Servizio industria, ricerca e minerario

Soggetti competenti in materia ambientale

Il d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg definisce i soggetti competenti in materia ambientale come “le strutture provinciali e gli enti strumentali della medesima nonché gli altri enti pubblici che per le loro specifiche competenze, funzioni di ricerca o responsabilità in campo ambientale, sono interessati agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione della variante o dell'aggiornamento al PUP.”

Il Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio, nell'avvio del procedimento di stesura del Piano e della VAS, ha individuato - in collaborazione con la Struttura ambientale - i soggetti competenti in materia ambientale da coinvolgere nella fase di consultazione.

STRUTTURA AMBIENTALE	PAT - Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente
SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE	PAT - Dip. territorio e trasporti, ambiente, energia, cooperazione: Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente Agenzia provinciale per le risorse idriche e l'energia Servizio sviluppo sostenibile e aree protette
	PAT - Dip. Agricoltura: Servizio Agricoltura
	PAT - Dip. Protezione civile foreste e fauna: Servizio Bacini montani Servizio Faunistico Servizio Foreste Servizio Geologico Servizio Prevenzione rischi e Cue Agenzia provinciale foreste demaniali
	PAT - Dip. Istruzione e cultura: Soprintendenza per i beni culturali
	PAT - Dip. Salute e politiche sociali: APSS - Azienda provinciale per i servizi sanitari
	Autorità di bacino distrettuale delle Alpi orientali



	MUSE - Museo delle Scienze
	FEM - Fondazione Edmund Mach
	Osservatorio Trentino Clima
SOGGETTO STATALE COMPETENTE IN MATERIA AMBIENTALE	Ministero della Transizione Ecologica

Soggetti coinvolti nella fase di deposito

Ai sensi dell'articolo 29 della legge provinciale per il governo del territorio 2015, il progetto di PUP è depositato in tutti i suoi elementi a disposizione del pubblico per novanta giorni consecutivi. Nel periodo di deposito chiunque può prendere visione del progetto e presentare osservazioni nel pubblico interesse. Si riporta un elenco non esaustivo dei principali soggetti coinvolti.

MINISTERO COMPETENTE	Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili
REGIONI/PROVINCE AUTONOME CONFINANTI	Regione del Veneto Regione Lombardia Provincia autonoma di Bolzano
AMMINISTRAZIONI LOCALI	Comuni Comunità Consiglio delle Autonomie locali
CATEGORIE ECONOMICHE E SOCIALI, ORDINI E COLLEGI PROFESSIONALI	Tavolo coordinamento imprenditori trentini Federazione Trentina della Cooperazione Confesercenti del Trentino Confcommercio Trentino Associazione Artigiani - Trentino Confindustria Trentino Associazione Albergatori ed imprese turistiche Tavolo verde agricoltura Associazione Contadini Trentini Acli Terra Trentino Agricoltori Italiani Trentino Confagricoltura Trentino Coldiretti Trentino
	Associazioni sindacali del Trentino CGIL CISL UIL
	Ordini e collegi professionali
ENTI STRUMENTALI,	Trentino Trasporti S.p.a.



SOCIETÀ' PARTECIPATE PROVINCIALI E STATALI	Trentino Sviluppo S.p.a. Interbrennero S.p.a. A22 S.p.a. Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a.
STRUMENTI DI PARTECIPAZIONE	Osservatorio del Paesaggio
	Osservatorio provinciale sulla mobilità sostenibile
PUBBLICO	Popolazione tutta
	Enti culturali e associazioni ambientaliste (allegato A del d.P.P. 20 luglio 2015, n. 9-23/Leg) Italia nostra onlus WWF Italia Legambiente Club alpino italiano (CAI) - Società alpinisti tridentini (SAT) Lega italiana protezione uccelli (LIPU) Istituto nazionale urbanistica (INU) Mountain wilderness Fondo per l'ambiente italiano (FAI) Ente nazionale protezione animali (ENPA) Ente nazionale guide equestri ambientali (ENGEA) TERRANOSTRA LEGA NAVALE ITALIANA Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB) Società italiana di geologia ambientale (SIGEA) CLUB AMICI DELLA TERRA Ente democratico nazionale di azione sociale (ENDAS) Federazione nazionale della proprietà edilizia (Federproprietà) Fondazione sorella natura Coordinamento di associazioni per la tutela dell'ambiente e dei diritti di utenti e consumatori (CODACONS) Organizzazione internazionale protezione animali (OIPA) Accademia Kronos

8.2 Adempimenti successivi

La Giunta provinciale ha inteso modificare il piano sulla base dei pareri e delle osservazioni pervenuti. Ai sensi dell'articolo 29 comma 6 della legge provinciale per il governo del territorio 2015, è disposto un secondo deposito e una seconda pubblicazione del progetto di variante al Piano per quarantacinque giorni. La documentazione è inoltre messa a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale. Il soggetto competente trasmette tempestivamente il rapporto ambientale eventualmente modificato, nonché i pareri e le osservazioni formulati nel periodo di deposito alla struttura ambientale, affinché quest'ultima possa valutarli e integrare, entro trenta giorni dalla scadenza del deposito medesimo, il parere reso con riferimento alle parti che sono state oggetto di modifica.



La Giunta provinciale approva infine il disegno di legge di approvazione della variante al PUP e lo trasmette al Consiglio provinciale, ai sensi dell'articolo 30 della legge provinciale per il governo del territorio 2015.

La legge di approvazione del PUP è pubblicata nel Bollettino ufficiale della Regione limitatamente alla relazione illustrativa e alle norme d'attuazione.

Tabella riassuntiva delle fasi del processo di valutazione

PROCESSO PIANIFICATORIO (articoli 28-29-30-31 della l.p. 15/2015)			PROCESSO DI VAS (d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg e d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg)	
Documento preliminare Ai fini dell'adozione del PUP la Giunta provinciale predispone e approva un documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire. (art. 28, comma 1)			Rapporto preliminare il soggetto competente predispone il rapporto preliminare sulla base del quale, mediante la consultazione della struttura ambientale e dei soggetti competenti in materia ambientale, definisce la portata e il livello di dettaglio dei contenuti e delle informazioni da inserire nel rapporto ambientale. Si verifica inoltre la necessità della sottoposizione del piano a valutazione di incidenza.	
Adozione del documento preliminare comprensivo del rapporto preliminare, avvio della consultazione preliminare				
Trasmissione del documento preliminare a Comunità, Comuni, CAL e al Consiglio provinciale			Trasmissione del rapporto preliminare alla struttura ambientale e ai soggetti competenti in materia ambientale	
120 giorni	osservazioni da Comunità, Comuni e CAL (entro 90 giorni dalla trasmissione)	indirizzi da parte del Consiglio provinciale (entro 120 giorni dalla trasmissione)	90 giorni	Consultazione preliminare il soggetto competente raccoglie i contributi dalla struttura ambientale e dai soggetti competenti in materia ambientale (eventuale conferenza di servizi) per definire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da inserire nel rapporto ambientale
variante al PUP La Giunta provinciale può procedere all'adozione del progetto di PUP. (art. 28, comma 3). Il progetto di PUP è adottato dalla Giunta provinciale e depositato in tutti i suoi elementi, a disposizione del			Rapporto ambientale il soggetto competente, sulla base delle risultanze della fase di consultazione preliminare, nonché dei contributi pervenuti	



<p>pubblico, per novanta giorni consecutivi, presso la struttura provinciale competente in materia di urbanistica. <i>(art. 29, comma 1)</i></p>		<p>riguardo al documento preliminare, redige il rapporto ambientale. Il rapporto ambientale dovrà includere l'eventuale <u>studio d'incidenza</u> (per la valutazione d'incidenza).</p>	
<p>Prima adozione della variante al piano comprensiva del rapporto ambientale, avvio del deposito e acquisizione pareri</p>			
<p>90 giorni</p>	<p>deposito per osservazioni <i>(90 giorni)</i></p>	<p>acquisizione dei pareri richiesti <i>(60/90 giorni)</i> Contemporaneamente al deposito la Giunta provinciale trasmette il progetto di PUP: a) alla competente commissione permanente del Consiglio provinciale, che esprime il proprio parere entro sessanta giorni dal ricevimento del progetto; b) al Consiglio delle autonomie locali, che esprime il suo parere entro sessanta giorni dal ricevimento del progetto; c) alla CUP, che esprime il suo parere entro sessanta giorni dal ricevimento del progetto; d) alle regioni limitrofe e alla Provincia autonoma di Bolzano, che possono formulare osservazioni entro sessanta giorni dal ricevimento del progetto; e) al ministero competente, che può esprimere, osservazioni a scopo di coordinamento, entro novanta giorni dal ricevimento del progetto, secondo quanto previsto dall'articolo 21 del decreto del Presidente della Repubblica 22</p>	<p>90 giorni</p> <p>Fase di partecipazione e consultazione (in capo al soggetto competente – Servizio Urbanistica) Pubblicazione avviso sul sito della Provincia, nell'albo della Provincia e dei Comuni territorialmente interessati. Messa a disposizione dei documenti (Piano, rapporto ambientale, sintesi non tecnica) attraverso strumenti informatici o piattaforme telematiche. Trasmissione della medesima documentazione ai soggetti competenti in materia ambientale, (alla Provincia autonoma di Bolzano e alle regioni confinanti se interessate dagli effetti del Piano). Per la valutazione d'incidenza, se necessaria: trasmissione della medesima documentazione anche al Servizio provinciale competente (Servizio sviluppo sostenibile e aree protette) che si esprime con parere nell'ambito della fase di consultazione (nello stesso periodo in cui si esprimono gli altri soggetti competenti in materia ambientale). Trasmissione della documentazione alla struttura ambientale.</p>



		marzo 1974, n. 381 (Norme di attuazione dello statuto speciale per la regione Trentino - Alto Adige in materia di urbanistica ed opere pubbliche).		
			45 giorni	Parere della struttura ambientale entro 45 giorni dalla scadenza del termine di 90 giorni della fase partecipativa, che tiene conto di Rapporto ambientale, osservazioni/contributi pervenuti nella fase di consultazione e del parere della struttura competente in materia di valutazione d'incidenza (se necessaria)

<u>variante al PUP</u> "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". (art. 29, comma 6)		<u>Rapporto ambientale</u> Il soggetto competente modifica o integra il Rapporto ambientale sulla base dei contenuti della modifica, risentendo nuovamente la struttura ambientale e, se necessario, i soggetti competenti in materia ambientale		
Seconda adozione della variante al piano comprensiva del rapporto ambientale e avvio del deposito				
45 giorni	deposito per osservazioni (45 giorni)			
			30 giorni	Parere della struttura ambientale entro 30 giorni dal termine dell'ulteriore fase consultiva che tiene conto di Rapporto ambientale, osservazioni/contributi pervenuti nella fase di consultazione e del parere della struttura competente in materia di valutazione d'incidenza (se necessaria).

<u>adozione definitiva della variante al PUP</u> "Il progetto di piano eventualmente modificato in accoglimento	Fase decisoria Approvazione definitiva del piano
---	--



<p>delle nuove osservazioni non è soggetto a pubblicazione, né a deposito.” (art. 29, comma 6) “Al termine del procedimento disciplinato dall’articolo 29 la Giunta provinciale approva il disegno di legge di approvazione del PUP e lo trasmette al Consiglio provinciale.” (art. 30, comma 1)</p>	<p>considerando il Rapporto ambientale, le osservazioni, i contributi e il parere della struttura ambientale; approvazione della dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo si è tenuto conto del rapporto ambientale, degli esiti delle consultazioni e del parere della struttura ambientale, nonché le ragioni per le quali è stata scelta la variante di PUP adottata, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate.</p>
<p>adozione definitiva della variante al piano comprensiva del rapporto ambientale, contestuale adozione del disegno di legge e trasmissione al Consiglio provinciale</p>	

8.3 La pianificazione subordinata

Alla pianificazione subordinata è demandata la declinazione di strategie ed azioni per il soddisfacimento degli obiettivi della variante al PUP Corridoio Est per prefigurare l’ipotesi infrastrutturale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività dei territori. In tal senso per pianificazione subordinata si intendono piano della mobilità e ipotesi progettuale, individuati quali strumenti alla scala adeguata per la definizione delle scelte territoriali.

Il procedimento di redazione di entrambi gli strumenti è subordinato a processo partecipativo, a valutazione ambientale strategica - VAS e si conclude con l’aggiornamento del PUP ai sensi dell’art. 44 delle norme di attuazione.

L’eventuale intesa tra la Provincia, lo Stato e altri enti territoriali ai sensi delle norme di attuazione dello Statuto speciale e della legislazione in materia è ratificata con legge provinciale.

Si procede a declinare i due percorsi, tenuto conto che per il piano provinciale della mobilità il riferimento è la legge di settore, e si chiariscono le modalità di coordinamento con il processo partecipativo e l’aggiornamento del PUP.

Piano provinciale della mobilità

Si riepiloga di seguito l’iter procedurale per la formazione del Piano provinciale per la mobilità e dei relativi stralci tematici o territoriali o relativi a singole opere e interventi strategici. Detto iter è definito dalla legge provinciale 30 giugno 2017, n. 6 “Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile”, dalla legge provinciale per il governo del territorio 2015 (articolo 31 comma 3), dalle norme del PUP e dal d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg, che prevedono le seguenti fasi:

<p><u>avvio del processo partecipativo ai sensi dell’articolo 41 comma 2 bis</u></p>	
<p><u>Redazione del documento preliminare</u> Per predisporre il piano della mobilità la Provincia promuove consultazioni con i soggetti interessati che ne fanno richiesta, tramite l’osservatorio provinciale sulla mobilità sostenibile, al fine di raccogliere le proposte, le idee e i bisogni e di predisporre</p>	



conseguentemente un documento preliminare che contiene le proposte di intervento, i dati e gli elementi essenziali che le supportano e le eventuali criticità	
Approvazione da parte della Giunta provinciale del documento preliminare comprensivo del rapporto preliminare, avvio della consultazione preliminare	
<p><u>Processo partecipativo</u> Il piano provinciale della mobilità e i suoi piani stralcio, sono sottoposti, prima della loro approvazione, a processo partecipativo, inteso come percorso organizzato di coinvolgimento della cittadinanza attiva, che mette in comunicazione i soggetti e le istituzioni del territorio provinciale. Lo svolgimento del processo è affidato ad un responsabile scelto dalla Giunta provinciale. La durata è stabilita con deliberazione della Giunta provinciale.</p>	<p><u>Consultazione preliminare</u> Il soggetto competente consulta la struttura ambientale e i soggetti competenti in materia ambientale per definire, sulla base del rapporto preliminare, la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale. I soggetti competenti in materia ambientale sono individuati dal soggetto competente di concerto con la struttura ambientale in funzione dei contenuti del piano o programma.</p>
<p><u>Redazione proposta di PPM</u> Sulla base del documento preliminare e tenuto conto delle risultanze del processo partecipativo</p>	<p><u>Redazione del Rapporto ambientale</u></p>
Approvazione da parte della Giunta provinciale della proposta di PPM e del Rapporto ambientale	
<p><u>Acquisizione pareri e osservazioni</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - pareri della struttura provinciale competente in materia di urbanistica, dei comuni territorialmente interessati, degli enti gestori dei parchi naturali provinciali territorialmente interessati - osservazioni del pubblico - parere della competente commissione permanente del Consiglio provinciale - CUP - CAL 	<p><u>Deposito</u> Al fine di favorire la più ampia diffusione delle informazioni ambientali contenute nei piani o programmi e il coinvolgimento del pubblico, i documenti di piano sono depositati presso il soggetto competente e pubblicati sul sito istituzionale della Provincia. Nel periodo di deposito, chiunque può presentare osservazioni in forma scritta al soggetto competente</p>
	<p><u>Parere della struttura ambientale</u> La struttura ambientale, a conclusione della fase di valutazione, esprime il parere sui profili ambientali del piano o programma</p>
<p><u>Conclusione di un'intesa con il Consiglio delle autonomie locali o con le comunità interessate</u></p>	
<p><u>Redazione definitiva PPM</u></p>	<p><u>Redazione definitiva del Rapporto ambientale</u></p>
Approvazione definitiva del PPM da parte della Giunta provinciale e aggiornamento del PUP	
Ratifica con legge provinciale dell'eventuale intesa tra la Provincia, lo Stato e altri enti territoriali ai sensi delle norme di attuazione dello Statuto speciale e della legislazione in materia	



Ipotesi progettuale

Si riassume di seguito l'iter di attuazione dell'ipotesi progettuale come definito dall'articolo 41 comma 2 bis delle norme del PUP, dalla legge provinciale per il governo del territorio 2015 (articolo 31 comma 3) e dal d.P.P. 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg.

<u>avvio del processo partecipativo ai sensi dell'articolo 41 comma 2 bis</u>	
<u>presentazione da parte del soggetto proponente dello studio di fattibilità ai sensi di articolo 41 comma 2 bis delle norme di attuazione del PUP e d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg</u>	
	Approvazione da parte della Giunta provinciale del rapporto preliminare, avvio della consultazione preliminare
	<p><u>Consultazione preliminare</u> Il soggetto competente consulta la struttura ambientale e i soggetti competenti in materia ambientale per definire, sulla base del rapporto preliminare, la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale. I soggetti competenti in materia ambientale sono individuati dal soggetto competente di concerto con la struttura ambientale in funzione dei contenuti del piano o programma</p>
<u>Redazione degli elaborati di aggiornamento al PUP</u>	<u>Redazione del Rapporto ambientale</u>
Adozione preliminare da parte della Giunta provinciale della proposta di aggiornamento al PUP e del Rapporto ambientale	
<p><u>Acquisizione pareri e osservazioni</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - CUP - CAL - osservazioni del pubblico 	<p><u>Deposito</u> Al fine di favorire la più ampia diffusione delle informazioni ambientali contenute nei piani o programmi e il coinvolgimento del pubblico, i documenti di piano sono depositati presso il soggetto competente e pubblicati sul sito istituzionale della Provincia. Nel periodo di deposito, chiunque può presentare osservazioni in forma scritta al soggetto competente</p>
	<p><u>Parere della struttura ambientale</u> La struttura ambientale, a conclusione della fase di valutazione, esprime il parere sui profili ambientali del piano o programma</p>
Approvazione definitiva da parte della Giunta provinciale dell'aggiornamento al PUP	
Ratifica con legge provinciale dell'eventuale intesa tra la Provincia, lo Stato e altri enti territoriali ai sensi delle norme di attuazione dello Statuto speciale e della legislazione in materia	

