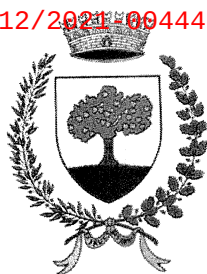


Prot. N.	Data	Oggetto	Mittente
877888	03/12/21	Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al piano urbanistico provinciale relativa al corridoio est- osservazioni e proposte al documento preliminare ed al rapporto preliminare ai sensi dell'art. 28 della l.p. 15/20215	Comune di Pomarolo
856042	26/11/21	Pergine Valsugana - Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso est e relativo rapporto ambientale. Espressione parere ai sensi dell'articolo 28 della L.P. 4 agosto 2015, n.15	Comune di Pergine Valsugana
775411	27/10/21	Variante al Piano Urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est - Osservazioni e proposte al documento preliminare ed al rapporto preliminare ai sensi dell'art. 28 della legge provinciale n. 15/2015	Comune di Isera
721361	05/10/2021	REINVIO CON ALLEGATO "A" - A COLORI -Deliberazione della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021 avente ad oggetto: "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est - articolo 28 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m. APPROVAZIONE". Trasmissione osservazioni.	Comunità Alta Valsugana e Bersntol
716484	04/10/2021	Pu Altopiano della Vigolana - Deliberazione della Giunta provinciale n. 1058 del 25/06/2021, "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso est" Trasmissione parere del Consiglio comunale di Altopiano della Vigolana - Gbe	Comune di Altopiano della Vigolana
715793	04/10/2021	Pu Castelnuovo - Trasmissione della deliberazione della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021 avente a oggetto "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est - articolo 28 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m. - APPROVAZIONE" - Gbe	Comune di Castelnuovo
714223	01/10/2021	"Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est - articolo 28 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m." - Invio copia conforme all'originale del verbale di deliberazione n. 140 del Consiglio Comunale.	Comune di Trento - Servizio urbanistica
709430	30/09/2021	"Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est - articolo 28 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m." - Osservazioni e proposte.	Comune di Trento - Servizio urbanistica
709057	30/09/2021	VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDIO DI ACCESSO EST: osservazioni e proposte	Comune di Nomi
708698	30/09/2021	Pu Besenello - Deliberazione della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021. Osservazioni e proposta ai sensi dell'articolo 28 della L.P. 15 del 2015 - Gbe	Comune di Besenello
708485	29/09/2021	Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accessi Est - articolo 28 della L.P. 4 agosto 2015 n. 15 e s.m. - trasmissione osservazioni	Comune di Calliano
707416	29/09/2021	Deliberazione della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021 avente ad oggetto: "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est - articolo 28 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m. APPROVAZIONE". Trasmissione osservazioni.	Comunità Alta Valsugana e Bersntol
707083	29/09/2021	Pu Comunità Vallagarina - Invio Decreto del Commissario della Comunità della Vallagarina - Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est - Osservazioni e proposte al documento preliminare ed al rapporto preliminare ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015 - Gbe	Comunità della Vallagarina
706960	29/09/2021	Pu Rovereto - Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al corridoio di accesso Est - Trasmissione delle osservazioni e proposte per la risoluzione dei pri... (Prot.N. GE 2021/0066504) - Gbe	Comune di Rovereto
705874	29/09/2021	delibera n. 1058 del 25 giugno 2021 approvazione documento preliminare variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est.	Comune di Vallarsa
700392	27/09/2021	Invio deliberazione del Consiglio Comunale n. 39 dd. 22.09.2021 contenente le osservazioni del Consiglio Comunale di Caldonazzo alla delibera della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021	Comune di Caldonazzo
698300	27/09/2021	Protocollo: AOO.c_e500.27/09/2021.0021966 - TRASMISSIONE DELIBERA DI GIUNTA COMUNALE N_253_2021. Variante piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso est	Comune di Lavis
694903	24/09/2021	DOCUMENTO PRELIMINARE AI FINI DELL'ADOZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSI EST - ARTICOLO 28 DELLA L.P. 4 AGOSTO 2015 N.15 E S.M. - TRASMISSIONE OSSERVAZIONI	Comune di Volano



COMUNE DI POMAROLO

SERVIZIO SEGRETERIA E AFFARI GENERALI
IN GESTIONE ASSOCIATA CON IL COMUNE DI NOGAREDO

comune@pec.comune.pomarolo.tn.it

Trasmissione a Mezzo interoperabilità P.I.TRE

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

Pomarolo 3 dicembre 2021
Prot. n.: G808-0006228-6
Oggetto: **Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al corridoio di accesso Est - osservazioni e proposte al documento preliminare ed al rapporto preliminare ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015.**

Con riferimento all'oggetto, trasmettiamo l'adozione della mozione adottata nella seduta del Consiglio Comunale di data 29.11.2021, n. 25 e di cui si allega copia.

Distinti saluti.



IL SINDACO
Arturo Gasperotti

Allegati: deliberazione n. 25 di data 29.11.2021
AG/dm

38060 POMAROLO (TN) - Piazza F.lli Fontana, 7
tel. 0464 410041 - fax 0464 462146
MAIL comune@pec.comune.pomarolo.tn.it www.comune.pomarolo.tn.it
P.IVA e C.F. 00310930227
Orario di apertura al pubblico:
lun 8:30-12:30
merc 8:30-12:30, 14:30-17:30
ven. 8:00-12:00





COMUNE DI POMAROLO

(PROVINCIA DI TRENTO)

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 25

del Consiglio Comunale

Adunanza di prima convocazione - Seduta pubblica

Oggetto: Mozione del Gruppo Consigliare “Lista Civica Pomarolo Domani”, pervenuta in data 16.11.2021 Prot. N. G808-0005846 di data 16.11.2021 avente ad oggetto: documento preliminare ai fini dell’adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al corridoio est – osservazioni e proposte al documento preliminare ed al rapporto preliminare ai sensi dell’art. 28 della L.P. 15/2015.

L'anno **DUEMILAVENTUNO** addì **29 (VENTINOVE)** del mese di **NOVEMBRE** alle ore **20:00**, in videoconferenza, utilizzando la piattaforma Lifesize, come disposto dal decreto del Sindaco di data 20.04.2020 Prot. N G808-0002001, a seguito di regolare avvisi, recapitati a termini di legge, si è convocato il Consiglio Comunale.

Presenti i signori:

	ASSENTE	
	giust.	ingiust.
GASPEROTTI Arturo		
BATTISTOTTI Ilaria		
FASANELLI Daniele		
GASPEROTTI Emilio		
GIOVANELLA Matteo		
MADASCHI Roberto		
PEDROTTI Giulia		
RELLA Andrea		
VICENTINI Lucia		
ZAFFONI Mattia		
ADAMI Roberto		
ADAMI Fabrizio		
BARONI Daniela		
FORADORI Sara		
MAFFEI Manuel		

Assiste e verbalizza il Segretario Comunale dott. Mauro Bragagna, in videoconferenza. Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, il Signor Gasperotti Arturo, nella sua qualità di Sindaco, assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

Oggetto: Mozione del Gruppo Consigliare “Lista Civica Pomarolo Domani”, pervenuta in data 16.11.2021 Prot. N. G808-0005846 di data 16.11.2021 avente ad oggetto: documento preliminare ai fini dell’adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al corridoio est – osservazioni e proposte al documento preliminare ed al rapporto preliminare ai sensi dell’art. 28 della L.P. 15/2015

IL CONSIGLIO COMUNALE

Esaminata la proposta di mozione trasmessa dal Gruppo Consigliare “Lista Civica Pomarolo Domani” pervenuta in data 16.11.2021 Prot. N. G808-0005846 di data 16.11.2021 avente ad oggetto: documento preliminare ai fini dell’adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al corridoio est – osservazioni e proposte al documento preliminare ed al rapporto preliminare ai sensi dell’art. 28 della L.P. 15/2015.

Premesso che:

Con nota di data 2 luglio 2021, l’Assessore all’urbanistica, ambiente e cooperazione della Provincia Autonoma di Trento ha trasmesso ai Comuni ed alle Comunità il documento preliminare e il rapporto preliminare ai fini dell’adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, approvati dalla Giunta provinciale con deliberazione n. 1058 di data 25 giugno, ai sensi dell’art. 28 della legge provinciale per il governo del territorio 2015. Considerato altresì che in data 24 settembre la medesima nota è stata inviata ad alcuni comuni rimasti esclusi dal precedente invio per un errore nel sistema informatico.

Considerato che, con la nota sopra richiamata è stato precisato che entro novanta giorni dal ricevimento della predetta documentazione, è possibile trasmettere alla Giunta provinciale osservazioni e proposte – con riferimento agli obiettivi della variante – per la risoluzione dei principali problemi di assetto del proprio territorio;

Rilevato che l'articolo 28 della L.P. 15/2015 dispone che ai fini dell'adozione del PUP o di una sua variante:

- la Giunta provinciale predispone e approva il documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire, effettuando il primo passo nell'iter di approvazione della variante del PUP così come specificato dagli articoli 28 e 31 della L.P. 15/2015;
- il documento preliminare e il relativo rapporto preliminare sono inviati alle comunità, ai comuni e al Consiglio delle autonomie locali, che entro novanta giorni possono trasmettere alla Giunta provinciale osservazioni e proposte. La medesima documentazione è trasmessa al Consiglio provinciale che entro centoventi giorni dal ricevimento del documento può approvare indirizzi ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di piano;
- il progetto di variante al PUP, preliminarmente adottato, è depositato a disposizione del pubblico per novanta giorni e contemporaneamente è trasmesso ai soggetti di cui all'articolo 29, comma 4, della L.P. 15/2015 ai fini dell'espressione del parere di merito nei termini indicati; qualora la Giunta provinciale modifichi il piano sulla base dei pareri o delle osservazioni pervenuti, sono disposti un secondo deposito e una seconda pubblicazione del progetto di variante al Piano per ulteriori quarantacinque giorni;
- la Giunta provinciale approva il disegno di legge di approvazione della variante al PUP e lo trasmette al Consiglio provinciale;

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

Premesso che le finalità del documento preliminare e del rapporto preliminare sono rispettivamente quella di indicare e illustrare gli obiettivi generali e le linee direttive che si intendono perseguire con la variante al PUP e di fornire le prime indicazioni sui possibili impatti ambientali significativi della variante al PUP;

Rilevato che la suddetta variante se da un lato riconosce la scelta europea di incentrare sulla ferrovia la strategia di sviluppo dei trasporti terrestri, con particolare riguardo al potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero e la maggiore sostenibilità ambientale del trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma, dall'altro lato propone l'adozione di scenari che prefigurano la realizzazione di corridoi stradali tra il Trentino e il Veneto, determinando in tal modo una incongruenza di fondo tra gli obiettivi dichiarati e le soluzioni prospettate dalla variante medesima.

Tutto ciò premesso, dopo aver esaminato la documentazione di cui sopra e aver visionato alcuni atti approvati dai Consigli Comunali di altri comuni vicini comprendenti osservazioni che condividiamo, tenuto conto che la predetta variante avrà conseguenze dirette e indirette sul territorio dell'intera Vallagarina, proponiamo al Consiglio Comunale la presente mozione affinché anche il Consiglio Comunale di Pomarolo si esprima al fine di inviare alla Giunta Provinciale le proprie osservazioni che di seguito si elencano:

La proposta appare decontestualizzata dall'intero sistema provinciale della mobilità e difetta ogni valutazione di possibili alternative.

Nel documento preliminare non vengono affrontati i potenziali impatti negativi generati sul sistema urbano della città, sui territori a nord di Rovereto e sul sistema di fondovalle con particolare riguardo all'ulteriore volume di traffico indotto dal nuovo tracciato stradale, che non viene quantificato e che inevitabilmente graverà principalmente sull'autostrada A22, già attualmente sovraccaricata

Nella documentazione di variante non si trovano elementi logici e valutativi di natura oggettiva capaci di giustificare una rivisitazione della collocazione dei corridoi infrastrutturali di accesso al Trentino. Quanto proposto dalla Provincia prefigura un'idea di corridoio infrastrutturale di accesso privo di una ponderata valutazione, anche di carattere multicriteriale, rispetto a quella contenuta nell'attuale PUP. Inoltre non vi è alcun rapporto di spiegazione plausibile rispetto alla ricerca di nuovi corridoi infrastrutturali.

Nella documentazione sono state ignorate le perplessità e i dissensi espressi nel corso degli anni dai diversi Consigli Comunali tra cui anche quello di Pomarolo.

Si evidenzia inoltre:

- la mancanza di considerazione dei programmi di governo degli enti locali, dello sviluppo delle vocazioni territoriali e degli aspetti ambientali e paesaggistici locali e la mancata coerenza con i documenti unici di programmazione dei comuni coinvolti; preme in particolare modo evidenziare l'incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di programmazione comunali e gli ambiti del paesaggio individuati dal PRG.
- Il contrasto con i patti sovra provinciali tesi a valorizzare e salvaguardare il patrimonio paesaggistico, culturale e ambientale montano; si evidenzia in particolare che il "documento preliminare" ed il "rapporto preliminare" non contengono le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica europea dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. Ed ancora il mancato recepimento della partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, che avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure.
- l'incoerenza con i principi e le finalità della Legge Urbanistica Provinciale laddove prevede di "garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti" e "promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente"; ed ancora introduce la limitazione al consumo di suolo "anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione

urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione”.

- il disallineamento del documento preliminare e del rapporto preliminare presentati dalla Giunta provinciale con gli indirizzi enunciati dall'Esecutivo provinciale stesso nella documentazione della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS.
- l'assenza di dati viabilistici o evidenza di raccolta dei medesimi (anche in un'ottica di origine/destinazione), base sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromici alla variante al PUP;
- l'assoluta povertà informativa dei documenti preliminari i quali non menzionano e non riportano il progetto di fattibilità 2018-2019 elaborato dalla società autostradale all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture. D'altra parte il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Ed ancora i documenti stessi non riportano lo stato di progettazione dell'opera e l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova Spa.
- la necessità di sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto; nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti con rischio di estinzione delle stesse. Tali profili dovranno essere valutati con assoluta attenzione e posti quali indicatori non negoziabili nelle eventuali fasi di approfondimento.
- la carenza degli obiettivi proposti nel documento predisposto dalla Provincia, i quali paiono del tutto generici e difficilmente argomentabili, seppur nella loro parzialità, stante l'assenza di ogni riferimento specifico e concreto anche in termini di meri obiettivi e linee direttive da perseguire.
- la carenza nell'ambito degli obiettivi prefigurati di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali;

IL CONSIGLIO COMUNALE

Richiamata altresì la deliberazione del Consiglio comunale n. 19 di data 23 aprile 2012 “Mozione: valutazione del progetto preliminare ai fini della procedura approvativa dell'Autostrada Valdstico A31 nord” nella quale si deliberava la contrarietà alla prosecuzione del progetto di realizzazione.

Con voti, favorevoli n. 13, astenuti n. 2 (Pedrotti Giulia e Rella Andrea), contrari n. // su n. 15 consiglieri presenti e votanti espressi per alzata di mano;

DELIBERA

1. **Di confermare** la propria opposizione a qualunque strategia pianificatoria che preveda la progettazione e realizzazione di nuove strade ad alto scorrimento su gomma, tanto più quindi al prolungamento verso nord della A31 della Valdstico e al suo collegamento alla A22 del Brennero, qualsiasi sia il punto dell'innesto, poiché esso costituirebbe una grave minaccia alla salute delle popolazioni e contraddirebbe la scelta fondamentale di ridurre il traffico sull'autostrada e trasferirlo il più possibile sulla ferrovia;
2. **Di trasmettere** le suddette osservazioni al Servizio Urbanistica e tutela del Paesaggio della Provincia Autonoma di Trento e, sulla scorta delle criticità e contraddizioni rilevate, chiedere la revoca della procedura di variante avviata; tale richiesta deve intendersi quale “proposta” formulata ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015, in quanto le carenze documentali e motivazionali appaiono tali da essere considerate insanabili nelle successive fasi del procedimento;
3. **Di dare evidenza**, ai sensi dell'articolo 4 della L.P. 30.11.1992 n. 23, che avverso il presente provvedimento è ammessa, opposizione alla Giunta Comunale, durante il periodo di pubblicazione, da parte di ogni cittadino ai sensi dell'articolo 183 del Codice degli Enti Locali

della Regione Autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2, nonché ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni ai sensi dell'articolo 8 del D.P.R. di data 24.11.1971 n. 1199 o, in alternativa, ricorso giurisdizionale avanti al T.R.G.A. di Trento entro 60 giorni ai sensi dell'art. 29 dell'allegato 1 del D.Lgs. di data 02.07.2010 n. 104, da parte di chi abbia un interesse concreto ed attuale.

Data lettura del presente verbale viene approvato e sottoscritto. Il Sindaco Arturo Gasperotti f.to digitalmente Il Segretario Comunale dott. Mauro Bragagna f.to digitalmente	
Relazione di Pubblicazione Il presente verbale è in pubblicazione all'Albo Comunale di Pomarolo per dieci giorni consecutivi con decorrenza dal 3 dicembre 2021 Il Segretario Comunale dott. Mauro Bragagna f.to digitalmente	
	Si certifica che la presente deliberazione, non soggetta al controllo preventivo di legittimità, è stata pubblicata nelle forme di legge all'albo pretorio senza riportare, entro dieci giorni dall'affissione, denunce di vizi di legittimità o incompetenza, per cui la stessa è divenuta esecutiva ai sensi del 3° comma dell' art. 183 della L.R. n. 2 di data 3 maggio 2018 e ss.mm. e ii. “Codice degli enti locali della Regione Autonoma Trentino-Alto Adige”. Il Segretario Comunale dott. Mauro Bragagna



COMUNE DI PERGINE VALSUGANA

GESTIONE ASSOCIATA CON I COMUNI:
FIEROZZO
FRASSILONGO
PALU' DEL FERSINA
SANT'ORSOLA TERME
VIGNOLA FALESINA

DIREZIONE PIANIFICAZIONE E GESTIONE DEL TERRITORIO

38057 Pergine Valsugana – P.zza Garibaldi n° 4

☎ 0461/502550 📠 0461/502409

e-mail: urbanistica@comune.pergine.tn.itp.e.c.: protocollo@pec.comune.pergine.tn.it

Tit.Cla.: 6



Spett.le

**P.A.T. - Ufficio di gabinetto
assessorato all'urbanistica,
ambiente e cooperazione**

Via Vannetti, 32

38122 TRENTO

OGGETTO: documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso est e relativo rapporto ambientale.

Espressione parere ai sensi dell'articolo 28 della L.P. 4 agosto 2015, n.15.

Rendere un parere motivato al documento in oggetto presenta non poche difficoltà per i motivi di seguito riportati.

In primo luogo, la proposta di variante – preordinata alla creazione delle condizioni per il completamento in territorio trentino dell'autostrada della Valdstico (c.d. corridoio di accesso est) – non consente una chiara lettura della necessaria visione d'insieme delle ipotesi di sviluppo territoriale, di un progetto di territorio cui si vorrebbe dare forma. Al riguardo appare non sufficientemente argomentata la correlazione tra i citati principi di tutela ambientale e di riduzione delle emissioni inquinanti dovuti ai combustibili fossili e la realizzazione di un corridoio autostradale che, in relazione a come sarà concepito, è destinato a produrre effetti che non possono non essere oggetto di attenta valutazione delle conseguenze e delle possibili alternative, ad esempio considerando le interdipendenze che potranno attivarsi dopo la realizzazione del corridoio dell'alta capacità ferroviaria e della sua possibile correlazione con il Corridoio Mediterraneo che attraversa il Nord Italia da Ovest ad Est.

Restando nello specifico tema della mobilità, è del tutto evidente che qualunque decisione debba essere ricondotta a un quadro di interdipendenze che, assumendo una prospettiva intermodale, distingua e integri gli aspetti relativi al traffico locale, al traffico

pendolare, alla mobilità turistica e ai relativi picchi, alla mobilità di attraversamento. Dai dati forniti, peraltro carenti, emerge un quadro da cui risulta che il traffico lungo la SS 47 (nella tratta compresa fra Borgo Valsugana, Levico, Pergine e Trento) è generato pressoché esclusivamente dalla Valsugana stessa, senza riferimento alcuno al tema del traffico pesante di attraversamento che rappresenta la principale problematica per l'asse della Valsugana, anche in relazione alla fragilità del contesto ambientale attraversato (in particolare nella zona dei laghi). Il recente completamento della Pedemontana veneta, le cui conseguenze sul traffico veicolare per la Valsugana non consentono ancora analisi basate su dati puntuali ma che sembra già avere avuto qualche effetto in termini di incremento dei flussi di traffico sul tratto trentino della SS47, deve peraltro costituire un problema per la Valsugana stessa dal momento che – per ora come ipotesi di lavoro – l'azione combinata della realizzazione del collegamento fino a Bassano e della ipotizzata messa in sicurezza della SS 47 rischia di generare effetti perversi e definitivi sulla qualità dell'aria in Valsugana e sulla sicurezza ambientale del lago di Caldonazzo.

In relazione al tema di sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile si segnala il ruolo strategico della ferrovia della Valsugana quale sistema metropolitano di superficie per il trasporto passeggeri tra Levico e Trento, tratto in cui si genera quasi la metà del traffico pendolare che attraverso la SS47 si sposta verso il capoluogo. Al riguardo preme osservare come l'attuale distribuzione delle fermate lungo la linea di fatto faccia perdere competitività alla ferrovia per il potenziale bacino di utenza rappresentato dalle frazioni dell'Oltrefersina del Comune di Pergine, dall'altopiano di Pinè, dal Comune di Fornace e dal Comune di Civezzano. Nell'ambito della variante al PUP sarebbe quindi importante verificare la fattibilità della creazione di un nuovo spazio di scambio modale gomma-ferro intermedio.

La carenza di analisi, simulazioni e valutazioni comparative che consentano di fondare su evidenze e su dati di fatto, secondo serie storiche e ipotesi prospettiche, le ragioni della scelta di variare il PUP, rende la proposta indecidibile.

In tema di metodo, al di là delle procedure seguite, formalmente corrette, si ritiene che dinamiche di questa portata, e comunque dagli esiti non reversibili, che si sanno destinate a produrre valorizzazioni divergenti (ed anzi apertamente discordanti), dovrebbero essere precedute da momenti non rituali di presentazione, di discussione pubblica e per quanto possibile di condivisione.

Per tutte e ciascuna di queste ragioni, non si ritiene che la proposta, per come formulata, abbia in sé i presupposti minimi imprescindibili perché sia possibile esprimere un parere motivato.

Con l'occasione si ricorda quanto già segnalato dal Comune di Pergine Valsugana

in merito all'esigenza di valutare l'opportunità di rivedere le norme del PUP che governano la fascia rispetto lago, nonché quelle che definiscono le possibili destinazioni d'uso delle aree produttive di livello provinciale, norme che, come in più occasioni già comunicato, rendono di difficile attuazione interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana del nostro territorio.

Distinti saluti.



IL SINDACO

- Roberto Oss Emer -

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



Comune di Isera

GESTIONE ASSOCIATA DI AMBITO ROVERETO – ISERA

Funzione Segreteria e Organizzazione – Segreteria Generale

Ufficio segreteria
tel. 0464 487094
mail: segreteria@comune.isera.tn.it
pec: comune.isera@legalmail.it

Prot. n. 6007

Isera, 26.10.2021

OGGETTO:

Variante al Piano Urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est – Osservazioni e proposte al documento preliminare ed al rapporto preliminare ai sensi dell'art. 28 della legge provinciale n. 15/2015.

Spett.Le
Assessorato all'Urbanistica, ambiente e cooperazione
Via Vannetti 32
38122 Trento

pec: ass.cooperazione_territorio@pec.provincia.tn.it

In allegato si trasmette il provvedimento assunto dal Consiglio comunale di Isera in data 14 ottobre 2021 in merito alla Variante al Piano Urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est.

Distinti saluti.

Il Sindaco
arch. Graziano Luzzi



COMUNE DI ISERA

provincia di Trento

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 30/2021

DEL CONSIGLIO COMUNALE

OGGETTO:

Variante al Piano Urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est – Osservazioni e proposte al documento preliminare ed al rapporto preliminare ai sensi dell'art. 28 della L.P. n. 15/2015.

L'anno **DUEMILAVENTUNO**, addì **14** del mese di **OTTOBRE** alle ore **19.00** nella sala delle riunioni, a seguito di regolari avvisi, recapitati a termini di legge, si è convocato in adunanza ordinaria il Consiglio comunale.

Presenti i Signori:

Assente giustificato/ingiustificato

Luzzi Graziano
Finotti Franco
Frisinghelli Gian Franco
Massari Elisa
Ragagni Chiara
Brescia Anna
Calvetti Isabella
Frisinghelli Michela
Manica Andrea
Nicolodi Franco
Rigotti Laura Maria
Rosina Federico
Spinella Domenico
Valduga Emanuele
Valentini Sergio

☐	☐
☐	☐
☐	☐
☒	☐
☐	☐
☐	☐
☐	☐
☒	☐
☐	☐
☐	☐
☐	☐
☐	☐
☐	☐
☐	☐
☒	☐

ASSISTE IL VICE SEGRETARIO MARIANNA GARNIGA

Copia della presente deliberazione
è in pubblicazione all'albo pretorio
per 10 giorni consecutivi
dal 18.10.2021
al 28.10.2021
f.to Marianna Garniga
Vice Segretario

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti il Signor Luzzi Graziano, nella sua qualità di Sindaco, assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato, posto al n. 4 dell'ordine del giorno.

COMUNE DI ISERA

provincia di Trento

Data lettura del presente verbale, viene approvato e sottoscritto.

IL SINDACO
f.to Graziano Luzzi

IL VICE SEGRETARIO
f.to Marianna Garniga

CERTIFICAZIONE DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è divenuta esecutiva il 29.10.2021

- ☐ dopo il decimo giorno dall'inizio della sua pubblicazione ai sensi *dell'art. 183 comma 3 del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m.*
- ☒ dichiarata immediatamente esecutiva ai sensi *dell'art. 183 comma 4 del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m.*

IL VICE SEGRETARIO
f.to Marianna Garniga

Copia conforme all'originale
Il Vice Segretario

OGGETTO:

Variante al Piano Urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est – Osservazioni e proposte al documento preliminare ed al rapporto preliminare ai sensi dell'art. 28 della L.P. n. 15/2015

Relazione.

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

La procedura attraverso la quale vengono approvati il PUP e le relative varianti è definita dagli articoli 28- 31 della Legge Provinciale n. 15 del 2015. Con specifico riferimento alla parte di iter finora intrapresa, la sopra citata legge urbanistica provinciale prevede che la Giunta provinciale approvi il documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire. Il documento preliminare costituisce l'atto prodromo dell'iter di approvazione della variante; lo stesso è accompagnato dal rapporto preliminare a supporto della consultazione preliminare da avviare con la Struttura ambientale e con i soggetti competenti in materia ambientale, come stabilito dall'articolo 3, comma 1 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg.

Successivamente tale documento preliminare, unitamente al rapporto preliminare stesso, viene trasmesso alle comunità, ai comuni ed al Consiglio delle autonomie locali, che entro 90 giorni possono inviare alla Giunta provinciale osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto dei loro territori. Entro centoventi giorni dal ricevimento del documento preliminare il Consiglio provinciale può approvare indirizzi ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di PUP.

La procedura prevede, successivamente, la predisposizione e l'adozione della variante al PUP da parte della Giunta Provinciale ed il deposito della documentazione a disposizione del pubblico per 90 giorni, con la possibilità di presentare delle osservazioni nel pubblico interesse.

Contestualmente la variante al PUP viene inviata ai soggetti di cui all'art. 29, comma 4, della L.P. 15/2015, per l'espressione del parere di merito. Nel caso in cui la Giunta provinciale modifichi la variante sulla base dei pareri o delle osservazioni pervenuti, è disposto un secondo deposito con pubblicazione di 45 giorni. La Giunta provinciale approva quindi il disegno di legge per la variante al PUP e lo trasmette al Consiglio provinciale.

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

Con nota di data 2 luglio 2021 assunta al prot. n. 3775, l'Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione della Provincia Autonoma di Trento ha trasmesso ai Comuni ed alle Comunità il suddetto documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso Est per la presentazione delle eventuali osservazioni.

L'Amministrazione comunale di Isera, avvalendosi delle competenze e professionalità presenti all'interno del Servizio Tecnico associato con il Comune di Rovereto, ha potuto esaminare la documentazione inviata e condurre, in collaborazione con gli uffici comunali di Rovereto, gli approfondimenti di dettaglio, formulando una molteplicità di osservazioni inerenti sia aspetti di metodo sia di merito.

Preliminarmente ad ogni altra considerazione si ritiene necessario rilevare che l'analisi del documento preliminare e del rapporto preliminare ne ha evidenziato carenze di metodo e contraddittorietà di contenuto.

Il metodo adottato e l'istruttoria tecnica svolta risultano inadeguati rispetto alla rilevanza e complessità dei temi da trattare.

Sono assenti indicazione e analisi dei dati di dettaglio sulla mobilità, di carattere ambientale, socio-economico a supporto degli enunciati motivazionali.

La proposta appare decontestualizzata dall'intero sistema provinciale della mobilità e difetta ogni valutazione di possibili alternative.

Il tema del collegamento con il Veneto viene proposto quale intervento di carattere strategico, ma la soluzione proposta pare incoerente con le politiche europee in ambito di mobilità e con i principi di sviluppo sostenibile e durevole, sussidiarietà, partecipazione e valutazione enunciati *in primis* dalla legge urbanistica provinciale per il governo del territorio.

La totale indeterminatezza della soluzione proposta rende impossibile la formulazione di osservazioni e proposte (esprese ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015) che non siano, a loro volta, generali e di metodo non potendosi rilevare la razionalità delle scelte compiute, la congruità dei mezzi adottati rispetto allo scopo e l'avvenuta valutazione di soluzioni alternative

Ed ancora, nel complesso merita evidenziare che il documento preliminare presenta delle importanti carenze in termini di coerenza interna ed esterna, rispetto agli altri strumenti di pianificazione e programmazione come: la Legge urbanistica provinciale già richiamata, il documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS, la Convenzione delle Alpi, le più recenti politiche europee in materia di trasporti che mirano alla creazione di un sistema di mobilità sostenibile. Inoltre, la documentazione si pone in contrasto con i principi e le finalità del Piano Urbanistico Provinciale già approvato.

Sono state quindi elaborate, con il supporto del Comune di Rovereto, osservazioni e proposte al Documento preliminare e al Rapporto preliminare, con le quali si intendono evidenziare le criticità dei contenuti degli elaborati trasmessi dalla PAT, e più in generale la carenza dei profili atti a supportare l'opportunità e la necessità della variante proposta.

Di seguito si ripropone l'elencazione sintetica delle osservazioni.

Osservazioni afferenti l'ambito procedimentale:

- n. 1: mancata considerazione della contrarietà espressa dagli enti locali, direttamente ed indirettamente interessati, rispetto alla soluzione di corridoio di accesso pianificato. Non trovano infatti conforto e richiamo, neppure in termini del tutto generali, il supporto motivazionale di controdeduzione rispetto alle molteplici posizioni assunte dalle amministrazioni locali che sull'argomento hanno espresso assoluta contrarietà con provvedimenti consiliari;
- n. 2: la documentazione approvata e pubblicata dall'Amministrazione provinciale risulta del tutto generica e insufficiente per formulare osservazioni compiute e dettagliate nel merito. In seno agli atti, messi in disponibilità dell'amministrazione, non si rinvencono in termini chiari ed oggettivi, gli obiettivi cardine che dovrebbero supportare secondo rigore motivazionale la pianificata variante al PUP;
- n. 3: gli obiettivi enunciati nel rapporto preliminare, oltre ad apparire contraddittori sembrano incoerenti, inadeguati, carenti e parziali alla luce delle previsioni di metodo ed ai criteri ispiratori contemplati nel PUP vigente; gli stessi appaiono per nulla consoni: al perseguimento dello sviluppo delle vocazioni territoriali e ad una crescita equilibrata della comunità al fine di rafforzare il benessere collettivo. In questa prospettiva gli obiettivi non risultano sostenibili e non mirano ad uno sviluppo centrato sulla qualità e la loro impostazione appare ben lontana da un approccio basato sulla continuità, sul coinvolgimento e sulla condivisione;
- n. 4: la proposta formulata non pare sintetizzare, in termini adeguati, gli obiettivi e le finalità volte a preservare le invarianti ambientali, storiche ed identitarie, nonché gli elementi territoriali testimoniali del paesaggio sanciti dal Piano Urbanistico Provinciale. Tali tematiche non vengono affrontate neppure in termini preliminari lasciando tutta la valutazione ad una fase successiva della variante. Infine, non vengono neppure citate in termini di generici obiettivi e prioritarie finalità le evidenze ad oggi in possesso derivanti da studi ed analisi finora condotti;
- n. 5: assenza, nell'ambito della documentazione presentata, del benché minimo cenno a supporti motivazionali di natura metodologica preventiva, quali, ad esempio, l'analisi socio-economica del territorio che è chiamata a descrivere un quadro conoscitivo preliminare su cui ancorare, in termini di coerenza, gli obiettivi e le linee di indirizzo. Alla luce di tale considerazione le proposte della Provincia risultano del tutto scorrelate e decontestualizzate non rendendo chiari gli obiettivi e le finalità dichiarate con le reali esigenze del territorio;
- n. 6: dalla documentazione presentata non riverbera alcuna indicazione, neppure meramente illustrativa, alla scala di obiettivo generale e di linee direttive, in merito alle soluzioni di approfondimento in materia di analisi

delle alternative. Si conferma la mancanza di un quadro conoscitivo anche per il profilo trattato in quanto è auspicabile analizzare in via preventiva le ragionevoli alternative, compresa la non realizzazione dell'ampliamento del corridoio est;

- n. 7: la documentazione riporta generiche considerazioni sulle esigenze di collegamento espresse dal sistema produttivo, senza citare, però, dati o documenti a sostegno delle esigenze medesime. L'elaborato presentato dalla Provincia riporta l'origine delle necessità anche economiche, richiamando studi commissionati dalla Camera di Commercio di Vicenza e redatti dall'Università di Verona, senza peraltro far richiamo agli opinion leader locali (Camera di Commercio di Trento, sistema bancario trentino, associazioni di categoria della Provincia di Trento, Università di Trento, ecc.);
- n. 8: la documentazione di variante, non fornisce alcun elemento logico, deduttivo e valutativo di natura oggettiva atto a giustificare una rivisitazione della collocazione dei corridoi infrastrutturali di accesso al Trentino. Quanto proposto dalla Provincia prefigura un'idea di corridoio infrastrutturale di accesso privo di ogni ponderata valutazione, anche di carattere multicriteriale, rispetto a quella contenuta nell'attuale PUP. Inoltre non vi è alcun rapporto di spiegazione plausibile rispetto alla ricerca di nuovi corridoi infrastrutturali;
- n. 9: il "documento preliminare" e il "rapporto preliminare", inoltre, non riportano né lo stato di progettazione dell'opera, né l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.. Tali aspetti denotano una mancanza di trasparenza dell'agire provinciale. Alla luce di ciò i documenti sono pertanto da considerarsi strutturalmente carenti in quanto privi degli elementi conoscitivi di base (obiettivi generali e linee direttive che si intendono perseguire) su cui impostare il processo di variante al PUP.

Osservazioni afferenti l'ambito ambientale:

- n. 10: incoerenza con la strategia approvata con deliberazione della Giunta provinciale di data 14 dicembre 2020 n. 2062 "Approvazione del documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS". L'intenzione di approntare una nuova viabilità infrastrutturata non risulta prevista o finanche allineata rispetto alle strategie provinciali in materia di sviluppo sostenibile recentemente adottate dallo stesso esecutivo provinciale. Gli obiettivi e le linee direttive enunciati dalla Provincia, per quanto attiene il nuovo corridoio di accesso est, sembrano pertanto distonici ed ontologicamente incompatibili rispetto a quelli prefissati in materia di sostenibilità, promozione di modalità di spostamento a minor impatto, miglioramento del trasporto pubblico locale ed intermodale;
- n. 11: gli obiettivi ambientali specifici risultano del tutto parziali e di valenza monotematica interessando peraltro spazi territoriali circoscritti. Con la presente osservazione, nella denegata e non creduta ipotesi di reale attivazione delle fasi procedurali successive per la variante al Piano Urbanistico Provinciale, si caldeggia l'integrazione degli obiettivi ambientali specifici riportati nel rapporto preliminare con altri molteplici obiettivi di sostenibilità ambientale interessanti il comparto territoriale dell'asta dell'Adige, con particolare riferimento a quelli di pertinenza del Comune di Isera e della Comunità della Vallagarina. L'affiancamento dei nuovi obiettivi specifici garantisce una maggiore oggettività nell'approccio metodologico e nelle analisi valutative sugli impatti scaturibili dal nuovo corridoio di accesso ipotizzato;
- n. 12: mancata valutazione, e conseguente estrinsecazione nei rapporti istruttori, delle criticità geologiche, idrogeologiche e di sicurezza del suolo, seppur in termini di enunciazione di obiettivo o linea direttiva da perseguire. Stante la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto, vengono richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti con rischio di estinzione. Tali profili dovranno essere valutati con assoluta attenzione e posti quali imprescindibili indicatori nella eventuale fase di approfondimento. Peraltro tali questioni non vengono considerate nel rapporto preliminare allegato alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058/2021;
- n. 13: obiettivo imprescindibile è la salvaguardia della rete idrogeologica roveretana e del contesto limitrofo. L'intero massiccio del Pasubio, dal punto di vista idrogeologico, è da intendersi come un sistema altamente fragile ed interconnesso, e quindi lo stesso non potrà essere intercettato in nessuno modo, nemmeno in maniera tangente da qualsiasi tipo di opera, che comprometterebbe in maniera irreversibile sia l'aspetto quantitativo, che qualitativo delle fonti idriche ad esso correlate. La completa assenza di filtri naturali e di difese rende le sorgenti suscettibili nei confronti di ogni tipologia di inquinamento che direttamente o indirettamente potrebbe giungere nel perimetro della montagna. Qualsiasi opera che dovesse essere realizzata anche a valle dei moti di filtrazione, può costituire un drenaggio artificiale e quindi causare un

esaurimento, più o meno repentino, dell'acquifero che alimenta le sorgenti basali, tra le quali *in primis* la sorgente di Spino;

- n. 14: nel rapporto ambientale si rinvia ad una fase successiva la definizione e lo sviluppo di un quadro relativo al monitoraggio ambientale. Gli indicatori oggetto di monitoraggio esprimono notevole delicatezza e posto che gli impatti legati alla nuova infrastruttura saranno devastanti, sia nel breve/medio termine, durante la fase di cantiere, sia a lungo termine, in fase di esercizio, gli stessi dovranno essere molteplici e atti a descrivere tutte le condizioni di criticità (emissione di sostanze inquinanti, uso del suolo, superficie impermeabilizzata, aree sottoposte a vincolo paesaggistico e già tutelate, consumi finali di combustibili fossili, emissioni di gas, ecc...). Per rispondere adeguatamente alle esigenze delle politiche di sviluppo sostenibile, caratterizzate da una equilibrata integrazione di fattori ambientali, sociali ed economici, si ritiene che gli indicatori debbano necessariamente essere inseriti in una logica di sistema. Nella denegata e non creduta ipotesi che la procedura trovi prosecuzione, è opportuno quindi disporre di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali;
- n. 15: mancata valutazione di iniziative volte alla mitigazione, compensazione ed integrazione territoriale della proposta; nella documentazione oggetto di istruttoria non vengono tratteggiate neppure in termini di obiettivi generali le strategie che si intendono percorrere per la prevenzione e la tutela dell'ambiente, con la conseguente mancanza di ogni riferimento all'analisi preventiva degli impatti generati dall'ipotizzato nuovo corridoio di accesso. La previsione di infrastrutture di tali portata, infatti, deve essere preceduta da congrue analisi atte a considerare le condizioni e le precondizioni ambientali e paesaggistiche, valorizzando le peculiarità attraverso misure volte alla riqualificazione delle aree in cui le opere si inseriscono;
- n. 16: incompatibilità tra quanto previsto dalla variante al PUP e gli ambiti del paesaggio di Isera. Il documento adottato non affronta neppure con menzione alle linee ispiratrici e/o direttive da perseguire, la salvaguardia e la congrua tutela di ambiti di orientamento paesaggistico evidenziati dalla pianificazione urbanistica comunale e sovracomunale.;

Osservazioni afferenti l'ambito normativo:

- n. 17: la documentazione presentata si pone in contrasto con le finalità ed i principi generali della Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", sanciti dall'art. 2, con particolare riferimento a quelli volti a:
- *“garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti.”*
 - *“promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente”*
 - *“prevedere che la formazione degli strumenti di pianificazione territoriale avvenga nel rispetto dei principi di sussidiarietà, partecipazione e valutazione, assicurando il confronto tra Provincia, comunità e comuni, la coerenza delle scelte e l'integrazione e l'aggiornamento del sistema della pianificazione territoriale”.*

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

- n. 18: la documentazione presentata si pone in contrasto con l'obiettivo della limitazione del consumo di suolo sancito dalla Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", nell'art. 18. La legge per il governo del territorio sancisce infatti che il suolo è un bene comune e costituisce una risorsa non rinnovabile e che, a tal fine, gli strumenti di pianificazione *“favoriscono, anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione”*;
- n. 19: la documentazione proposta non menziona il protocollo sui trasporti di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 e conseguentemente, la proposta di variante al PUP non risulta minimamente istruita sulla scorta dei contenuti contemplati nel Protocollo medesimo. Le tematiche, alla base delle indicazioni fornite dall'Europa, nell'ambito della convenzione delle Alpi, non vengono riportate nella procedura condotta dalla Provincia. A tal fine si menziona *“la popolazione locale deve essere posta in condizione di determinare essa stessa le prospettive del proprio sviluppo sociale, culturale ed economico, nonché di concorrere alla sua*

realizzazione nel quadro istituzionale vigente". Ed ancora è fondamentale e preordinato, prima di pianificare nuove infrastrutture *"promuovere lo sfruttamento ottimale delle potenzialità delle infrastrutture esistenti"*. In sintesi il protocollo riporta dei principi e degli impegni, assunti dagli stati firmatari, tra cui l'Italia, che devono essere presi in esame per l'argomento in oggetto, e che segnatamente avrebbero dovuto trovare adeguata evidenza nella documentazione preliminare alla variante al PUP;

- n. 20: la procedura amministrativa condotta dalla Provincia non recepisce la partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti. Gli Enti territoriali avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure. Si chiede quindi di prefigurare un processo partecipativo concreto degli enti territoriali sulla questione in oggetto, tenendo anche conto che gli enti locali interessati, a mezzo dei propri consigli comunali, hanno già formalizzato il proprio totale dissenso al collegamento infrastrutturale di cui alla presente osservazione;
- n. 21: i contenuti del "documento preliminare" e del "rapporto preliminare" non contengono le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. Non vengono riportati i dati viabilistici e/o non si dà evidenza della raccolta in fase istruttoria dei medesimi (anche in un'ottica di origine/destinazione), base sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromi alla variante al PUP. Infine quanto presentato non pare allinearsi con le strategie generali della politica dei trasporti sancita con la Convenzione delle Alpi, che stabilisce quanto segue:
- "1. Nell'interesse della sostenibilità le parti contraenti si impegnano ad attuare una gestione razionale e sicura dei trasporti nel contesto di una rete di trasporti integrata, coordinata e transfrontaliera tesa a: [...]*
- b) sfruttare nel modo migliore i sistemi e le infrastrutture di trasporto esistenti nel territorio alpino, tra l'altro con l'impiego della telematica, e imputare a coloro che li causano i costi infrastrutturali ed esterni, differenziandoli a seconda dell'impatto causato; [...]*
- d) valorizzare e sfruttare i potenziali di riduzione del volume di traffico."*
- n. 22: l'intenzione di realizzare una nuova infrastruttura viaria di collegamento con la Regione Veneto non trova giustificazione motivazionale rispetto alle indicazioni relative al trasporto su strada contenute nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti. Il protocollo di attuazione della citata convenzione in ambito dei trasporti pone precise condizioni per la realizzabilità di nuove reti viarie per il trasporto "intraalpino". La documentazione preliminare provinciale non menziona minimamente tali disposizioni comunitarie connotando l'istruttoria condotta da gravi lacune e mancanze. La procedura deve quindi essere rivista;

Osservazioni afferenti l'ambito infrastrutturale:

- n. 23: strutturale carenza di riferimenti oggettivi e quantitativi in merito ai dati in materia di traffico. La documentazione presentata dalla Provincia risulta completamente priva dei dati relativi al traffico tali da giustificare l'intervento. Pur trattandosi di materiale volto a definire gli obiettivi e le linee direttive, ad avviso dell'Amministrazione comunale lo stesso non prefigura alcun supporto conoscitivo preliminare sufficiente per l'attivazione meditata della variante al PUP. Mancano quindi i presupposti motivazionali oggettivi connessi all'ipotizzata variante al Piano urbanistico provinciale;
- n. 24: l'opzione di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di "Rovereto sud", riportata nel "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare", non risulta coerente con gli approfondimenti condotti sul versante per la realizzazione del corridoio del Brennero (quadruplicamento della ferrovia del Brennero). Gli studi condotti non menzionano e non considerano le criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvati;
- n. 25: il "documento preliminare" e il "rapporto preliminare" non riportano il progetto di fattibilità, che è stato già sviluppato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale. Tale mancanza è da ricondursi ad una fattispecie grave di assenza di trasparenza dell'agire provinciale e comporta una assoluta povertà informativa del documento preliminare e

del rapporto preliminare. La procedura avviata, stante il fatto che il quadro informativo fornito è decisamente carente, dovrà essere revocata;

- n. 26: il documento “piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare”, inoltre, riporta che la sottoscrizione dell'atto aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato paritetico del 9 febbraio 2016 per l'opzione con uscita a Rovereto sud è ancora in corso, a differenza di quanto dichiarato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova, la quale, in un proprio elaborato, asserisce come la sottoscrizione sia già avvenuta a maggio 2020. Anche questo profilo determina una carenza insanabile dell'istruttoria condotta;
- n. 27: il documento riporta considerazioni sulle gerarchizzazione dei corridoi di accesso al Trentino che si pongono in contrasto con il progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova. La mancata definizione delle attuazioni per addivenire a tale gerarchizzazione, collegata alla progettazione in essere da parte della società concessionaria autostradale, pone evidenti perplessità in merito. Il contrasto rilevato rende ulteriormente impreciso l'iter istruttorio condotto;
- n. 28: il documento più volte menzionato enuncia, quale opzione da analizzare, lo scenario con uscita a Rovereto sud in termini piuttosto generici, dimostrando, così, di non tenere in debito conto le precise e specifiche informazioni contenute nel progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Brescia. Il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale, da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Di tale evenienza non ce ne è traccia nei documenti proposti, evidenziando nuovamente un'ambiguità istruttoria.

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

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

- assoluta povertà informativa dei documenti preliminari i quali non menzionano e non riportano il progetto di fattibilità 2018-2019 elaborato dalla società autostradale all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture. D'altra parte il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Ed ancora i documenti stessi non riportano lo stato di progettazione dell'opera e l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.;
- mancata menzione e considerazione delle criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvativi;
- necessità di sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto; nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti con rischio di estinzione delle stesse. Tali profili dovranno essere valutati con assoluta attenzione e posti quali indicatori non negoziabili nelle eventuali fasi di approfondimento;
- carenza degli obiettivi proposti nel documento predisposto dalla Provincia, i quali paiono del tutto generici e difficilmente argomentabili, seppur nella loro parzialità, stante l'assenza di ogni riferimento specifico e concreto anche in termini di meri obiettivi e linee direttive da perseguire;
- carenza nell'ambito degli obiettivi prefigurati di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali;
- carenza nell'ambito delle linee direttive della prefigurazione di specifici modelli, quale il DSPIR (determinanti, pressioni, stato, impatti, risposte) sviluppato dalla AEA (Agenzia Europea per l'Ambiente), nell'attuazione del sistema di monitoraggio ambientale;
- apparente impressione che la visione sottesa alla variante al PUP derivi dalla pressione delle nuove viabilità realizzate dalla regione Veneto e quindi la stessa sembra per lo più improntata a subire e rincorrere infrastrutture da altri realizzate piuttosto che governare lo sviluppo della nostra provincia; ed ancora il documento sembra motivato da pressioni economiche indotte dalla realtà veneta anziché da effettivi studi ed analisi di settore condotte in Trentino per la valorizzazione delle realtà locali.

Il presente provvedimento viene dichiarato immediatamente esecutivo in quanto ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015 le presenti osservazioni e proposte devono essere formulate perentoriamente entro 90 giorni dalla trasmissione dell'articolazione elaborata da parte della PAT.

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

IL CONSIGLIO COMUNALE

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

Visto il *Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018 n. 2, modificato con legge regionale 8 agosto 2018 n.6, con legge regionale 1° agosto 2019 n. 3, con legge regionale 16 dicembre 2019 n. 8, con legge regionale 23 giugno 2020 n. 1, con legge regionale 27 luglio 2020 n. 3 e con legge regionale 27 gennaio 2021 n. 1;*

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

Visto il D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 *“Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali”* e s.m. ed int.;

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

Visti gli artt. 4 e 25 del Regolamento di Contabilità approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 51 di data 27.12.2000 e modificato con deliberazioni del Consiglio comunale n. 23 del 29.11.2013, n. 10 del 19.04.2017 e n. 18 del 08.06.2017;

Visto il titolo IV capo III “*Disposizioni in materia contabile*” del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018 n. 2, modificato con legge regionale 8 agosto 2018 n. 6;

Visto lo Statuto comunale approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 15 del 10 aprile 1995 e s.m.;

Vista la deliberazione del Consiglio comunale n. 5 del 30 marzo 2021 con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2021-2023;

Vista la deliberazione del Consiglio comunale n. 6 del 30 marzo 2021 con la quale è stato approvato il bilancio di previsione degli esercizi 2021-2023;

Dato atto che il presente provvedimento non comporta riflessi diretti e/o indiretti di carattere finanziario ed economico tali da pregiudicare gli equilibri di bilancio, oppure tali da alterare sotto il profilo della congruità, coerenza ed attendibilità le previsioni del bilancio in corso;

Richiamata la convenzione generale per la gestione obbligatoria di ambito Rovereto-Isera delle attività e dei compiti di cui all'allegato B della L.P. n. 3/2006, così come modificata dalla L.P. n. 12/2014 ed all'allegato 2 punto 1 della deliberazione della Giunta provinciale n. 1952 di data 09.11.2015 sottoscritta in data 28.07.2016 (atto n. 970 della raccolta comunale);

Visto il parere di regolarità tecnico-amministrativa sulla proposta della presente deliberazione – reso ai sensi dell'art. 185 del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m.:

- parere favorevole di regolarità tecnico-amministrativa del Vice Segretario Marianna Garniga;

Dato atto che la presente deliberazione non presenta profili di rilevanza contabile e non necessita pertanto l'espressione del parere di regolarità contabile attestante la copertura finanziaria ai sensi dell'art. 185 del CEL;

Con voti favorevoli unanimi, espressi per alzata di mano dai 12 consiglieri presenti e votanti

DELIBERA

1. di prendere atto dell'iter avviato ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, attraverso l'approvazione del Documento preliminare e del Rapporto preliminare, di cui alla deliberazione della Giunta provinciale n. 1058 di data 25 giugno 2021;
2. di esprimere, ai sensi dell'art. 28 della L.P.15/2015, le proprie osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto del territorio di competenza, mediante l'approvazione delle n. 28 osservazioni succitate, quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
3. di esprimere, sulla scorta dell'istruttoria condotta e declinata nel rapporto approvato al punto precedente, la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est, sulla scorta: di numerose criticità e contraddizioni rilevate, l'accertata non coerenza con gli strumenti programmatici sovraordinati, l'evidente carenza sistematica degli obiettivi generali ed operativi prospettati e la tipologia relativa al modello di mobilità proposto;
4. di ravvisare, alla luce di quanto sopra, la presenza di elementi, presupposti e condizioni per chiedere la revoca della procedura di variante avviata; tale richiesta deve intendersi quale “proposta” formulata ai

sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015, in quanto le carenze documentali e motivazionali appaiono tali da essere considerate insanabili nelle successive fasi del procedimento;

5. di dare atto che il presente provvedimento non comporta riflessi indiretti di carattere finanziario ed economico tali da pregiudicare gli equilibri di bilancio, oppure tali da alterare sotto il profilo della congruità, coerenza ed attendibilità le previsioni del bilancio in corso;
6. di precisare che avverso la presente deliberazione sono ammessi i seguenti ricorsi:
 - ricorso in opposizione alla Giunta comunale da parte di ogni cittadino, durante il periodo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 183 comma 5 del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m.;
 - ricorso giurisdizionale innanzi al T.R.G.A., Sezione di Trento ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs. 02.07.2010 n. 104 entro 60 giorni;
 - ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 24.11.1971 n. 1199 entro 120 giorni.

Il Consiglio comunale, per le motivazioni di cui in premessa, con voti favorevoli unanimi, espressi per alzata di mano dai 12 consiglieri presenti e votanti, dichiara la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 183 comma 4 del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m.



Comunità Alta Valsugana e Bersntol
Tolgamoà schòft Hoa Valzegù ont Bersntol

Servizio Segreteria Generale, Affari Generali e Organizzazione

tel. 0461/519570

fax 0461/531620

e-mail: segreteria.generale@comunita.altavalsugana.tn.it

Prot. n. 19394/17.1.4

Pergine Valsugana, 29 settembre 2021

Responsabile del procedimento o referente:

dott.ssa Mariuccia Cemin

Alla c.a. del Vicepresidente

Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione

Mario Tonina

interoperabilità PiTre

OGGETTO: Deliberazione della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021 avente ad oggetto: *"Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est – articolo 28 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m. APPROVAZIONE"*. Trasmissione osservazioni.

In risposta alla Vs. nota prot. n. PAT/474186 di data 1 luglio 2021 si provvede a trasmettere in allegato, la deliberazione dell'Assemblea della Comunità Alta Valsugana e Bersntol n. 5 di data 28 settembre 2021 e relativo allegato parte integrante e sostanziale, inerente le osservazioni di cui in oggetto.

Si porgono cordiali saluti.



IL PRESIDENTE

dell'Assemblea della Comunità Alta Valsugana e Bersntol

Massimo Negriolli



Comunità Alta Valsugana e Bersntol

Tolgamoas' schöft Hoa Valzegu' ont Bersntol

CON SEDE IN PERGINE VALSUGANA

Verbale di deliberazione N. 5 dell'Assemblea di Comunità Alta Valsugana e Bersntol

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

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

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

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

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

SERVIZIO ISTRUTTORE

SEGRETERIA ☒
FINANZIARIO ☐
PROGRAMMAZIONE ☐
SOCIO ASSISTENZ./
EDILIZIA ABITATIVA ☐
URBANISTICA ☒

SERVIZIO FINANZIARIO

Visto e prenotato l'impegno

N. _____

al Cap. _____ art. _____

del Bilancio _____

N. Meccanogr. _____

F.to IL RESPONSABILE
Servizio Finanziario

5 - Delibera di Assemblea

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

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

Il Relatore comunica:

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

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

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

Tutto ciò premesso,

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

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

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

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

L'ASSEMBLEA DELLA COMUNITA'

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

Visto il seguente parere di regolarità tecnica espresso sul presente provvedimento e dato atto che non necessita il parere di regolarità contabile:

effettuata regolarmente l'istruttoria relativa alla presente proposta di delibera, in data 28 settembre 2021 si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico - amministrativa ai sensi dell'articolo 185 del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2,

IL SOSTITUTO DEL RESPONSABILE DEL SERVIZIO URBANISTICA

Geom. Flavio Passamani



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

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

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

DELIBERA

1. di condividere ed approvare il documento "Osservazioni e proposte della Comunità Alta Valsugana e Bersntol" (allegato A alla presente deliberazione) predisposto dal Servizio Urbanistica della Comunità, in merito al documento preliminare approvato dalla G.P. con deliberazione n. 1058 dd. 25/06/2021 ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso Est. Ritenendo lo stesso documento "Osservazioni e proposte..." esaustivo, rispetto ai temi più significativi del territorio dell'Alta Valsugana;
2. di dichiarare, con voti favorevoli n. 11, contrari n. 3 (Riccardo Giacomelli, Luca Vigolani e Michela Pacchielat), astenuti n. 4 (Armando Tamanini, Diego Moar, Luca Moltre, Walter Pintarelli), su n. 18 Consiglieri presenti e votanti, la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi dell'articolo 183 comma 4 del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con L.R. 3 maggio 2018, n. 2, per le motivazioni espresse in premessa;
3. di trasmettere il documento "Osservazioni e proposte della Comunità Alta Valsugana e Bersntol" (allegato A, alla presente deliberazione), predisposto dal Servizio Urbanistica della Comunità, alla Giunta provinciale secondo quanto disposto dall'articolo 28 della L.P. 15/2015;
4. di dare atto che a norma dell'articolo 4, della legge provinciale 20 novembre 1992, n. 23 e ss.mm., avverso il presente provvedimento è possibile presentare:
 - opposizione al Presidente dell'Assemblea della Comunità, entro il periodo di pubblicazione, da parte di ogni cittadino ai sensi dell'articolo 183, comma 5, del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con L.R. 3.5.2018, n. 2;
 - ricorso giurisdizionale avanti al Tribunale Regionale Giustizia Amministrativa di Trento, entro 60 giorni, ai sensi degli articoli 13 e 29 del D.Lgs. 2 luglio 2010, n. 104;
 - ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni ai sensi dell'articolo 8 del D.P.R. 24.11.1971, n. 1199.

Verbale letto, approvato e sottoscritto.

L.S.

IL SEGRETARIO REGGENTE
dott.ssa MARIUCCIA CEMIN



IL PRESIDENTE DELL'ASSEMBLEA
MASSIMO NEGRIOLI

RELATA DI PUBBLICAZIONE

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



L.S.

IL SEGRETARIO REGGENTE
- dott.ssa Mariuccia Cemin -

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

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

Pergine Valsugana, 29 settembre 2021



L.S.

IL SEGRETARIO REGGENTE
- dott.ssa Mariuccia Cemin -

ESITO PUBBLICAZIONE

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

Pergine Valsugana, _____

L.S.

IL SEGRETARIO REGGENTE
- dott.ssa Mariuccia Cemin -



5 - Delibera di Assemblea - Allegato Utente 1 (A01)

Documento preliminare variante PUP 2021 – "corridoio
Comunità di Valle – note settembre 2021

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

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

DELIBERA ASSEMBLEA

n. 5

IL SEGRETARIO REGGENTE

Don. Alessandro...

Introduzione.

Con deliberazione n. 1058 dd. 25/06/2021, la Giunta provinciale ha approvato il Documento Preliminare propedeutico ad una variante al PUP relativa al "corridoio di accesso est", secondo quanto previsto dall'art. 28 della L.P. 15/2015 e s.m.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Corridoio EST e connessioni tra Trentino e Veneto

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

I limiti dell'attuale sistema sono determinati principalmente da:

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

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

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

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

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

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

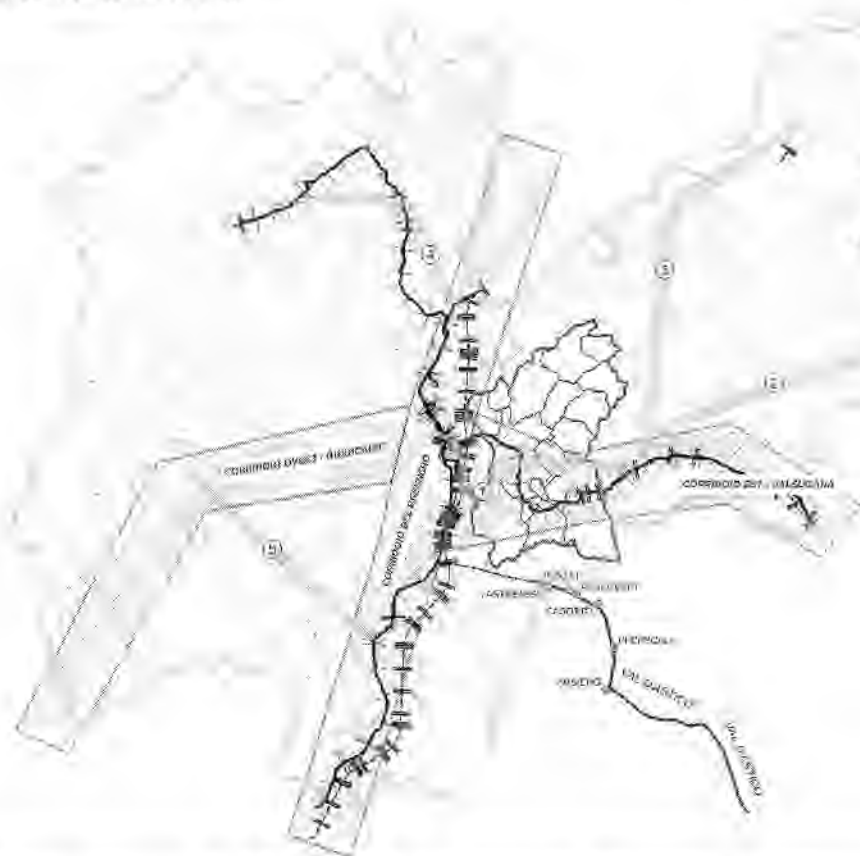
Nei ragionamenti sul corridoio Est la SS47 della Valsugana evidenzia una serie di problematiche, connesse con i volumi di traffico, le caratteristiche geometrico-strutturali, la presenza di numerosi insediamenti abitati attraversati dal tracciato e la delicatezza ambientale della zona dei laghi di Levico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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

- La necessità di migliorare le connessioni infrastrutturali dell'Italia con il Centro e Nord dell'Europa;
- La priorità di sviluppo del corridoio del Brennero;
- La centralità della ferrovia del Brennero nei collegamenti di lunga distanza;
- L'integrazione territoriale della mobilità;
- La 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;
- Le problematiche ambientali e funzionali legate alla SS47;
- Le esigenze di collegamento espresse dal sistema produttivo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

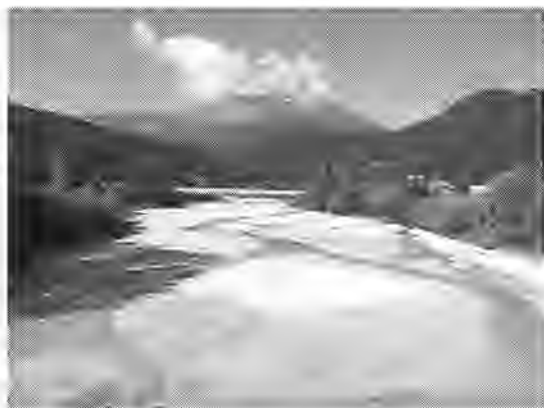
Per quanto riguarda il territorio dell'Alta Valsugana, in particolare, dalla delimitazione del “corridoio Est” delineata nel PUP (ed anche dal perimetro della Rete di Riserve) rimangono esclusi, almeno in parte:

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

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

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

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



*L'alveo e l'ambiente fluviale del Centa nei pressi di Caldonazzo.
Sullo sfondo il Becca di Filadonna*



Alveo e Valle del Centa nel medio corso del torrente.



Alcuni ruderi del sistema di opifici presenti lungo l'alveo del torrente Cerna, recuperati nel progetto di Parco Fluviale “Mulino Polentoni”.

Per quanto riguarda il fondovalle dei laghi di Caldonazzo e Levico, oltre alla considerazione dell'unicità dell'ambiente nel quale si collocano gli interventi infrastrutturali di miglioramento della viabilità della Valsugana e della ferrovia, va evidenziata la numerosa presenza sia di aree naturalistiche già censite che di aree ed interventi di miglioramento ambientale già previsti nel Piano di gestione della Rete di Riserve (in fase di approvazione da parte delle amministrazioni coinvolte), che dovrebbero essere promossi, salvaguardati e incentivati.

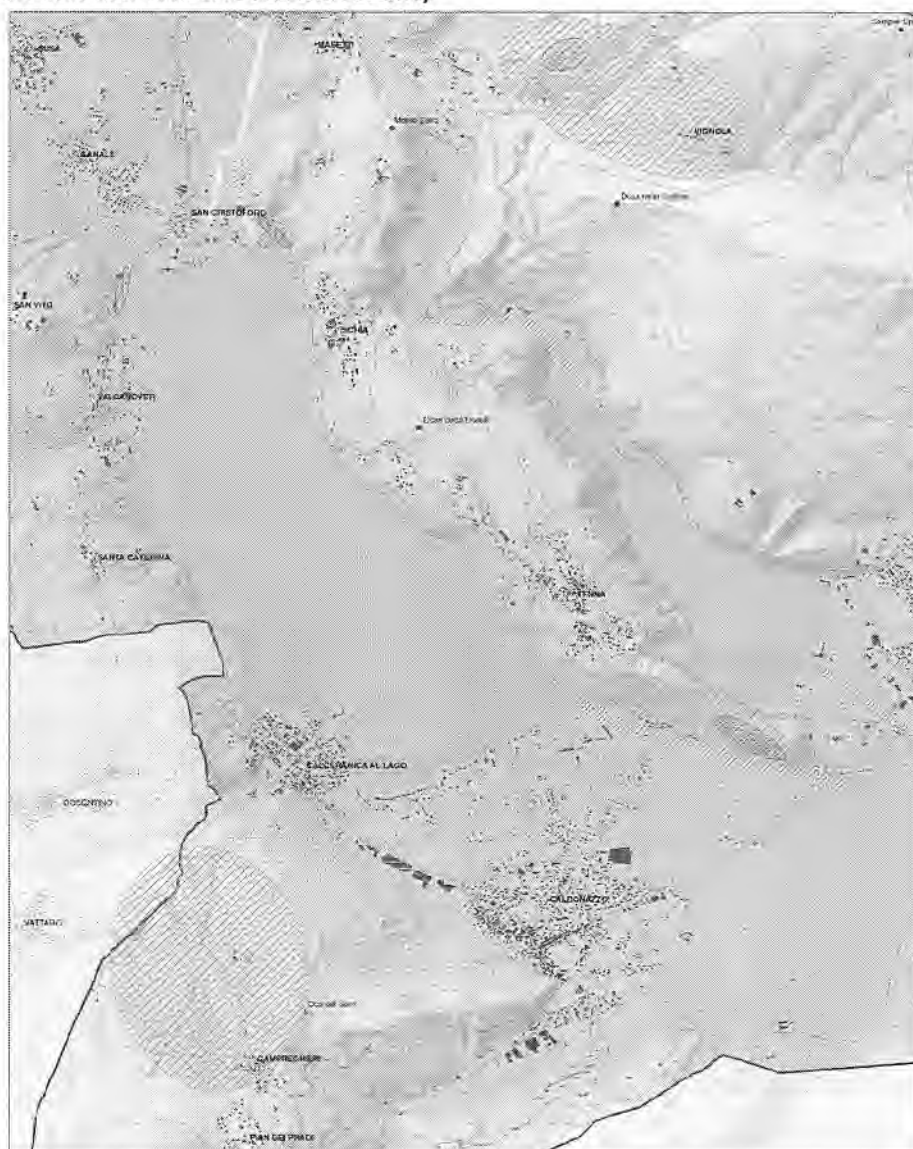
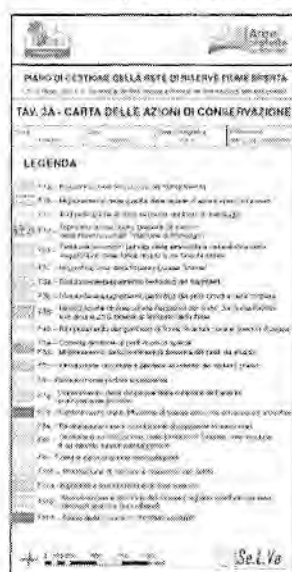
Oltre a ciò, va sottolineata la presenza di un territorio agricolo paesaggisticamente suggestivo, seppur in buona parte abbandonato, per la presenza di un diffuso sistema di terrazzamenti, censito dall'Osservatorio del Paesaggio trentino nell'Atlante dei paesaggi terrazzati. Paesaggi rilevabili soprattutto sul versante del colle di Tenna che discende verso il lago di Caldonazzo, ma presenti anche nella zona di versante di Levico e di Calceranica-Bosentino. Paesaggi che hanno trovato riconoscimento negli ultimi anni e in alcuni casi, come nella Valle di Cembra, assunti a patrimonio dell'UNESCO. Terrazzamenti che tra l'altro, qualificati “agricole di pregio” dal PTC, costituiscono invarianti a sensi dell'art. 8 delle Norme di Attuazione del PUP e che richiedono, pertanto, puntuali approfondimenti d'indagine nell'ambito della valutazione strategica del territorio d'influenza del “corridoio Est”.

Si riportano sinteticamente alcuni dei progetti previsti nel Piano di Gestione della Rete di Riserve del Brenta (in tutto sono circa una settantina), desunti dalla tavola “3A – Carta delle Azioni di Conservazione”, relativa alla parte ovest (perginese e laghi) del territorio sotteso:

- Riqualificazione del reticolo del Fiume Brenta;
- Miglioramento della qualità delle acque di alcuni specchi lacustri;
- Riqualificazione e manutenzione dei fossi di drenaggio;
- Ripristino di due briglie presenti all'interno della Riserva locale “Stazione di Roncagno”;
- Gestione secondo i principi della selvicoltura naturalistica della vegetazione delle fasce riparie e dei boschi igrofili;
- Riqualificazione della Riserva locale “Varole”;
- Sfalcio/decespugliamento periodico dei fragmiteti;
- Sfalcio/decespugliamento periodico dei prati umidi e delle torbiere;
- Realizzazione di aree umide nei pressi del corso del Fiume Brenta e in alcune ZSC interne al territorio della Rete;
- Ripopolamento del gambero di fiume in alcuni corsi e specchi d'acqua;

- Corretta gestione di prati ricchi in specie;
- Miglioramento della biodiversità floristica dei prati da sfalcio;
- Introduzione di colture a perdere all'interno dei sistemi prativi;
- Recupero aree prative e pascolive;
- Contenimento della diffusione della robinia e dell'ailanto in alcune aree protette;
- Contenimento della diffusione di specie alloctone erbacee ed arbustive;
- Rinaturalizzazione e sostituzione di popolamenti secondari;
- Gestione e valorizzazione delle formazioni forestali rare/residuali ad elevato valore paesaggistico;
- Tutela e valorizzazione dei castagneti;
- Installazione di barriere e dispositivi per anfibi;
- Ripristino e manutenzione di muri a secco;
- Manutenzione e ripristino del mosaico agrario costituito da siepi, cespugli sparsi e filari alberati;
- Tutela delle colonie di chirotteri esistenti.

ESTRATTO TAV 3A – CARTA DELLE AZIONI DI CONSERVAZIONE
(dal Piano di Gestione delle Rete di Riserve del Fiume Brenta)



Si tratta pertanto di una progettualità varia, che investe molti temi territoriali, alcuni di tipo puntiforme ed altri con areale diffuso ed a volte assai vasto. Tutte le iniziative, nate sulla base di un lungo percorso partecipativo e di analisi effettuate, perseguono lo scopo per cui è nata la rete di riserve, ossia:

- *"...gestire in modo unitario il fiume Brenta e i territori ad esso circostanti, attraverso la salvaguardia e il sostegno delle attività locali tradizionali, il mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat dei siti Natura 2000 e la promozione del territorio in un'ottica di sostenibilità..."*.

Tutto ciò, rispetto anche a quanto affermato nel documento preliminare della variante al PUP riguardo alla necessità di:

- *"...Ridurre i volumi di traffico sulla SS47 della Valsugana limitando le situazioni di congestione;*
- *Migliorare la qualità ambientale dei numerosi centri urbani presenti sulla SS47-SS349-SS350 ;*
- *Migliorare la qualità ambientale degli ambiti dei laghi di Levico e Caldonazzo e di tutelare le risorse idriche..."*,

per evidenziare una situazione diffusa di risorse ambientali ben oltre l'ambito dei laghi di Caldonazzo e Levico, e quindi la necessità che la valutazione strategica si accolga l'analisi approfondita delle situazioni e l'obiettivo di migliorare la qualità ambientale in modo diffuso, considerando l'interconnessione tra le varie risorse, già in parte messe in rete attraverso i progetti territoriali di rete che stanno procedendo (es. Rete delle Riserve del Fiume Brenta, Parco fluviale del Torrente Centa, Parco Minerario).

Per quanto riguarda il sistema delle infrastrutture, si evidenzia che il PTC assume ancora l'ipotesi di passaggio in tunnel sotto il Colle di Tenna, nei termini precisati in precedenza.

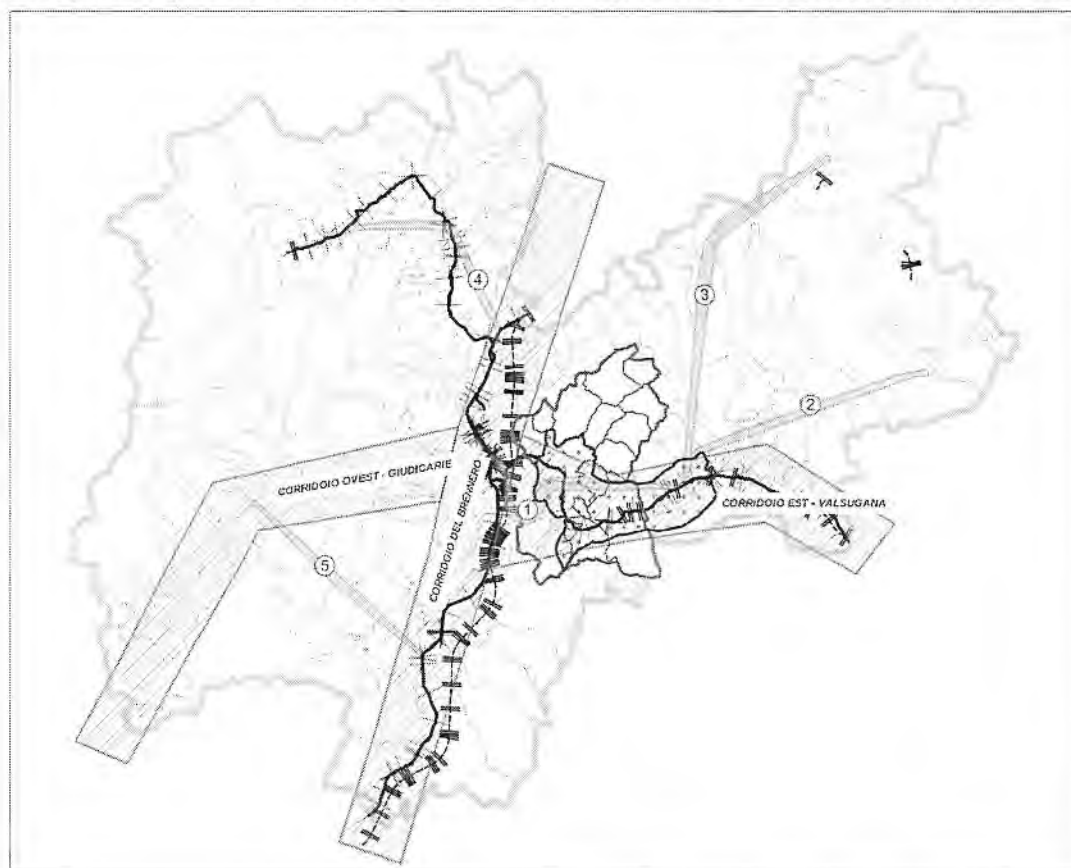
Riguardo al tema della mobilità e con riferimento al sistema ferroviario che rappresenta uno degli elementi principali della nuova configurazione infrastrutturale, va evidenziata la rilevanza che il PTC attribuisce ad un sistema di mobilità alternative, intese anche come Car Sharing, Bike Sharing, capaci di costruire una nuova rete nel territorio utile a migliorare la connettività tra sistemi.

Il tema Car Sharing, è ragionato in modo baricentrico nei tre punti nodali di stazione FS di Levico, Caldonazzo e Pergine, come accessi principali alle penetrazioni del territorio (Vigolana-Vezzena, Pinetano – Mocheni, e Bassa Valsugana – Panarotta). Il sistema Bike sharing invece costruisce un ragionamento di polarità con punti di stazione con areale d'interesse pedonale tarato a 500 m corrispondente agli otto minuti pedonali di accessibilità al sistema. Le localizzazioni dei sistemi di mobilità alternativa devono trovare corrispondenza con la rete dei punti nodali di interscambio e informazione nel territorio al fine di ottimizzare il valore di rete e sistema connesso. Queste valutazioni di localizzazione e di sistema alternativo, di valore ambientale e funzionale al territorio, in una logica di infrastrutturazione di lungo termine, dovrà essere verificato nel futuro piano della mobilità dell'Alta Valsugana e Bersntol, con i competenti servizi provinciali.

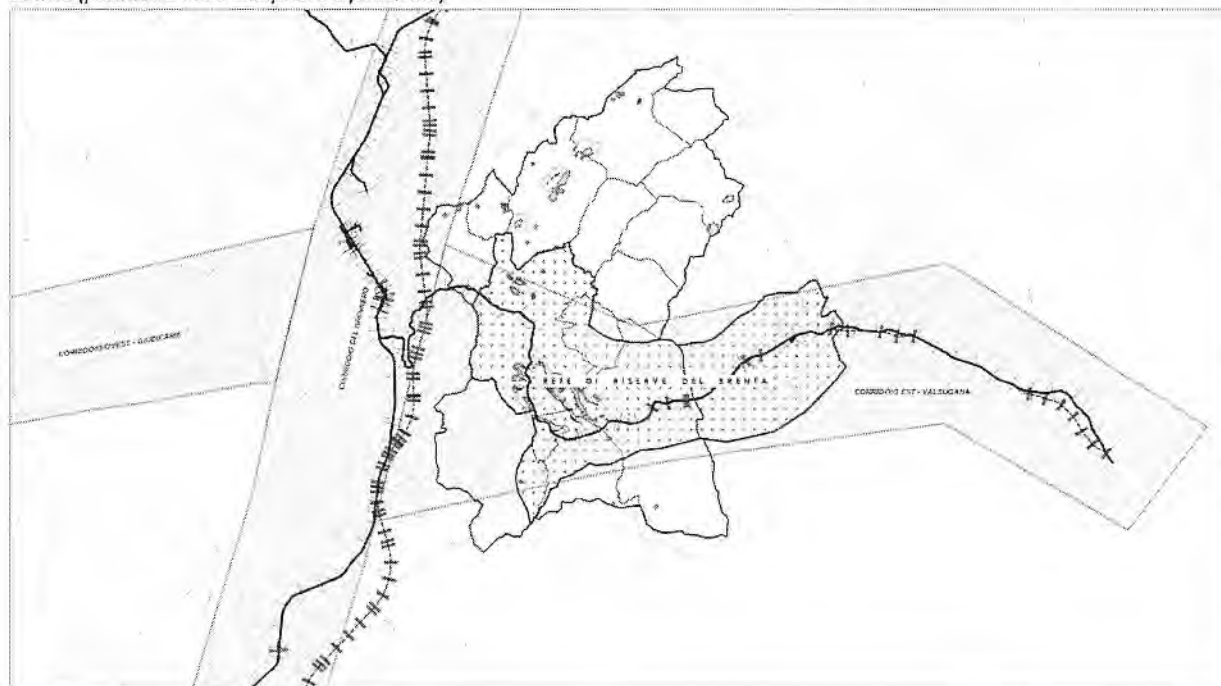
Anche in quest'ottica, il superamento delle criticità del sistema ferroviario con l'ammodernamento della linea ed il raddoppio nei tratti necessari, rappresenta uno degli obiettivi principali dello sviluppo del sistema infrastrutturale a servizio dell'Alta Valsugana.

Documento preliminare variante PUP 2021 – “corridoio est”
Comunità di Valle – note settembre 2021

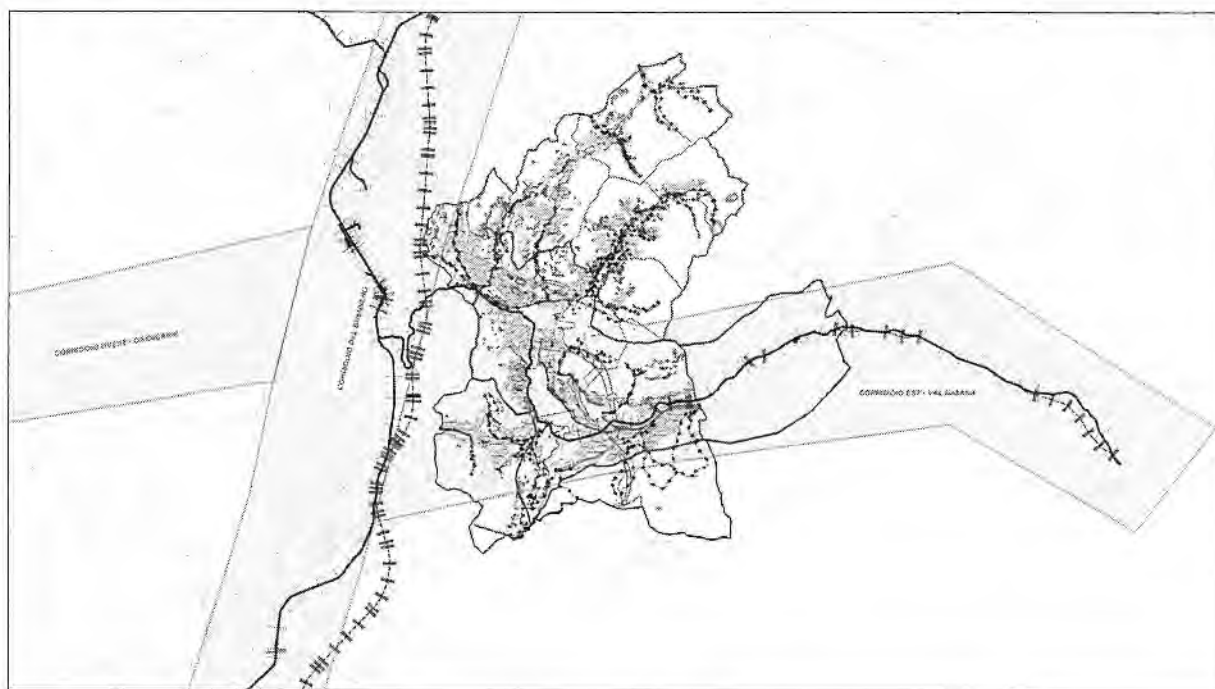
Provincia di Trento con il sistema dei corridoi di accesso e dei corridoi interni (1,2,3,4,5).
Nel contesto provinciale, il territorio della Comunità (colore verde) e l'area della Rete di Riserve (colore blu) del Fiume Brenta



Il “corridoio Est” in sovrapposizione con la Comunità Alta Valsugana e Bersntol (perimetro in nero) e la Rete delle Riserve del Fiume Brenta (perimetro blu e campitura a pallini blu)



Il “**corridoio Est**” in sovrapposizione con la Comunità Alta Valsugana e Bersntol (perimetro in nero), le aree di protezione fluviale e le aree agricole ed agricole di pregio che rappresentano invarianti del PUP



In definitiva, e a conclusione di quanto predetto, si ritiene che l’ambito di indagine in cui verrà svolta la valutazione strategica debba essere più esteso rispetto alla definizione cartografica della fascia di territorio che rappresenta, secondo le previsioni del PUP, il “corridoio Est”, nei termini e territori descritti nella parte precedente della Relazione. Inoltre, la ricchezza e la delicatezza sotto il profilo ambientale degli ambienti interessati dal passaggio dei sistemi di infrastrutture (strada e ferrovia) richiede che gli approfondimenti non si limitino alla zona dei laghi di Caldonazzo e di Levico, ovviamente ambienti delicati, ma considerino con attenzione anche tutte le altre risorse presenti e le eventuali interferenze con le medesime.

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

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

Corridoio EST e connessioni tra Trentino e Veneto

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

I limiti dell'attuale sistema sono determinati principalmente da:

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

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

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

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

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

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

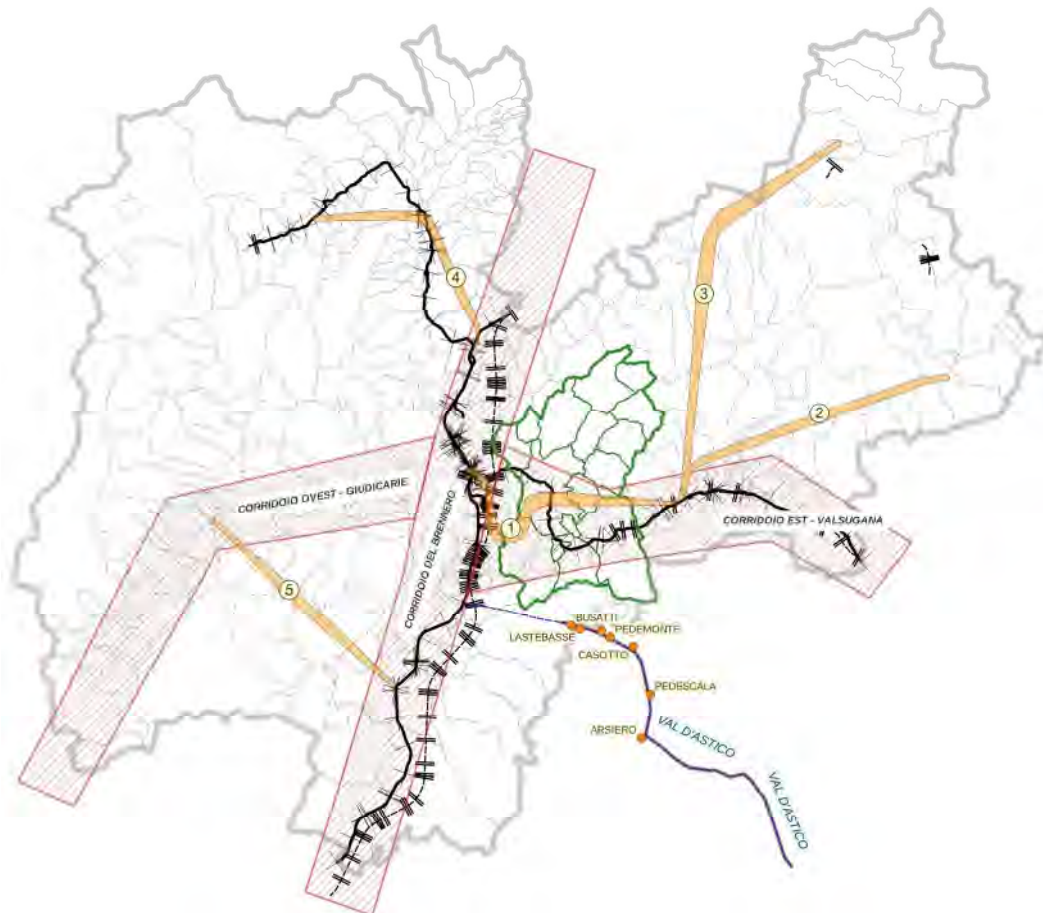
Nei ragionamenti sul corridoio Est la SS47 della Valsugana evidenzia una serie di problematiche, connesse con i volumi di traffico, le caratteristiche geometrico-strutturali, la presenza di numerosi insediamenti abitati attraversati dal tracciato e la delicatezza ambientale della zona dei laghi di Levico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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

- La necessità di migliorare le connessioni infrastrutturali dell'Italia con il Centro e Nord dell'Europa:
- La priorità di sviluppo del corridoio del Brennero:
- La centralità della ferrovia del Brennero nei collegamenti di lunga distanza:
- L'integrazione territoriale della mobilità:
- La 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:
- Le problematiche ambientali e funzionali legate alla SS47:
- Le esigenze di collegamento espresse dal sistema produttivo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



*L'alveo e l'ambiente fluviale del Centa nei pressi di Caldonazzo.
Sullo sfondo il Becco di Filadonna*



Alveo e Valle del Centa nel medio corso del torrente.



Alcuni ruderi del sistema di opifici presenti lungo l'alveo del torrente Centa, recuperati nel progetto di Parco Fluviale. “Mulino Polentoni”.

Per quanto riguarda il fondovalle dei laghi di Caldonazzo e Levico, oltre alla considerazione dell'unicità dell'ambiente nel quale si collocano gli interventi infrastrutturali di miglioramento della viabilità della Valsugana e della ferrovia, va evidenziata la numerosa presenza sia di aree naturalistiche già censite che di aree ed interventi di miglioramento ambientale già previsti nel Piano di gestione della Rete di Riserve (in fase di approvazione da parte delle amministrazioni coinvolte), che dovrebbero essere promossi, salvaguardati e incentivati.

Oltre a ciò, va sottolineata la presenza di un territorio agricolo paesaggisticamente suggestivo, seppur in buona parte abbandonato, per la presenza di un diffuso sistema di terrazzamenti, censito dall'Osservatorio del Paesaggio trentino nell'Atlante dei paesaggi terrazzati. Paesaggi rilevabili soprattutto sul versante del colle di Tenna che discende verso il lago di Caldonazzo, ma presenti anche nella zona di versante di Levico e di Calceranica-Bosentino. Paesaggi che hanno trovato riconoscimento negli ultimi anni e in alcuni casi, come nella Valle di Cembra, assunti a patrimonio dell'UNESCO. Terrazzamenti che tra l'altro, qualificati “agricole di pregio” dal PTC, costituiscono invariante a sensi dell'art. 8 delle Norme di Attuazione del PUP e che richiedono, pertanto, puntuali approfondimenti d'indagine nell'ambito della valutazione strategica del territorio d'influenza del “corridoio Est”.

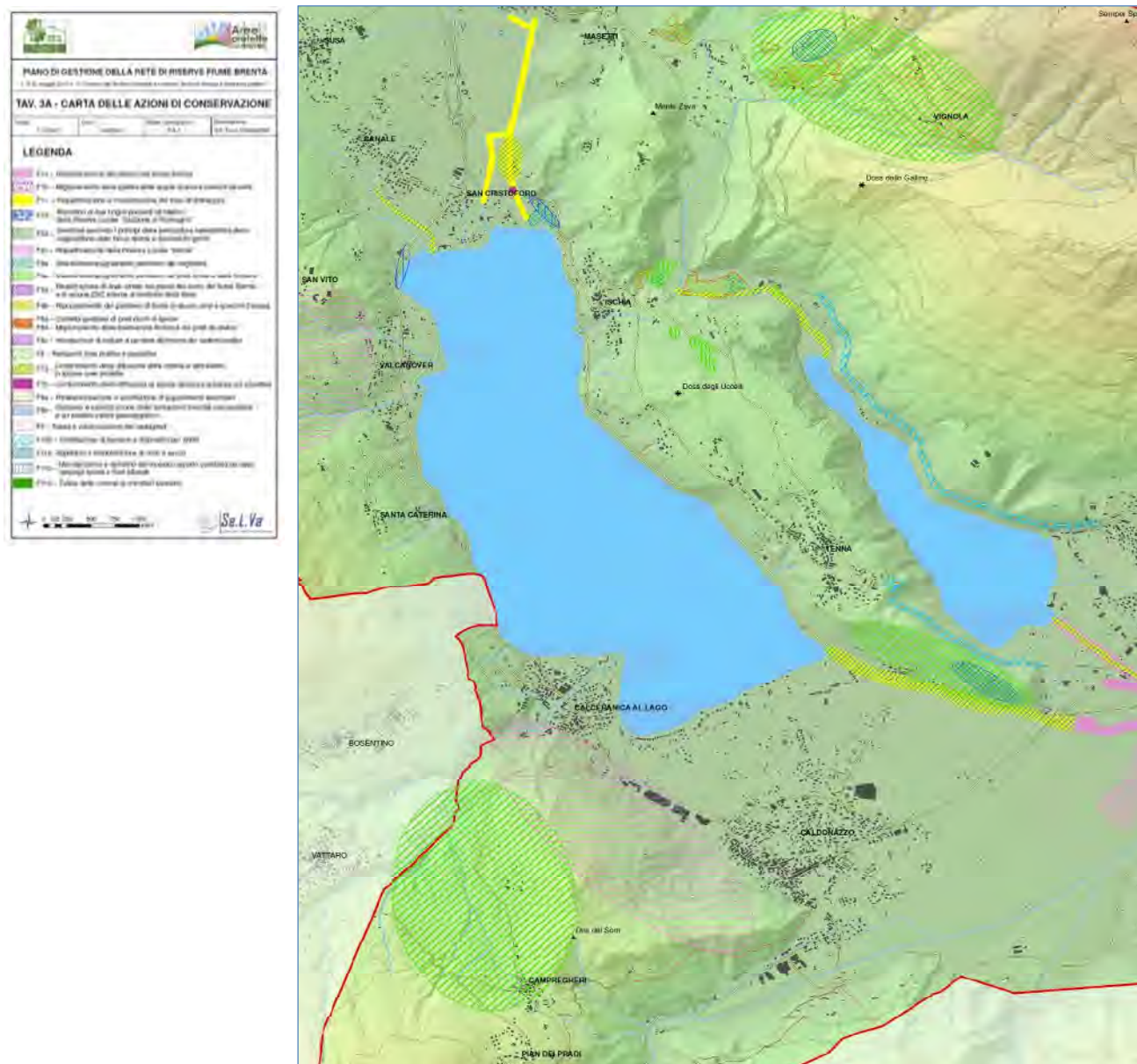
Si riportano sinteticamente alcuni dei progetti previsti nel Piano di Gestione della Rete di Riserve del Brenta (in tutto sono circa una settantina), desunti dalla tavola “3A - Carta delle Azioni di Conservazione”, relativa alla parte ovest (perginese e laghi) del territorio sotteso:

- Riqualficazione del reticolo del Fiume Brenta;
- Miglioramento della qualità delle acque di alcuni specchi lacustri;
- Riqualficazione e manutenzione dei fossi di drenaggio;
- Ripristino di due briglie presenti all'interno della Riserva locale “Stazione di Roncogno”;
- Gestione secondo i principi della selvicoltura naturalistica della vegetazione delle fasce riparie e dei boschi igrofilii;
- Riqualficazione della Riserva locale “Varole”;
- Sfalcio/decespugliamento periodico dei fragmiteti;
- Sfalcio/decespugliamento periodico dei prati umidi e delle torbiere;
- Realizzazione di aree umide nei pressi del corso del Fiume Brenta e in alcune ZSC interne al territorio della Rete;
- Ripopolamento del gambero di fiume in alcuni corsi e specchi d'acqua;

- Corretta gestione di prati ricchi in specie;
- Miglioramento della biodiversità floristica dei prati da sfalcio;
- Introduzione di colture a perdere all'interno dei sistemi prativi;
- Recupero aree prative e pascolive;
- Contenimento della diffusione della robinia e dell'ailanto in alcune aree protette;
- Contenimento della diffusione di specie alloctone erbacee ed arbustive;
- Rinaturalizzazione e sostituzione di popolamenti secondari;
- Gestione e valorizzazione delle formazioni forestali rare/residuali ad elevato valore paesaggistico;
- Tutela e valorizzazione dei castagneti;
- Installazione di barriere e dispositivi per anfibi;
- Ripristino e manutenzione di muri a secco;
- Manutenzione e ripristino del mosaico agrario costituito da siepi, cespugli sparsi e filari alberati;
- Tutela delle colonie di chirotteri esistenti.

ESTRATTO TAV 3A – CARTA DELLE AZIONI DI CONSERVAZIONE

(dal Piano di Gestione delle Rete di Riserve del Fiume Brenta)



Si tratta pertanto di una progettualità varia, che investe molti temi territoriali, alcuni di tipo puntiforme ed altri con areale diffuso ed a volte assai vasto. Tutte le iniziative, nate sulla base di un lungo percorso partecipativo e di analisi effettuate, perseguono lo scopo per cui è nata la rete di riserve, ossia:

- *“...gestire in modo unitario il fiume Brenta e i territori ad esso circostanti, attraverso la salvaguardia e il sostegno delle attività locali tradizionali, il mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat dei siti Natura 2000 e la promozione del territorio in un'ottica di sostenibilità...”.*

Tutto ciò, rispetto anche a quanto affermato nel documento preliminare della variante al PUP riguardo alla necessità di:

- *“...Ridurre i volumi di traffico sulla SS47 della Valsugana limitando le situazioni di congestione;*
- *Migliorare la qualità ambientale dei numerosi centri urbani presenti sulla SS47-SS349-SS350 ;*
- *Migliorare la qualità ambientale degli ambiti dei laghi di Levico e Caldonazzo e di tutelare le risorse idriche...”.*

per evidenziare una situazione diffusa di risorse ambientali ben oltre l'ambito dei laghi di Caldonazzo e Levico, e quindi la necessità che la valutazione strategica si accolli l'analisi approfondita delle situazioni e l'obiettivo di migliorare la qualità ambientale in modo diffuso, considerando l'interconnessione tra le varie risorse, già in parte messe in rete attraverso i progetti territoriali di rete che stanno procedendo (es. Rete delle Riserve del Fiume Brenta, Parco fluviale del Torrente Centa, Parco Minerario).

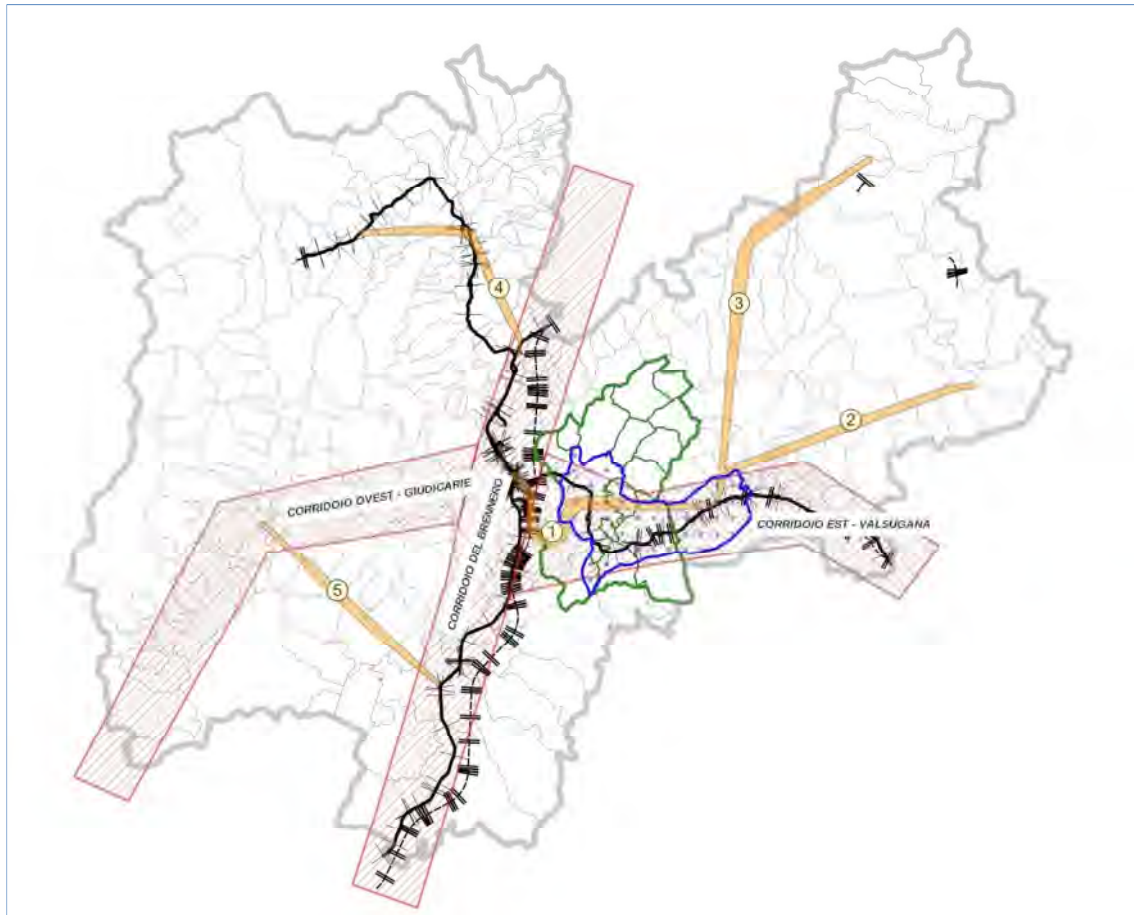
Per quanto riguarda il sistema delle infrastrutture, si evidenzia che il PTC assume ancora l'ipotesi di passaggio in tunnel sotto il Colle di Tenna, nei termini precisati in precedenza.

Riguardo al tema della mobilità e con riferimento al sistema ferroviario che rappresenta uno degli elementi principali della nuova configurazione infrastrutturale, va evidenziata la rilevanza che il PTC attribuisce ad un sistema di mobilità alternative, intese anche come Car Sharing, Bike Sharing, capaci di costruire una nuova rete nel territorio utile a migliorare la connettività tra sistemi.

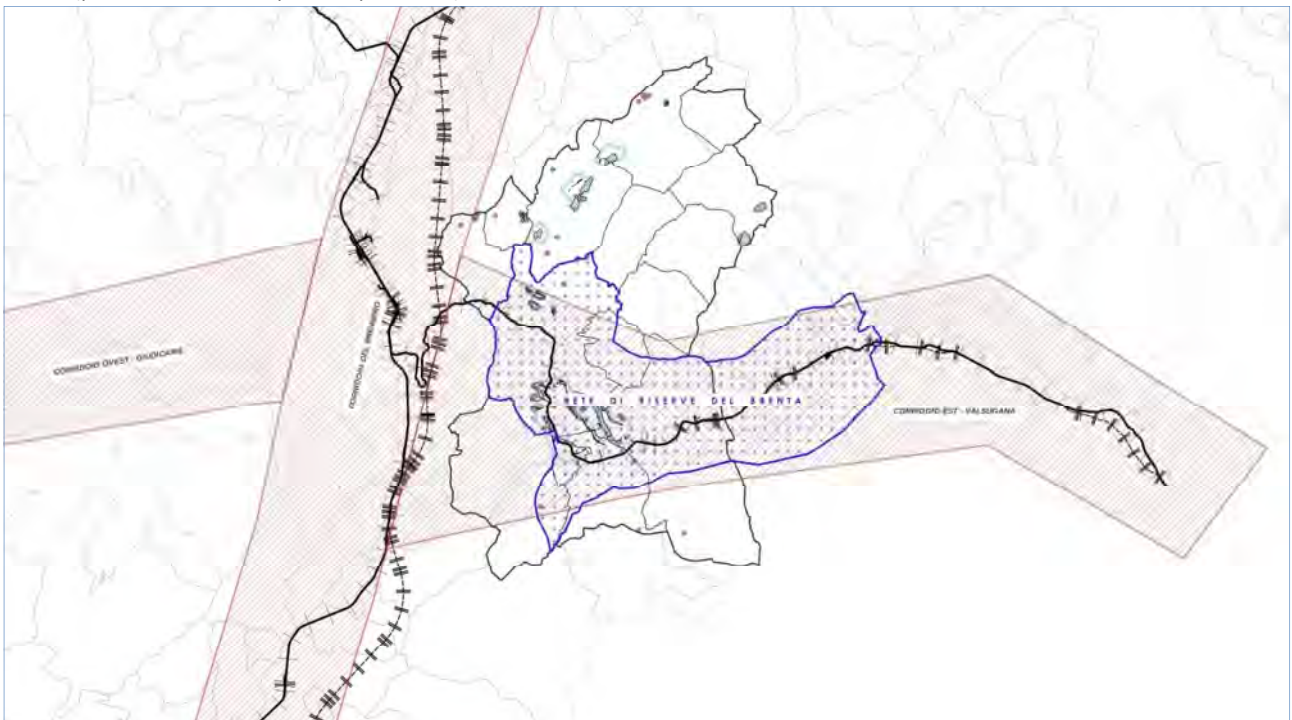
Il tema Car Sharing, è ragionato in modo baricentrico nei tre punti nodali di stazione FS di Levico, Caldonazzo e Pergine, come accessi principali alle penetrazioni del territorio (Vigolana-Vezzena, Pinetano – Mocheni, e Bassa Valsugana – Panarotta). Il sistema Bike sharing invece costruisce un ragionamento di polarità con punti di stazione con areale d'interesse pedonale tarato a 500 m corrispondente agli otto minuti pedonali di accessibilità al sistema. Le localizzazioni dei sistemi di mobilità alternativa devono trovare corrispondenza con la rete dei punti nodali di interscambio e informazione nel territorio al fine di ottimizzare il valore di rete e sistema connesso. Queste valutazioni di localizzazione e di sistema alternativo, di valore ambientale e funzionale al territorio, in una logica di infrastrutturazione di lungo termine, dovrà essere verificato nel futuro piano della mobilità dell'Alta Valsugana e Bersntol, con i competenti servizi provinciali.

Anche in quest'ottica, il superamento delle criticità del sistema ferroviario con l'ammodernamento della linea ed il raddoppio nei tratti necessari, rappresenta uno degli obiettivi principali dello sviluppo del sistema infrastrutturale a servizio dell'Alta Valsugana.

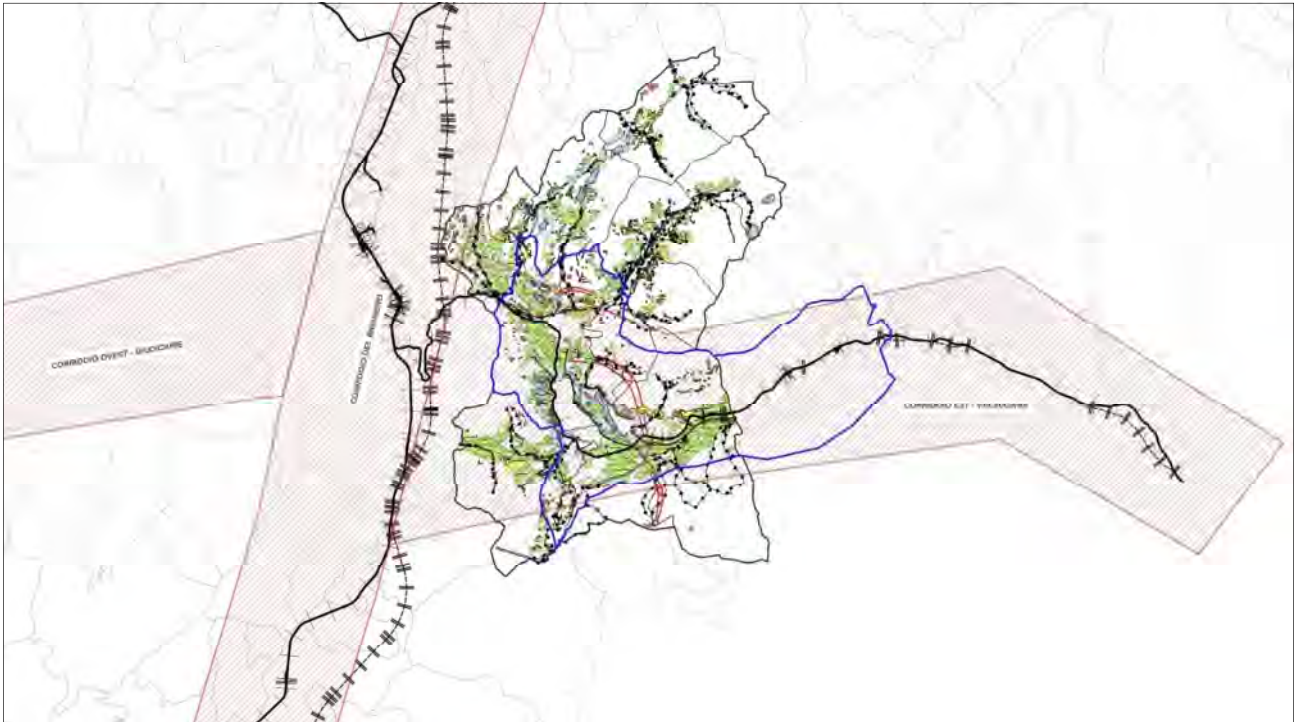
Provincia di Trento con il sistema dei corridoi di accesso e dei corridoi interni (1,2,3,4,5).
Nel contesto provinciale, il territorio della Comunità (colore verde) e l'area della Rete di Riserve (colore blu) del Fiume Brenta



Il “**corridoio Est**” in sovrapposizione con la Comunità Alta Valsugana e Bersntol (perimetro in nero) e la Rete delle Riserve del Fiume Brenta (perimetro blu e campitura a pallini blu)



Il “**corridoio Est**” in sovrapposizione con la Comunità Alta Valsugana e Bersntol (perimetro in nero), le aree di protezione fluviale e le aree agricole ed agricole di pregio che rappresentano invarianti del PUP



In definitiva, e a conclusione di quanto predetto, si ritiene che l’ambito di indagine in cui verrà svolta la valutazione strategica debba essere più esteso rispetto alla definizione cartografica della fascia di territorio che rappresenta, secondo le previsioni del PUP, il “corridoio Est”, nei termini e territori descritti nella parte precedente della Relazione. Inoltre, la ricchezza e la delicatezza sotto il profilo ambientale degli ambienti interessati dal passaggio dei sistemi di infrastrutture (strada e ferrovia) richiede che gli approfondimenti non si limitino alla zona dei laghi di Caldonazzo e di Levico, ovviamente ambienti delicati, ma considerino con attenzione anche tutte le altre risorse presenti e le eventuali interferenze con le medesime.

COMUNE DI ALTOPIANO DELLA VIGOLANA**Provincia di Trento**

Piazza del Popolo, 9 - 38049 Altopiano della Vigolana

www.comune.vigolana.tn.it

Codice fiscale e Partita I.V.A. 02402000224

P.E.C.: comune@pec.comune.vigolana.tn.it (utilizzabile solo da altro indirizzo pec)**Area 2 Servizi Tecnici e del Territorio**

Piazza del Popolo, 9 Altopiano della Vigolana

Tel. 0461 848433 Fax 0461 845002

Email: ediliziaprivata@comune.vigolana.tn.it

Altopiano della Vigolana, 30 settembre 2021

Spett.le

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

c.a. Vicepresidente ass. Mario Tonina

Vai Vannetti 32

38123, Trento

E p.c. **Servizio Urbanistica e Tutela del
Paesaggio PAT**

- Mezzo interoperabilità PiTre

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

Oggetto: Deliberazione della Giunta provinciale n. 1058 del 25/06/2021, "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso est"

- **Trasmissione parere del Consiglio comunale di Altopiano della Vigolana**

Facendo seguito alla trasmissione della documentazione di cui all'oggetto, relativa alla Deliberazione della Giunta provinciale n. 1058 del 25/06/2021, "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso est", acquisita al prot. n. 9428 in data 01.07.2021, la scrivente Amministrazione del Comune di Altopiano della Vigolana, con deliberazione di Consiglio Comunale n. 55 d.d. 29/09/2021, in corso di pubblicazione, ha espresso il parere di seguito riportato.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

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

1. rinnovare l'opposizione espressa dai singoli Comuni di Bosentino, Centa S. Nicolò, Vattaro e Vigolo Vattaro a qualunque ipotesi di realizzazione della Valdastico che possa compromettere dal punto di vista idrogeologico il massiccio della Vigolana e di difendere in tutte le sedi e con tutti i mezzi disponibili la salute dei cittadini e dell'ambiente e, qualora la

necessità di un qualsiasi intervento potenzialmente dannoso per il territorio, sia direttamente che indirettamente, si rivelasse fondata, farsi promotrice di proposte alternative che interpretino le esigenze della comunità con prospettive a lungo termine e di più ampio ambito e affrontando le problematiche in termini di costi/benefici dal punto di vista della salute pubblica e socio- economico, opponendosi a qualsiasi iniziativa che possa mettere a rischio i beni più preziosi e i valori della comunità;

2. di manifestare nelle sedi istituzionali la ferma contrarietà ad un'opera autostradale e stradale che può rivelarsi potenzialmente pericolosa per la salute pubblica e devastante sotto il profilo ambientale e paesaggistico per il territorio coinvolto;
3. di chiedere alla PAT chiarimenti in ordine agli impegni presi di cui in premessa, manifestando alla PAT la propria contrarietà a ipotesi ed accordi del tavolo di concertazione con la Regione Veneto e con lo Stato formulate senza consulto preventivo con il Comune di Altopiano della Vigolana e con gli altri comuni interessati;
4. di chiedere alla PAT di poter nominare una rappresentanza del Comune nella delegazione che parteciperà agli incontri per concertare con gli altri interlocutori ipotesi progettuali od altre proposte che riguardino la Valsugana;
5. di chiedere alla PAT una condivisione delle informazioni e quindi un allargamento della partecipazione alle decisioni che verranno prese.

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

1. di opporsi a qualunque ipotesi di realizzazione della Valdastico che possa compromettere dal punto di vista idrogeologico il massiccio della Vigolana e paesaggisticamente la Valle del Centa o di altre valli del Trentino, di difendere in tutte le sedi e con tutti i mezzi disponibili la salute dei cittadini e dell'ambiente; qualora si consideri la necessità di un qualsiasi intervento potenzialmente dannoso per il territorio, sia direttamente che indirettamente, ci si opporrà a qualsiasi iniziativa che possa mettere a rischio beni più preziosi e i valori della comunità.
2. di manifestare nelle sedi istituzionali la ferma contrarietà ad un'opera autostradale e stradale che può rivelarsi potenzialmente pericolosa per la salute pubblica e devastante sotto il profilo ambientale e paesaggistico per il territorio coinvolto.
3. di richiedere alla Giunta Provinciale di abbandonare definitivamente il progetto di prolungamento della A31 Valdastico e di rinunciare alla proposta di variante del PUP.
4.
5. di farsi promotore, sulla scorta di mozioni simili alla presente in fase di discussione nei consigli comunali dell'Alta Valsugana, di un tavolo di lavoro con le altre amministrazioni comunali, i rappresentanti delle forze sindacali, delle realtà industriali e del terzo settore nonché dell'associazionismo e della politica per poter presentare una volta per tutte una posizione univoca sul futuro della mobilità da e verso dei nostri territori. Al pari si studi la forma organizzativa migliore per costituire un centro di analisi e pianificazione delle esigenze infrastrutturali dei nostri territori.

Con nota prot. n. PAT/474186 acquisita al protocollo n. 9428 di data 01/07/21 l'Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione della Provincia Autonoma di Trento trasmetteva copia della Deliberazione della Giunta Provinciale n.1058 del 25 giugno 2021 avente ad oggetto: "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico provinciale relativa al Corridoio Est – articolo 28 della L.P. 4 agosto 2015 n.15 e s.m. – APPROVAZIONE".

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

L'obiettivo posto dalla Provincia autonoma di Trento, ripreso nel Programma di sviluppo provinciale della XVI Legislatura, di “definire le modalità per la gestione delle connessioni con il Nord-Est anche facendo attenzione all'istituzione di aree di tutela per ridurre l'impatto del transito e considerando lo sviluppo economico dei territori attraversati, anche in relazione alla realizzazione dell'arteria della Valdstico”, richiede di integrare lo scenario generale con ulteriori opzioni di collegamento tra le valli dell'Astico e dell'Adige, da valutare rispetto ai complessivi effetti ambientali, sociali ed economici, nella cornice degli atti programmatici sottesi al corridoio. In questi termini quanto prospettato, pur inserendosi nel disegno strategico del Piano urbanistico provinciale vigente, esulando dalla possibile applicazione dell'articolo 41, comma 2 delle norme di attuazione del Piano, comporta la modifica del PUP secondo la procedura definita dagli articoli 28- 30 della l.p. n. 15 del 2015, come richiamata – per le varianti al PUP – dall'articolo 31, comma 1 della stessa legge provinciale per il governo del territorio.

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

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

La variante, dunque pur evidenziando un insieme di grandi criticità, dei percorsi già inseriti nel P.U.P., e per quel che interessa, il collegamento attraverso la Valle del Centa, non prende atto delle stesse eliminando tale opzione, né risultano inseriti strumenti di preliminare verifica delle ricadute idrogeologiche sia dell'opzione originaria, sia di quella introdotta ex novo ed in particolare di tale ricadute sul territorio dell'Altopiano della Vigolana, considerata la possibile interconnessione delle falde acquifere.

L'Altopiano della Vigolana è un'area delicata sotto il profilo idrogeologico, sede di approvvigionamenti idrici e di un delicato ambiente forestale/fluviale. Eventuali abbassamenti o inquinamenti alle falde idriche genererebbero gravissimi danni alla salute pubblica e problemi igienico sanitari sconosciuti sinora alle popolazioni di montagna, tema sul quale l'Amministrazione di Altopiano della Vigolana vuole mantenere la massima allerta.

Nella “Prima caratterizzazione idrochimica delle sorgenti ad uso potabile della Provincia di Trento” il Servizio geologico ha evidenziato che “Il massiccio della Vigolana ha ben 74 sorgenti sul ripido versante settentrionale del massiccio di Cima Vigolana – Becco di Filadonna e che approvvigionano di acqua non solo gli abitati di Bosentino, Centa s. Nicolò, Vattaro e Vigolo Vattaro, ma anche Calceranica, Caldonazzo, Lavarone, Mattarello e Trento. L'acquifero che alimenta le sorgenti del versante settentrionale della Vigolana si sviluppa nelle rocce dolomitiche e carbonatiche che costituiscono la parte superiore del massiccio. Il contatto con le formazioni poco permeabili del Triassico inferiore o del basamento metamorfico, che costituiscono l'aquicludale locale, favorisce la venuta a giorno di numerose sorgenti, che si dispongono in allineamento con il contatto stesso. La presenza di una coltre continua di depositi quaternari o di versante che ricopre e nasconde detto contatto porta talora ad una traslazione delle sorgenti verso valle, dove si accostano depositi a diversa permeabilità, quale ad esempio i depositi detritici e glaciali.”

La stessa etimologia di due degli abitati della Vigolana (Vattaro e Vigolo Vattaro) pare che derivi dal termine “lago”, lago che ricompare nella locale tradizione popolare che rimanda all’esistenza nell’antichità di un lago sotto il massiccio. A riprova di questo, nella relazione idrogeologica del progetto preliminare per il “potenziamento dell’asse ferroviario Monaco-Verona, Lotto 3 – Circonvallazione di Trento e Rovereto” (ultimo aggiornamento 31/03/2008) si spiega che è stato effettuato un bilancio idrogeologico dei bacini imbriferi sottesi dalle sorgenti del versante nord della Vigolana, ricavando per la ricarica in profondità degli acquiferi carsici una disponibilità di circa 1.7 milioni di metri cubi all’anno (pari ad una sorgente con portata continua di circa 56 L/s). Attualmente, non vi sono studi od elementi che chiariscano la possibile evoluzione dell’acquifero in seguito ad un’importante variazione delle condizioni al contorno che ne regolano il comportamento. In aggiunta, l’analisi idrogeologica sopra citata è stata svolta considerando le sole sorgenti sul versante nord della Vigolana, trascurando quindi le oltre 70 venute d’acqua sul versante orientale che insiste sulla Valle del Centa (da Carta Tecnica Provinciale). Dette sorgenti sono disposte nell’intorno dell’interfaccia tra i depositi quaternari e il substrato di filladi quarzifere suggerendo un sistema di infiltrazione superficiale che a partire dai depositi quaternari segue poi gli strati di filladi maggiormente alterati, al quale con tutta probabilità si affianca un percorso di ricarica più profondo verso l’acquifero carsico, come avviene sul versante nord. Ne consegue che il valore di 1.7 milioni di metri cubi all’anno potrebbe anche essere una sottostima. Per quanto riguarda il sistema superficiale, infatti, i sondaggi eseguiti dalla PAT in occasione di interventi di sistemazione della SS349, e disponibili sul Webgis della PAT, hanno portato alla luce substrati di filladi mediamente e molto alterati. Tutto ciò pone l’evidenza sulla complessità e fragilità del sistema idrogeologico del massiccio della Vigolana. Sistema che è il risultato dell’interazione tra le varie componenti geologiche, litologiche e strutturali che nelle ere geologiche sono arrivate a questo stato di equilibrio che consente alla comunità locale di vivere grazie alla disponibilità ed alla qualità della risorsa idrica. La tutela di questo stato deve di conseguenza essere una prerogativa.

Inoltre la zona di Vigolo è un’area ad alta vocazione agricola specializzata, vicina al centro storico, altamente edificata, a forte inclinazione turistico/ricettiva, attraversata ogni anno da migliaia di ciclisti che utilizzano la ciclabile della Valsugana, una delle più belle d’Europa.

L’autostrada, passando a pochissimi chilometri dall’abitato di Vigolo Vattaro e a poche centinaia di metri dal paese di Centa San Nicolò e Caldonazzo in particolare, causerebbe un deturpamento inimmaginabile dell’ambiente e del pregiato territorio agricolo, favorirebbe l’affluire di una notevole mole di traffico, con l’impatto paesaggistico e territoriale negativo con conseguente inquinamento ambientale ed acustico con riflessi negativi sull’intero comparto turistico.

La Valle del Centa è uno spaccato nella storia geologica dell’Alta Valsugana, dal basamento cristallino antichissimo fino alle più recenti rocce sedimentarie che si ritrovano sulle vette della Vigolana, in evidenza sia dalle forme del paesaggio, sia dallo studio di ciottoli e massi rinvenibili nell’ampio alveo del torrente, in cui, scorrendo la clessidra casuale del tempo geologico si leggono lontani e più recenti avvenimenti e le forme di vita dei mari del passato, testimoniate dai fossili ed è una delle ultime zone selvagge ed incontaminate rimaste in Trentino. La stessa Valle trovandosi a cavallo della zona di monte della faglia della Valsugana è un museo a cielo aperto della storia e dei processi geologici che hanno generato l’attuale conformazione del territorio. Partendo da Caldonazzo e risalendo l’alveo fino alla Fricca si attraversa un paesaggio che è testimone sia di processi geologici durati milioni di anni che del passaggio dell’uomo che non ha però minimamente intaccato un habitat dalla grande biodiversità. La mano dell’uomo è comunque apprezzabile nei ruderi dei mulini che erano in funzione fino ad inizio 1900, e nelle numerose opere di protezione idraulica risalenti anche in alcuni casi all’Impero Austro-ungarico.

Sono già note, inoltre, le criticità idrogeologiche del contesto nel quale la A31 nord si inserirebbe. Ne si ha evidenza anche solo sovrapponendo i tracciati con le Carte della Pericolosità approvate

dalla PAT. Scendendo poi nel dettaglio del nostro territorio ci si trova in ampie aree con pericolosità H3 e H4, per diversi fenomeni, soprattutto, ma non esclusivamente, nella zona di Centa San Nicolò.

La proposta di variante al PUP fa riferimento alla Sintesi degli elementi trasportistici in relazione all'autostrada A31 Nord, redatta dal MIT nel 2016. Lo studio considera due scenari che prevedono entrambi il potenziamento della linea ferroviaria del Brennero e differiscono per le modalità di intervento sul corridoio Est verso il Veneto. In particolare, il primo scenario considera il potenziamento della SS47 senza Valdastico Nord, il secondo la realizzazione della Valdastico Nord (con uscita a Caldonazzo e bretella verso la SS47) con l'introduzione di azioni gestionali sulla SS47 (vignette, limitazioni al traffico...). Questo secondo scenario emerge come quello da seguire secondo lo studio. Tuttavia, la soluzione paventata sposta la criticità sulla SS47 attirando il traffico dalle nuove e più comode interconnessioni con l'Autobrennero e non risolverà il problema del traffico in Valsugana. Inoltre, non ridurrà il traffico lungo il Lago di Caldonazzo ed a Trento Nord poiché si tratta di flussi causati per la maggior parte dal pendolarismo. Non viene invece presa in considerazione l'ipotesi di potenziamento della SS47, della linea ferroviaria della Valsugana e l'introduzione di misure gestionali per ridurre il traffico pesante di attraversamento sulla Valsugana, senza la realizzazione della A31 nord. Va infatti ricordato come lo stesso studio del MIT riporta che il traffico sulla Valsugana è principalmente di carattere locale. Questa ipotesi, pur da valutare, sposterebbe il traffico pesante di lunga percorrenza verso Verona e la linea ferroviaria del Brennero, migliorando al contempo la possibilità di utilizzare la SS47 come corridoio verso il Veneto per i mezzi leggeri.

Inoltre, preme porre attenzione sul fatto che la A31 Nord non è intesa né pensata per soddisfare le esigenze di collegamento delle realtà che attraversa. Lo stesso studio viabilistico riporta che la componente locale del traffico sulla A31 Nord prevista sarebbe solo del 5%.

Altresì, nella proposta di variante al PUP viene solo accennato alla necessità di risolvere le problematiche di traffico sulla SS349 che interessano direttamente il Comune di Altopiano della Vigolana. Tema questo che non viene invece nemmeno sfiorato nello studio viabilistico. Sarebbe pertanto auspicabile sfruttare questo momento di variante al PUP per incentrarsi sulla risoluzione delle criticità dei collegamenti locali.

Le politiche turistiche intorno all'Altopiano della Vigolana, al Lago di Caldonazzo e alla valle del Centa sono improntate alla fruizione open-air del territorio, (laghi, bici, castelli, gastronomia) e quindi la qualità dell'aria, dell'acqua e dell'ambiente in generale costituiscono la base dell'offerta turistica e questo comporta la difesa del territorio e dell'ecosistema; in quest'ottica sarebbe auspicabile un intervento della Provincia per la realizzazione di un passaggio ciclo-pedonale lungo tutto il perimetro.

È augurabile che i progetti di potenziamento viabilistico in favore della Valsugana si orientino piuttosto verso l'ammodernamento dell'asse ferroviario e la messa in sicurezza della SS 47, tenendo presente che c'è un progetto di galleria del Brennero che sarà pronta tra qualche anno e che consentirà di caricare migliaia di camion al giorno a Verona per portarli, senza smog e senza traffico, via ferrovia fino a Innsbruck e Monaco di Baviera.

Rilevato che, ai sensi dell'art. 185 del Codice degli Enti Locali della Regione Trentino Alto Adige, approvato con L.R. 03/05/2018 nr. 2, sulla proposta di deliberazione relativa all'oggetto ha espresso il parere di competenza:

- Il Responsabile d'Area 2 Servizi Tecnici e del Territorio, dott. arch. Cristiano Fadanelli, parere favorevole sotto il profilo della regolarità tecnico amministrativa;

Dato atto che in ordine alla presente proposta non rilevano aspetti contabili e che pertanto non necessita l'espressione del relativo parere.

Ritenuto sussistere tutti i presupposti di fatto e le ragioni giuridiche per dar corso all'approvazione del documento allegato alla presente deliberazione.

Visti:

- la Legge Regionale 3 maggio 2018 n. 2 e ss.mm.;
- lo Statuto Comunale in vigore;
- Visto il Regolamento di Contabilità;
- Visto il Regolamento del Consiglio comunale;

Con voti favorevoli n. 16 voti contrari n. 0, astenuti n. 1, su n. 17 Consiglieri presenti e votanti, voti espressi in modalità palese, proclamati dal Presidente, giusta verifica da parte degli scrutatori,

DELIBERA

1. Di esprimere e far proprie le osservazioni in premessa, e, in particolare, di formulare le seguenti proposte:
 - prendere definitivamente atto dell'inutilità dell'opera prolungamento Autostrada A31;
 - in ogni caso, prendere definitivamente atto delle insuperabili problematicità del percorso attraverso la Valle del Centa e i Laghi di Caldonazzo e Levico quale ipotesi di collegamento ad est, elidendo ed eliminando dal P.U.P. e dalla variante al P.U.P. tale opzione;
 - in caso di conferma di tale opzione e dell'introduzione dell'opzione Rovereto sud, di acquisire autonomo approfondito studio e parere tecnico al fine di acquisire maggiori informazioni sulle caratteristiche geologiche, le risorse idriche presenti, il comportamento di tali risorse a fronte di scavi e gallerie, al fine di escludere con certezza danni e perdite di qualsivoglia natura alle risorse stesse.
2. Di chiedere alla Provincia Autonoma di Trento una condivisione delle informazioni e quindi un allargamento della partecipazione alle decisioni che verranno prese.

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

Il Sindaco
dott. Paolo Zanlucchi
(firmato digitalmente)

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

**COMUNE DI CASTELNUOVO**

Provincia Autonoma di Trento
Piazza Municipio, 1 – 38050 Castelnuovo

Web: www.comune.castelnuovo.tn.it
e-mail: comune.castelnuovo@comune.castelnuovo.tn.it
pec: comune@pec.comune.castelnuovo.tn.it
Tel. 0461-753442 – Fax 0461-751110
P.IVA 00423290220 – C.F. 00291140226



Prot.

4287

Castelnuovo, 30 Settembre 2021

Spett.le
P.A.T.
Vicepresidente
Assessore all'Urbanistica, ambiente
e cooperazione
Via Vannetti, 32
38122 Trento

OGGETTO: Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio Est - Osservazioni.-

Con delibera n° 1058 del 25.06.2021 la Giunta Provinciale ha approvato un documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est.

Dal documento approvato sembra chiara la volontà di creare un collegamento tra il Veneto e il Trentino attraverso la Valsugana al fine di rafforzare l'economia e facilitare la mobilità delle merci.

Benchè alcuni ragionamenti e considerazioni siano condivisibili, rimaniamo critici rispetto alla soluzione "2+2 corsie" individuata all'interno del progetto "Riorganizzazione e raddoppio della SS47 della Valsugana nel tratto tra Castelnuovo e Grigno".

Come si legge nel documento stesso, la SS47 evidenzia *"problematiche, connesse con i volumi di traffico, le sue caratteristiche geometrico-strutturali, la presenza di numerosi insediamenti abitati direttamente attraversati dal tracciato e la delicatezza ambientale dei laghi di Levico e Caldonazzo, che richiedono la sostanziale risoluzione in termine di riduzione dei flussi"* e quindi riteniamo che la soluzione "2+2 corsie", che prevede la creazione di una nuova arteria, non vada a risolvere le criticità sopra riportate ma anzi, rischi di congestionare ulteriormente il tratto della SS47 dell'Alta Valsugana portando nuovi flussi di traffico.

Per questo si chiede alla Giunta provinciale di rivedere gli interventi previsti sulla SS47 dando priorità alla questione della sicurezza evitando di far diventare la Valsugana un corridoio per il solo passaggio di veicoli e merci.

Crediamo che il nuovo documento dovrebbe puntare sul potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana adottando anche nuove tecnologie che la rendano progetto da copiare.

Si coglie inoltre l'occasione per evidenziare come nell'allegato B alla delibera n. 1058 del 25.06.2021 sia stato indicato come soluzione progettuale per la Valsugana la "2+2 corsie", soluzione che dovrebbe ancora essere oggetto di discussione.

Vogliamo infine ricordare come tutto il territorio di Castelnuovo e della Valsugana abbia già dato in termini di terreni ceduti alle strade. Ora riteniamo fondamentale che prima di aprire a nuovi flussi venga messo in sicurezza il patrimonio esistente e migliorati gli attraversamenti dei centri abitati installando le necessarie barriere antirumore.

Indispensabile rivedere la viabilità interna dando precedenza allo svincolo di Borgo Est e all'arginale del torrente Ceggio.

Rimaniamo a disposizione per un confronto costruttivo per il bene della nostra Valle.

Cordiali saluti

Il Sindaco
Claudio Ceppinati





COMUNE DI TRENTO

Servizio Urbanistica

Via del Brennero, 312 | 38121 Trento
tel. 0461 884640 | fax 0461 884702
servizio.urbanistica@pec.comune.trento.it
Orario di apertura al pubblico:
da lun. a ven. 8 -12

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

Spett.le

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO**Vicepresidente**

Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione

ass.cooperazione_territorio@pec.provincia.tn.it

E p.c.

Spett.le

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO**Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio**serv.urbanistica@provincia.tn.it

Oggetto: "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est – articolo 28 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m." - Invio copia conforme all'originale del verbale di deliberazione n. 140 del Consiglio Comunale .

Come anticipato nella nota prot. 256458 del 30 settembre u.s., con la presente sono ad inoltrare la copia conforme all'originale della deliberazione del Consiglio Comunale n. 140 d.d. 29 settembre 2021 avente ad oggetto "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al corridoio di accesso est e relativo rapporto preliminare. Espressione osservazioni e proposte ai sensi dell'art. 28 della L.P. 4 agosto 2015 n. 15".

Cordiali saluti.

Il Dirigente

ing. Silvio Fedrizzi

Questo documento, se trasmesso in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (artt. 3 bis e 71 D.Lgs. 82/05). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D. Lgs. 39/1993).

/lr

fascicolo: 6.1.2/2021/1

SISTEMA DI GESTIONE
SICUREZZA CERTIFICATO

Sede legale:

via Belenzani, 19 | 38122 Trento I C.F e P. IVA: 00355870221
tel. 0461/884111 | fax 0461/889370 | www.comune.trento.it



COMUNE DI TRENTO

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 140

del Consiglio comunale

Oggetto: DOCUMENTO PRELIMINARE AI FINI DELL'ADOZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSO EST E RELATIVO RAPPORTO PRELIMINARE. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI E PROPOSTE AI SENSI DELL'ARTICOLO 28 DELLA L.P. 4 AGOSTO 2015 N. 15.

Il giorno 29.09.2021 ad ore 18.10 nella sala delle adunanze in seguito a convocazione disposta con regolari avvisi recapitati a termini di legge alle Consiglieri e ai Consiglieri, si è riunito il Consiglio comunale sotto la presidenza del signor Piccoli Paolo presidente del Consiglio comunale.

Presenti: presidente Piccoli Paolo

sindaco Ianeselli Franco

consigliere Angeli Eleonora

e consiglieri Baggia Monica

Bosetti Stefano

Bozzarelli Elisabetta

Bridi Vittorio

Brugnara Michele

Carli Marcello

Casonato Giulia

Chilà Filomena

Dal Ri Alessandro

Demattè Daniele

Fernandez Andreas

Filippin Giuseppe

Filosi Luca

Fiori Francesca

Frachetti Piergiorgio

Franzoia Mariachiara

Gilmozzi Italo

Giuliani Bruna

Guastamacchia Fabrizio

Lenzi Walter

Maestranzi Dario

Maschio Andrea

Maule Chiara

Merler Andrea

Pedrotti Alberto

Raffaelli Anna

Robol Andrea

Saltori Alessandro

Serra Nicola

Stanchina Roberto

Tomasi Renato

Uez Tiziano

Urbani Giuseppe

Zanetti Cristian

Zanetti Silvia

Zappini Federico

Assenti: consigliere Panetta Salvatore

e consiglieri

e pertanto complessivamente presenti n. 39, assenti n. 1, componenti del Consiglio.

Presente: assessore esterno Facchin Ezio

Assume la presidenza il signor Piccoli Paolo.

Partecipa la Segretaria generale Moresco Lorenza.

Accertata la presenza del numero legale, il Presidente dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

Il Consiglio comunale

vista la proposta riguardante l'oggetto n. 2021/70 corredata dai pareri favorevoli resi in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa e alla regolarità contabile rispettivamente dai soggetti responsabili del Servizio interessato e del Servizio Risorse finanziarie e patrimoniali, ai sensi dell'art. 185 del Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino - Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e s.m. e dell'art. 23 del Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione del Consiglio comunale 23.11.2016 n. 136, allegati alla presente deliberazione ed udita la corrispondente relazione;

premesso che in data 2 luglio 2021 sono pervenuti il documento preliminare e il rapporto preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, approvati con deliberazione della Giunta provinciale 25 giugno 2021 n. 1058, ai sensi dell'articolo 28 della Legge provinciale per il governo del territorio 2015;

atteso che con la nota sopra richiamata è stato precisato che entro novanta giorni dal ricevimento della predetta documentazione è possibile trasmettere alla Giunta provinciale osservazioni e proposte, con riferimento agli obiettivi della variante, per la risoluzione dei principali problemi di assetto del proprio territorio;

considerato che l'articolo 28 della L.p. 15/2015 dispone che ai fini dell'adozione del P.U.P. o di una sua variante:

- la Giunta provinciale predispone e approva il documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire, effettuando il primo passo nell'iter di approvazione della variante del P.U.P. così come specificato dagli articoli 28 e 31 della L.p. 15/2015;
- il documento preliminare e il relativo rapporto preliminare sono inviati alle Comunità, ai Comuni e al Consiglio delle Autonomie locali, che entro novanta giorni possono trasmettere alla Giunta provinciale osservazioni e proposte. La medesima documentazione è trasmessa al Consiglio provinciale che entro centoventi giorni dal ricevimento del documento può approvare indirizzi ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di piano;
- il progetto di variante al P.U.P., preliminarmente adottato, è depositato a disposizione del pubblico per novanta giorni e contemporaneamente è trasmesso ai soggetti di cui all'articolo 29, comma 4 della L.p. 15/2015 ai fini dell'espressione del parere di merito nei termini indicati; qualora la Giunta provinciale modifichi il piano sulla base dei pareri o delle osservazioni pervenuti, sono disposti un secondo deposito e una seconda pubblicazione del progetto di variante al Piano per ulteriori quarantacinque giorni;
- la Giunta provinciale approva il disegno di legge di approvazione della variante al P.U.P. e lo trasmette al Consiglio provinciale;

atteso che il Piano Urbanistico Provinciale, approvato con la Legge provinciale 27 maggio 2008 n. 5, declina le relazioni tra territorio e corridoi infrastrutturali mediante un modello sistemico articolato su tre livelli di connessioni:

1. corridoi di accesso, individuati nel corridoio nord-sud, inteso come asse del Brennero nell'ambito del corridoio "Scandinavo-Mediterraneo" (Helsinki-La Valletta) e rivolto principalmente all'Europa e all'interconnessione con i corridoi "Reno-Danubio" (Strasburgo-Bucarest/Sulina/Constanta) e "Mare del Nord-Baltico" (Helsinki-Anversa) che insieme ai corridoi "Reno-Alpi" (Anversa/Amsterdam/Rotterdam-Genova) e Baltico-Adriatico (Gdynia/Szczecin-Trieste/Koper) consente al corridoio "Mediterraneo" (Algeciras-confine Ucraina) di interagire con il nord Europa; nel corridoio Ovest rivolto verso la Regione Lombardia attraverso la provincia di Brescia; nel corridoio Est rivolto verso la Regione del Veneto e all'interconnessione con il corridoio "Mediterraneo";
2. corridoi interni, che devono integrarsi con i principali tracciati esistenti lungo l'asse Nord-Sud e con le relative diramazioni laterali, perseguendo il miglioramento della funzionalità dell'intero sistema infrastrutturale e insieme la dotazione di adeguati nodi di connessione sia intervalliva che di accessibilità alle aree urbane;
3. collegamenti funzionali, finalizzati ad approfondire le relazioni infrastrutturali tra alcune parti del territorio provinciale e le ulteriori reti per la mobilità costituite dal sistema viario, ferroviario e funiviario;

considerato che la Giunta provinciale con deliberazione 19 giugno 2020 n. 837 ha inteso avviare una variante al P.U.P. finalizzata ad affrontare, alla scala della pianificazione territoriale, coerenti analisi in ordine allo scenario complessivo di mobilità tra il Trentino e la Regione Veneto e che, in considerazione della complessità e delicatezza delle scelte pianificatorie

relative ai corridoi infrastrutturali di interconnessione, con successiva deliberazione 10 luglio 2020 n. 951 ha approvato il Regolamento recante "Disposizioni regolamentari relative alla valutazione ambientale strategica riguardanti i corridoi di accesso al Trentino e modificazione al decreto del Presidente della Provincia 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg", finalizzato a dettare una specifica disciplina per il coordinamento della pianificazione urbanistica con quella della valutazione ambientale strategica relativamente ai corridoi infrastrutturali;

atteso che le finalità del documento preliminare e del rapporto preliminare sono rispettivamente quella di indicare e illustrare gli obiettivi generali e le linee direttive che si intendono perseguire con la variante al P.U.P. e di fornire le prime indicazioni sui possibili impatti ambientali significativi della variante al P.U.P.;

premesso che vi è stato un confronto con le Amministrazioni comunali di Lavis, Pergine Valsugana e Rovereto con le quali si è condiviso che "Preliminarmente ad ogni altra considerazione si ritiene necessario rilevare che l'analisi del documento preliminare e del rapporto preliminare ne ha evidenziato carenze di metodo e contraddittorietà di contenuto. Il metodo adottato e l'istruttoria tecnica svolta risultano inadeguati rispetto alla rilevanza e complessità dei temi da trattare. Sono assenti indicazione e analisi dei dati di dettaglio sulla mobilità, di carattere ambientale, socio-economico a supporto degli enunciati motivazionali. La proposta appare decontestualizzata dall'intero sistema provinciale della mobilità e difetta ogni valutazione di possibili alternative. Il tema del collegamento con il Veneto viene proposto quale intervento di carattere strategico, ma la soluzione proposta pare incoerente con le politiche europee in ambito di mobilità e con i principi di sviluppo sostenibile e durevole, sussidiarietà, partecipazione e valutazione enunciati in primis dalla legge urbanistica provinciale per il governo del territorio."

La totale indeterminatezza della soluzione proposta rende impossibile la formulazione di osservazioni e proposte (esprese ai sensi dell'art. 28 della L.p. 15/2015) che non siano, a loro volta, generali e di metodo non potendosi rilevare la razionalità delle scelte compiute, la congruità dei mezzi adottati rispetto allo scopo e l'avvenuta valutazione di soluzioni alternative;

preso atto che il documento preliminare della variante al P.U.P. inerente l'ampliamento del corridoio di accesso Est è finalizzato essenzialmente a dare risposta alle seguenti problematiche:

1. la necessità di disporre di un efficiente collegamento tra Trentino e Veneto lungo la direttrice Nord-Ovest/Sud-Est, in particolare tra gli ambiti territoriali di Vicenza e Trento;
2. la risoluzione di problematiche ambientali e funzionali della SS 47 della Valsugana, che presenta criticità connesse ai volumi di traffico, alle caratteristiche geometrico-strutturali, alla presenza di numerosi insediamenti abitati direttamente attraversati dal tracciato, alla delicatezza ambientale della zona dei laghi di Levico e Caldonazzo, nonché alla pressione generata dalle nuove viabilità realizzate come la Pedemontana Veneta e la A31 Sud verso Rovigo;

dato atto che la variante al PUP intende affrontare le problematiche sopra richiamate attraverso il raggiungimento dei seguenti obiettivi generali:

1. assicurare idonei collegamenti infrastrutturali del territorio provinciale in direzione Est con il Veneto, contribuendo all'interconnessione a livello europeo lungo il corridoio del Mediterraneo;
2. perseguire mediante nuove infrastrutture la connessione intervalliva sul territorio provinciale nell'ottica di assicurare i collegamenti interni tra insediamenti e territorio e di rafforzare le condizioni fisiche di inclusione sociale;
3. rafforzare l'attrattività del Trentino nei macrosistemi economici nazionali mediante l'integrazione interna ed esterna nelle grandi reti;
4. sviluppare il ruolo di centri attrattori di Trento e Rovereto ampliandone il raggio di influenza verso l'Italia e l'Europa orientale;
5. rispondere alle esigenze di collegamento funzionali al sistema economico locale;

considerato che i suddetti obiettivi sono stati declinati nella proposta di ampliamento del Corridoio Est previsto dal "PUP 2008" e nella possibile area di snodo tra il corridoio di accesso Nord-Sud e il corridoio di accesso Est;

atteso che nel documento preliminare è precisato che "il tema della mobilità, particolarmente complesso in un territorio limitato come quello Trentino, è affrontato dal P.U.P. 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" e che, a tale fine, il P.U.P. "persegue un modello di mobilità in cui il rapporto fra strada e ferrovia 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”;

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

dato atto che nel 2015 è stata adottata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite l'Agenda 2030 che, in particolare, attraverso l'obiettivo di sviluppo sostenibile 11 denominato “Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili” mira in particolare a promuovere nelle città modalità di trasporto sostenibili al fine di ridurre l'inquinamento dell'aria;

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

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

considerata l'attenzione dell'Amministrazione comunale rivolta al tema della mobilità sostenibile così come evidenziato dalla redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) e dagli approfondimenti riguardanti il progetto di circonvallazione ferroviaria di Trento, inserito anche nel P.N.R.R. e che consentirà di evitare l'attraversamento della città da parte dei treni merci e di ridisegnare la città; priorità che emerge anche dal documento degli obiettivi per la revisione del Piano Regolatore Generale, con particolare riguardo alla sfida “Trento accessibile” e all'obiettivo “Consolidare Trento come centro di riferimento (hub) della mobilità sovralocale in relazione all'asse del Brennero”, finalizzato a favorire la connessione tra il sistema urbano e il nuovo assetto infrastrutturale e la valorizzazione della città quale luogo centrale del sistema della mobilità locale e provinciale, e all'obiettivo “Raccordare i sistemi della mobilità con l'assetto urbano” inteso a favorire l'adozione di un approccio integrato tra contenimento del traffico veicolare privato, trasporto urbano intelligente, trasporto pubblico accessibile e mobilità sicura e a basso impatto ambientale;

ritenuto pertanto che una variante al P.U.P. che affronti il tema dei trasporti, diversamente da quanto prospettato nell'ambito della variante in oggetto, debba considerare l'intero sistema provinciale dei trasporti, ispirandosi ai principi della mobilità sostenibile e contribuendo a dare risposta anche agli obiettivi climatici, e conciliare gli scenari infrastrutturali e gli obiettivi generali dichiarati a quanto previsto dall'Agenda 2030, dalle politiche europee sul trasporto sostenibile, dal P.N.R.R., dalle politiche provinciali in materia di mobilità sostenibile, in primis dalla Strategia Provinciale per lo Sviluppo Sostenibile e dalla Legge provinciale 30 giugno 2017 n. 6, “Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile”, che, tra le finalità, riconosce l'importanza di “ridurre la dipendenza dal petrolio e da materia prime non rinnovabili, senza sacrificare l'efficienza, l'efficacia e il diritto alla mobilità”, e dalle politiche comunali a sostegno di una mobilità sostenibile;

rilevato che gli scenari infrastrutturali prospettati dal documento preliminare della variante al P.U.P. per il corridoio Est risultano riconducibili sostanzialmente alle seguenti due alternative infrastrutturali, entrambe di tipo stradale:

1. ipotesi di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige;
2. ipotesi alternativa di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di Rovereto Sud;

rilevato che la variante al P.U.P. in esame è finalizzata essenzialmente a proporre una estensione dell'areale di riferimento per il corridoio Est, contenuto nel “PUP 2008”, corrispondente all'intero territorio meridionale trentino senza peraltro fornire alcuna indicazione, ancorché preliminare, dei possibili ambiti territoriali entro cui sviluppare i tracciati infrastrutturali;

rilevato che la suddetta variante se, da un lato, riconosce la scelta europea di incentrare sulla ferrovia la strategia di sviluppo dei trasporti terrestri – con particolare riguardo al potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero – e la maggiore sostenibilità ambientale del trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma, dall'altro lato, propone di affrontare e risolvere le problematiche sopra richiamate mediante l'adozione di scenari che prefigurano la realizzazione di

corridoi stradali tra il Trentino e il Veneto, determinando in tal modo una incongruenza di fondo tra gli obiettivi dichiarati e le soluzioni prospettate dalla variante medesima;

considerato che il "PUP 2008" riconosce che i tre corridoi di accesso sopra richiamati trovano a Trento, attraverso l'interconnessione dei vari sistemi di mobilità, il proprio nodo comune;

ritenuto che il documento preliminare e il relativo rapporto preliminare non affrontano il tema del nodo di Trento, con particolare riguardo alle modalità di interconnessione dei vari corridoi e al ruolo dell'interporto, mettendo in evidenza i limiti della visione di mobilità proposta e che si rende, pertanto, necessario un adeguato approfondimento che tenga conto anche dei progetti di trasformazione urbana che interesseranno la città di Trento nei prossimi anni;

accertato che il documento preliminare non affronta né i potenziali impatti negativi generati sulla città di Trento e sul sistema stradale di fondovalle, con particolare riguardo all'ulteriore volume di traffico indotto dal nuovo tracciato stradale, peraltro non quantificato, che graverebbe inevitabilmente sull'autostrada A22, già attualmente sovraccaricata, né il ruolo che assumerebbe la ferrovia della Valsugana e la SS 47 nei confronti del nodo di Trento, anche in termini di opportunità per ridisegnare il sistema di mobilità pubblica locale;

considerato che il documento preliminare, da un lato, demanda la declinazione del modello di mobilità previsto per il corridoio Est allo studio di fattibilità e, dall'altro, sostiene che un tracciato viario per il completamento verso nord dell'autostrada A31 è considerato a livello europeo come elemento di potenziamento del collegamento tra il Corridoio "Mediterraneo" e il Corridoio "Scandinavo-Mediterraneo", determinando in tal modo un evidente incongruenza con la scelta europea di incentrare sulla ferrovia le politiche di trasporto terrestri;

ritenuto che la definizione del modello di mobilità da adottare per la risoluzione delle problematiche ambientali e infrastrutturali descritte nel documento preliminare necessita di adeguati approfondimenti in termini di analisi dello stato dell'ambiente e della situazione socio-economica finalizzati alla costruzione di una idonea banca dati di tipo quantitativo e qualitativo;

rilevato che la proposta di ampliamento del corridoio Est, così come descritta nel documento preliminare e nel relativo rapporto preliminare, non risulta supportata da un adeguato quadro conoscitivo che consenta di integrare in maniera efficace le considerazioni ambientali nello strumento pianificatorio, come richiesto dalla normativa in materia di valutazione ambientale strategica;

verificato che il documento preliminare e il rapporto preliminare si limitano a richiamare, con riferimento alle problematiche ambientali e funzionali inerenti la SS 47 della Valsugana, i dati 2018 relativi alle sole stazioni di monitoraggio nelle tratte Pergine Valsugana – Levico Terme e Trento – Pergine Valsugana mentre nessun dato è fornito rispetto ai flussi di traffico rilevati in corrispondenza delle ulteriori tratte della medesima viabilità, e in particolare del tratto in prossimità del confine tra Trentino e Veneto, alle tipologie veicolari e al traffico merci;

constatato che nessun approfondimento viene comunque riservato al potenziamento del corridoio ferroviario tra Trentino e Veneto, pur in presenza di una dichiarata politica di attenzione al trasporto su ferro;

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

ritenuto che la mancanza di un quadro conoscitivo preliminare riferito all'ambito geografico di riferimento non permette di verificare, ancorché in via preliminare, la sostenibilità ambientale e socio-economica della proposta di variante al P.U.P. dal momento che né il documento preliminare né il rapporto preliminare consentono:

- di verificare con sufficiente dettaglio la coerenza degli obiettivi dichiarati con i quadri programmatico, pianificatorio, ambientale e socio-economico attuale;
- di determinare il grado di idoneità, o di vulnerabilità, del territorio provinciale interessato dall'estensione del corridoio Est, ai fini dell'individuazione di uno o più ambiti territoriali entro cui sviluppare i tracciati infrastrutturali che dovrebbero scaturire dalla sovrapposizione cumulativa delle varie cartografie tematiche riportate nel rapporto preliminare e finalizzate a dare evidenza dei principali vincoli ambientali e territoriali ivi presenti;
- di fornire adeguate indicazioni in relazione ai possibili impatti ambientali significativi, anche di tipo cumulativo, derivanti dall'attuazione della variante al P.U.P., con particolare riguardo alle principali matrici ambientali (suolo, acqua, aria, rumore), all'impatto sul paesaggio e alla potenziale frammentazione delle connessioni ecologiche, e dall'eventuale interferenza con

- ulteriori interventi programmati o in fase di realizzazione;
- di analizzare in via preventiva le ragionevoli alternative, compresa la non realizzazione dell'ampliamento del corridoio Est (opzione zero);
- di giustificare l'elenco preliminare degli indicatori di contesto e il sistema di monitoraggio degli impatti ambientali contenuti nel rapporto preliminare;

accertato che la Commissione consiliare per l'urbanistica ed i lavori pubblici e la Commissione consiliare per l'ambiente, l'agricoltura, la mobilità e la vivibilità urbana hanno esaminato la proposta di deliberazione nella seduta congiunta del 09.09.2021;

considerato che, in esecuzione della Legge provinciale 09.12.2015 n. 18, dal 1 gennaio 2016 gli Enti devono provvedere alla tenuta della contabilità finanziaria sulla base dei principi generali previsti dal D.Lgs. 23 giugno 2011 n. 118 e s.m., ed in particolare, in aderenza al principio generale n. 16 della competenza finanziaria, in base al quale le obbligazioni attive e passive giuridicamente perfezionate sono registrate nelle scritture contabili con imputazione all'esercizio finanziario nel quale vengono a scadenza;

atteso che il punto 2. dell'Allegato 4/2 del D.Lgs. 118/2011 e s.m. specifica che la scadenza dell'obbligazione è il momento in cui l'obbligazione diviene esigibile;

vista la deliberazione del Consiglio comunale 29.12.2020 n. 175, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2021-2023 e successive variazioni;

richiamata inoltre la deliberazione del Consiglio comunale 29.12.2020 n. 176, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il bilancio di previsione finanziario 2021-2023 e successive variazioni;

visti:

- la Legge provinciale 27 maggio 2008 n. 5;
- la Legge provinciale 4 agosto 2015 n. 15;
- la Legge provinciale 30 giugno 2017 n. 6;
- il Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino – Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e successive variazioni;
- lo Statuto comunale approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 09.03.1994 n. 25 e 21.11.2017 n. 147;
- il Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione consiliare 23.11.2016 n. 136;
- il Piano Regolatore Generale del Comune di Trento;

atteso che l'adozione della presente rientra nella competenza del Consiglio comunale ai sensi dell'art. 49, comma 3, lettera b) della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m.;

ritenuto di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile a norma dell'art. 183, comma 4 della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m., al fine di consentire la trasmissione della deliberazione in oggetto alla Provincia nel rispetto dei termini fissati dalla legge provinciale 4 agosto 2015 n. 15 per l'espressione di osservazioni e proposte;

constatato e proclamato, da parte del Presidente, assistito dagli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

sulla base di tali risultati il Consiglio comunale

d e l i b e r a

1. di esprimere, ai sensi dell'articolo 28 della Legge provinciale 4 agosto 2015 n. 15, le seguenti osservazioni e proposte in relazione al documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al corridoio di accesso est e relativo rapporto preliminare:

- a) successivamente all'entrata in vigore del "PUP 2008" il tema della mobilità sostenibile ha assunto una sempre maggiore rilevanza nelle politiche internazionali, europee, nazionali e locali in materia di trasporti, anche nella prospettiva di contribuire a contrastare il costante aumento delle emissioni di gas ad effetto serra prodotte dal settore, che minacciano di compromettere gli sforzi volti a conseguire gli obiettivi climatici; aspetti che, invece, il documento preliminare e il rapporto preliminare della variante al P.U.P. non affrontano, limitando l'attenzione al mero ampliamento del corridoio Est secondo un approccio non del tutto coerente con le attuali politiche per la mobilità sostenibile;
- b) gli obiettivi generali e operativi dichiarati nel documento preliminare e nel rapporto

preliminare devono comunque conciliarsi con quanto previsto dall'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e dalle politiche provinciali (L.p. 6/2017, Strategia Provinciale per lo Sviluppo Sostenibile) e rapportarsi con le politiche comunali (P.U.M.S., P.R.G.) in materia di mobilità sostenibile, al fine di assicurare l'adozione della soluzione infrastrutturale con il minore impatto sull'ambiente;

- c) la visione di mobilità proposta dal documento preliminare risulta limitata a soluzioni di tipo stradale e, quindi, in evidente contrasto con le politiche europee per la mobilità sostenibile che mirano a incentivare le reti ferroviarie in luogo di quelle stradali;
 - d) il documento adottato non affronta il tema del nodo di Trento, quale punto strategico di interconnessione dei corridoi di accesso nord-sud, est ed ovest; tema che necessita, invece, di un adeguato approfondimento e di un maggiore confronto con l'Amministrazione comunale, tenuto conto anche dei progetti di trasformazione urbana che interesseranno la città di Trento nei prossimi anni;
 - e) il documento preliminare e il rapporto preliminare non affrontano né i potenziali impatti negativi indotti sulla città di Trento e sul sistema stradale di fondovalle dall'ulteriore volume di traffico generato dal nuovo tracciato stradale, peraltro non quantificato, che graverebbe principalmente sull'autostrada A22, già attualmente sovraccaricata, né il ruolo che assumerebbero la ferrovia della Valsugana e la SS 47 rispetto al nodo di Trento, anche in termini di opportunità per ridisegnare il sistema di mobilità pubblica locale;
 - f) il modello di mobilità proposto dalla variante al P.U.P., per risolvere le problematiche emergenti lungo la SS 47 della Valsugana, deve essere declinato sulla base di adeguato approfondimento dei quadri programmatico, pianificatorio, ambientale e socio-economico caratterizzanti l'ambito geografico di intervento, costruiti a partire da idonei dati quantitativi e qualitativi, con particolare riguardo ai volumi di traffico, alle tipologie veicolari e al traffico merci interessanti l'intero percorso della SS 47 della Valsugana, che consentano di integrare in maniera efficace le considerazioni ambientali nello strumento pianificatorio, come richiesto dalla normativa in materia di valutazione ambientale strategica, e che permettano di giustificare i potenziali impatti ambientali, le ragionevoli alternative, l'elenco preliminare degli indicatori di contesto e la proposta di sistema di monitoraggio degli impatti ambientali, descritti nel rapporto preliminare, proponendo altresì una visione adeguata a garantire un efficiente sistema di trasporto su ferro in prospettiva dei collegamenti verso Bassano e verso Feltre;
- 2. di trasmettere le suddette osservazioni e proposte al Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio della Provincia autonoma di Trento;
 - 3. di dichiarare la presente immediatamente eseguibile, ai sensi dell'articolo 183, comma 4 della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m.

LA SEGRETARIA GENERALE
Lorenza Moresco

IL PRESIDENTE
Paolo Piccoli

Alla presente deliberazione è unito:

- esito della votazione palese;
- parere in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa;
- parere in ordine alla regolarità contabile;
- certificazione iter.



COMUNE DI TRENTO

ESITO DELLA VOTAZIONE

Oggetto: DOCUMENTO PRELIMINARE AI FINI DELL'ADOZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSO EST E RELATIVO RAPPORTO PRELIMINARE. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI E PROPOSTE AI SENSI DELL'ARTICOLO 28 DELLA L.P. 4 AGOSTO 2015 N. 15.

Votazione palese

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 39

Favorevoli: n. 25 (Baggia, Bosetti, Bozzarelli, Brugnara, Carli, Casonato, Chilà, Dal Ri, Fernandez, Filosi, Fiori, Franzoia, Gilmozzi, Ianeselli, Lenzi, Maschio, Maule, Pedrotti, Raffaelli, Robol, Serra, Stanchina, Tomasi, Uez, Zappini)

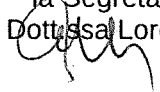
Contrari: n. 4 (Bridi, Filippin, Giuliani, Saltori)

Astenuti: n. 9 (Angeli, Demattè, Frachetti, Guastamacchia, Maestranzi, Merler, Urbani, Zanetti C., Zanetti S.)

Non votanti: n. 1 (Piccoli)

Trento, addì 29.09.2021

la Segretaria generale
Dott.ssa Lorenza Moresco





COMUNE DI TRENTO

Proposta di Consiglio n. 70 / 2021

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVA

Oggetto: DOCUMENTO PRELIMINARE AI FINI DELL'ADOZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSO EST E RELATIVO RAPPORTO PRELIMINARE. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI E PROPOSTE AI SENSI DELL'ARTICOLO 28 DELLA L.P. 4 AGOSTO 2015 N. 15.

Vista la suddetta proposta di deliberazione, si esprime, ai sensi dell'art. 185 del Codice degli Enti Locali della Regione autonoma Trentino - Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e s.m. parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa, senza osservazioni.

Trento, addì 16 settembre 2021

Servizio Urbanistica
Il Dirigente
ing. Silvio Fedrizzi
(firmato elettronicamente)



COMUNE DI TRENTO

Proposta di Consiglio. 70 / 2021

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ CONTABILE

Oggetto: DOCUMENTO PRELIMINARE AI FINI DELL'ADOZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSO EST E RELATIVO RAPPORTO PRELIMINARE. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI E PROPOSTE AI SENSI DELL'ARTICOLO 28 DELLA L.P. 4 AGOSTO 2015 N. 15.

Vista la suddetta proposta di deliberazione, si esprime, ai sensi dell'art. 185 del Codice degli Enti Locali della Regione autonoma Trentino – Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e s.m. e dell'art. 23 del Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione del Consiglio comunale 23.11.2016 n.136, parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità contabile, senza osservazioni.

Servizio Risorse finanziarie e patrimoniali
La Dirigente
dott.ssa Franca Debiasi
(firmato elettronicamente)

Trento, addì 20.09.2021



COMUNE DI TRENTO

ITER PUBBLICAZIONE ED ESECUTIVITA'

Deliberazione Consiglio comunale 29.09.2021 n. 140

La presente deliberazione è stata adottata ai sensi dell'art. 183, comma 4, del Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino - Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e s.m. ed è immediatamente eseguibile.

Il presente verbale di deliberazione è in pubblicazione all'Albo comunale il giorno 01.10.2021 per rimanervi affisso per 10 giorni consecutivi fino a tutto il giorno 11.10.2021.

Trento, addì 01.10.2021

la Segretaria generale
Dott.ssa Lorenza Moresco
(firmato elettronicamente)



COMUNE DI TRENTO

Segreteria Generale

Certificazione di conformità di copia digitale da originale analogico (art. 22 del D.Lgs. 7 marzo 2005 n. 82)

Certifico io sottoscritta dott.ssa Daniela Covi, Funzionaria amministrativo/contabile del Comune di Trento, mediante apposizione al presente file della mia firma digitale che la retroestesa copia, ottenuta mediante scansione ottica in formato pdf/A, composta da numero 11 (undici) pagine e contenuta in un supporto informatico, è conforme all'originale analogico (cartaceo) conservato agli atti di questa Amministrazione.

LA FUNZIONARIA AMM.VO/CONTABILE
dott.ssa Daniela Covi

Questo documento, se trasmesso in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (artt. 3 bis e 71 D.Lgs. 82/05). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D. Lgs. 39/1993).

Esente da imposta
di bollo ai sensi
dell'art. 16 della
tabella allegato B)
del D.P.R. 26 ottobre
1972 n. 642 e s.m.



COMUNE DI TRENTO

Servizio Urbanistica

Via del Brennero, 312 | 38121 Trento
tel. 0461 884640 | fax 0461 884702
servizio.urbanistica@pec.comune.trento.it
Orario di apertura al pubblico:
da lun. a ven. 8 -12

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

Spett.le

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO**Vicepresidente**

Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione
ass.cooperazione_territorio@pec.provincia.tn.it

E p.c.

Spett.le

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO**Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio**serv.urbanistica@provincia.tn.it

Oggetto: "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est – articolo 28 della l.p. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m." - Osservazioni e proposte.

In riferimento alla deliberazione n. 1058 del 25 giugno 2021, con la quale la Giunta Provinciale ha approvato il documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, si comunica che il Consiglio comunale di Trento ha esaminato detto documento nelle sedute del 28 e 29 settembre 2021.

Si anticipa il testo della deliberazione consiliare approvata dal Consiglio Comunale con le decisioni, le osservazioni e le proposte del Comune di Trento, precisando che appena sarà disponibile la copia della deliberazione conforme all'originale sarà nostra cura trasmetterla a stretto giro di posta. Al riguardo si evidenzia che la deliberazione è stata dichiarata immediatamente eseguibile.

Cordiali saluti.

Il Dirigente
ing. Silvio Fedrizzi

Questo documento, se trasmesso in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (artt. 3 bis e 71 D.Lgs. 82/05). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D. Lgs. 39/1993).

SF/ip

fascicolo: 6.1.2/2021/1



UNI ISO 45001:2018

Sede legale:

via Belenzani, 19 | 38122 Trento | C.F. e P. IVA: 00355870221
tel. 0461/884111 | fax 0461/889370 | www.comune.trento.it

TESTO DELIBERAZIONE CONSILIARE APPROVATA DAL COMUNE DI TRENTO IN DATA 29 SETTEMBRE 2021

OGGETTO: Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso est e relativo rapporto preliminare. Espressione osservazioni e proposte ai sensi dell'articolo 28 della L.P. 4 agosto 2015, n. 15.

premesso che in data 2 luglio 2021 sono pervenuti il documento preliminare e il rapporto preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, approvati con deliberazione della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021, ai sensi dell'articolo 28 della legge provinciale per il governo del territorio 2015;

atteso che con la nota sopra richiamata è stato precisato che entro novanta giorni dal ricevimento della predetta documentazione è possibile trasmettere alla Giunta provinciale osservazioni e proposte – con riferimento agli obiettivi della variante – per la risoluzione dei principali problemi di assetto del proprio territorio;

considerato che l'articolo 28 della L.P. 15/2015 dispone che ai fini dell'adozione del PUP o di una sua variante:

- la Giunta provinciale predispone e approva il documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire, effettuando il primo passo nell'iter di approvazione della variante del PUP così come specificato dagli articoli 28 e 31 della L.P. 15/2015;
- il documento preliminare e il relativo rapporto preliminare sono inviati alle comunità, ai comuni e al Consiglio delle autonomie locali, che entro novanta giorni possono trasmettere alla Giunta provinciale osservazioni e proposte. La medesima documentazione è trasmessa al Consiglio provinciale che entro centoventi giorni dal ricevimento del documento può approvare indirizzi ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di piano;
- il progetto di variante al PUP, preliminarmente adottato, è depositato a disposizione del pubblico per novanta giorni e contemporaneamente è trasmesso ai soggetti di cui all'articolo 29, comma 4, della L.P. 15/2015 ai fini dell'espressione del parere di merito nei termini indicati; qualora la Giunta provinciale modifichi il piano sulla base dei pareri o delle osservazioni pervenuti, sono disposti un secondo deposito e una seconda pubblicazione del progetto di variante al Piano per ulteriori quarantacinque giorni;
- la Giunta provinciale approva il disegno di legge di approvazione della variante al PUP e lo trasmette al Consiglio provinciale;

atteso che il Piano Urbanistico Provinciale, approvato con la legge provinciale 27 maggio 2008, n. 5, declina le relazioni tra territorio e corridoi infrastrutturali mediante un modello sistemico articolato su tre livelli di connessioni:

- 1) corridoi di accesso, individuati nel corridoio nord-sud, inteso come asse del Brennero nell'ambito del corridoio "Scandinavo-Mediterraneo" (Helsinki-La Valletta) e rivolto principalmente all'Europa e all'interconnessione con i corridoi "Reno-Danubio" (Strasburgo-Bucarest/Sulina/Constanta) e "Mare del Nord-Baltico" (Helsinki-Anversa) che insieme ai corridoi "Reno-Alpi" (Anversa/Amsterdam/Rotterdam-Genova) e Baltico-Adriatico (Gdynia/Szczecin-Trieste/Koper) consente al corridoio "Mediterraneo" (Algeciras-confine Ucraina) di interagire con il nord Europa; nel corridoio Ovest rivolto verso la Regione Lombardia attraverso la provincia di Brescia; nel corridoio Est rivolto verso la Regione del Veneto e all'interconnessione con il corridoio "Mediterraneo";
- 2) corridoi interni, che devono integrarsi con i principali tracciati esistenti lungo l'asse Nord-Sud e con le relative diramazioni laterali, perseguendo il miglioramento della funzionalità dell'intero sistema infrastrutturale e insieme la dotazione di adeguati nodi di connessione sia intervalliva che di accessibilità alle aree urbane;
- 3) collegamenti funzionali, finalizzati ad approfondire le relazioni infrastrutturali tra alcune parti del territorio provinciale e le ulteriori reti per la mobilità costituite dal sistema viario, ferroviario e funiviario;

considerato che la Giunta provinciale con deliberazione n. 837 del 19 giugno 2020 ha inteso avviare una variante al PUP finalizzata ad affrontare, alla scala della pianificazione territoriale, coerenti analisi in ordine allo scenario complessivo di mobilità tra il Trentino e la

Regione Veneto e che, in considerazione della complessità e delicatezza delle scelte pianificatorie relative ai corridoi infrastrutturali di interconnessione, con successiva deliberazione n. 951 del 10 luglio 2020 ha approvato il regolamento recante “Disposizioni regolamentari relative alla valutazione ambientale strategica riguardanti i corridoi di accesso al Trentino e modificazione al decreto del Presidente della Provincia 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg”, finalizzato a dettare una specifica disciplina per il coordinamento della pianificazione urbanistica con quella della valutazione ambientale strategica relativamente ai corridoi infrastrutturali;

atteso che le finalità del documento preliminare e del rapporto preliminare sono rispettivamente quella di indicare e illustrare gli obiettivi generali e le linee direttive che si intendono perseguire con la variante al PUP e di fornire le prime indicazioni sui possibili impatti ambientali significativi della variante al PUP;

premesso che vi è stato un confronto con le amministrazioni comunali di Lavis, Pergine Valsugana e Rovereto con le quali si è condiviso che *“Preliminarmente ad ogni altra considerazione si ritiene necessario rilevare che l'analisi del documento preliminare e del rapporto preliminare ne ha evidenziato carenze di metodo e contraddittorietà di contenuto. Il metodo adottato e l'istruttoria tecnica svolta risultano inadeguati rispetto alla rilevanza e complessità dei temi da trattare. Sono assenti indicazione e analisi dei dati di dettaglio sulla mobilità, di carattere ambientale, socio-economico a supporto degli enunciati motivazionali. La proposta appare decontestualizzata dall'intero sistema provinciale della mobilità e difetta ogni valutazione di possibili alternative. Il tema del collegamento con il Veneto viene proposto quale intervento di carattere strategico, ma la soluzione proposta pare incoerente con le politiche europee in ambito di mobilità e con i principi di sviluppo sostenibile e durevole, sussidiarietà, partecipazione e valutazione enunciati in primis dalla legge urbanistica provinciale per il governo del territorio. La totale indeterminazione della soluzione proposta rende impossibile la formulazione di osservazioni e proposte (esprese ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015) che non siano, a loro volta, generali e di metodo non potendosi rilevare la razionalità delle scelte compiute, la congruità dei mezzi adottati rispetto allo scopo e l'avvenuta valutazione di soluzioni alternative.”*

preso atto che il documento preliminare della variante al PUP inerente l'ampliamento del corridoio di accesso Est è finalizzato essenzialmente a dare risposta alle seguenti problematiche:

- 1) la necessità di disporre di un efficiente collegamento tra Trentino e Veneto lungo la direttrice Nord-Ovest/Sud-Est, in particolare tra gli ambiti territoriali di Vicenza e Trento;
- 2) la risoluzione di problematiche ambientali e funzionali della SS 47 della Valsugana, che presenta criticità connesse ai volumi di traffico, alle caratteristiche geometrico-strutturali, alla presenza di numerosi insediamenti abitati direttamente attraversati dal tracciato, alla delicatezza ambientale della zona dei laghi di Levico e Caldonazzo, nonché alla pressione generata dalle nuove viabilità realizzate come la Pedemontana Veneta e la A31 Sud verso Rovigo;

dato atto che la variante al PUP intende affrontare le problematiche sopra richiamate attraverso il raggiungimento dei seguenti obiettivi generali:

- 1) assicurare idonei collegamenti infrastrutturali del territorio provinciale in direzione Est con il Veneto, contribuendo all'interconnessione a livello europeo lungo il corridoio del Mediterraneo;
- 2) perseguire mediante nuove infrastrutture la connessione intervalliva sul territorio provinciale nell'ottica di assicurare i collegamenti interni tra insediamenti e territorio e di rafforzare le condizioni fisiche di inclusione sociale;
- 3) rafforzare l'attrattività del Trentino nei macrosistemi economici nazionali mediante l'integrazione interna ed esterna nelle grandi reti;
- 4) sviluppare il ruolo di centri attrattori di Trento e Rovereto ampliandone il raggio di influenza verso l'Italia e l'Europa orientale;
- 5) rispondere alle esigenze di collegamento funzionali al sistema economico locale;

considerato che i suddetti obiettivi sono stati declinati nella proposta di ampliamento del Corridoio Est previsto dal “PUP 2008” e nella possibile area di snodo tra il corridoio di accesso Nord-Sud e il corridoio di accesso Est;

atteso che nel documento preliminare è precisato che “il tema della mobilità, particolarmente complesso in un territorio limitato come quello Trentino, è affrontato dal PUP 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” e che, a tale fine, il PUP “persegue un modello di mobilità in cui il rapporto fra strada e ferrovia 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”;

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

dato atto che nel 2015 è stata adottata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite l'Agenda 2030 che, in particolare, attraverso l'obiettivo di sviluppo sostenibile 11 denominato “Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili” mira in particolare a promuovere nelle città modalità di trasporto sostenibili al fine di ridurre l'inquinamento dell'aria;

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

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

considerata l'attenzione dell'Amministrazione comunale rivolta al tema della mobilità sostenibile così come evidenziato dalla redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e dagli approfondimenti riguardanti il progetto di circonvallazione ferroviaria di Trento, inserito anche nel PNRR e che consentirà di evitare l'attraversamento della città da parte dei treni merci e di ridisegnare la città; priorità che emerge anche dal documento degli obiettivi per la revisione del Piano Regolatore Generale, con particolare riguardo alla sfida “*Trento accessibile*” e all'obiettivo “*Consolidare Trento come centro di riferimento (hub) della mobilità sovralocale in relazione all'asse del Brennero*”, finalizzato a favorire la connessione tra il sistema urbano e il nuovo assetto infrastrutturale e la valorizzazione della città quale luogo centrale del sistema della mobilità locale e provinciale, e all'obiettivo “*Raccordare i sistemi della mobilità con l'assetto urbano*” inteso a favorire l'adozione di un approccio integrato tra contenimento del traffico veicolare privato, trasporto urbano intelligente, trasporto pubblico accessibile e mobilità sicura e a basso impatto ambientale;

ritenuto pertanto che una variante al PUP che affronti il tema dei trasporti, diversamente da quanto prospettato nell'ambito della variante in oggetto, debba considerare l'intero sistema provinciale dei trasporti, ispirandosi ai principi della mobilità sostenibile e contribuendo a dare risposta anche agli obiettivi climatici, e conciliare gli scenari infrastrutturali e gli obiettivi generali dichiarati a quanto previsto dall'Agenda 2030, dalle politiche europee sul trasporto sostenibile, dal PNRR, dalle politiche provinciali in materia di mobilità sostenibile, in primis dalla Strategia Provinciale per lo Sviluppo Sostenibile e dalla legge provinciale 30 giugno 2017, n. 6, “Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile”, che, tra le finalità, riconosce l'importanza di “*ridurre la dipendenza dal petrolio e da materie prime non rinnovabili, senza sacrificare l'efficienza, l'efficacia e il diritto alla mobilità*”, e dalle politiche comunali a sostegno di una mobilità sostenibile;

rilevato che gli scenari infrastrutturali prospettati dal documento preliminare della variante al PUP per il corridoio Est risultano riconducibili sostanzialmente alle seguenti due alternative infrastrutturali, entrambe di tipo stradale:

- 1) ipotesi di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige;
- 2) ipotesi alternativa di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di Rovereto Sud;

rilevato che la variante al PUP in esame è finalizzata essenzialmente a proporre una estensione dell'areale di riferimento per il corridoio Est, contenuto nel “PUP 2008”, corrispondente all'intero territorio meridionale trentino senza peraltro fornire alcuna indicazione, ancorché preliminare, dei possibili ambiti territoriali entro cui sviluppare i tracciati infrastrutturali;

rilevato che la suddetta variante se, da un lato, riconosce la scelta europea di incentrare sulla ferrovia la strategia di sviluppo dei trasporti terrestri – con particolare riguardo al potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero – e la maggiore sostenibilità ambientale del trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma, dall'altro lato, propone di affrontare e risolvere le

problematiche sopra richiamate mediante l'adozione di scenari che prefigurano la realizzazione di corridoi stradali tra il Trentino e il Veneto, determinando in tal modo una incongruenza di fondo tra gli obiettivi dichiarati e le soluzioni prospettate dalla variante medesima;

considerato che il "PUP 2008" riconosce che i tre corridoi di accesso sopra richiamati trovano a Trento, attraverso l'interconnessione dei vari sistemi di mobilità, il proprio nodo comune;

ritenuto che il documento preliminare e il relativo rapporto preliminare non affrontano il tema del nodo di Trento, con particolare riguardo alle modalità di interconnessione dei vari corridoi e al ruolo dell'interporto, mettendo in evidenza i limiti della visione di mobilità proposta e che si rende, pertanto, necessario un adeguato approfondimento che tenga conto anche dei progetti di trasformazione urbana che interesseranno la città di Trento nei prossimi anni;

accertato che il documento preliminare non affronta né i potenziali impatti negativi generati sulla città di Trento e sul sistema stradale di fondovalle, con particolare riguardo all'ulteriore volume di traffico indotto dal nuovo tracciato stradale, peraltro non quantificato, che graverebbe inevitabilmente sull'autostrada A22, già attualmente sovraccaricata, né il ruolo che assumerebbe la ferrovia della Valsugana e la SS 47 nei confronti del nodo di Trento, anche in termini di opportunità per ridisegnare il sistema di mobilità pubblica locale;

considerato che il documento preliminare, da un lato, demanda la declinazione del modello di mobilità previsto per il corridoio Est allo studio di fattibilità e, dall'altro, sostiene che un tracciato viario per il completamento verso nord dell'autostrada A31 è considerato a livello europeo come elemento di potenziamento del collegamento tra il Corridoio "Mediterraneo" e il Corridoio "Scandinavo-Mediterraneo", determinando in tal modo un evidente incongruenza con la scelta europea di incentrare sulla ferrovia le politiche di trasporto terrestri;

ritenuto che la definizione del modello di mobilità da adottare per la risoluzione delle problematiche ambientali e infrastrutturali descritte nel documento preliminare necessita di adeguati approfondimenti in termini di analisi dello stato dell'ambiente e della situazione socio-economica finalizzati alla costruzione di una idonea banca dati di tipo quantitativo e qualitativo;

rilevato che la proposta di ampliamento del corridoio Est, così come descritta nel documento preliminare e nel relativo rapporto preliminare, non risulta supportata da un adeguato quadro conoscitivo che consenta di integrare in maniera efficace le considerazioni ambientali nello strumento pianificatorio, come richiesto dalla normativa in materia di valutazione ambientale strategica;

verificato che il documento preliminare e il rapporto preliminare si limitano a richiamare, con riferimento alle problematiche ambientali e funzionali inerenti la SS 47 della Valsugana, i dati 2018 relativi alle sole stazioni di monitoraggio nelle tratte Pergine Valsugana – Levico Terme e Trento – Pergine Valsugana mentre nessun dato è fornito rispetto ai flussi di traffico rilevati in corrispondenza delle ulteriori tratte della medesima viabilità, e in particolare del tratto in prossimità del confine tra Trentino e Veneto, alle tipologie veicolari e al traffico merci;

constatato che nessun approfondimento viene comunque riservato al potenziamento del corridoio ferroviario tra Trentino e Veneto, pur in presenza di una dichiarata politica di attenzione al trasporto su ferro;

considerato che per valutare la coerenza della proposta di variante al PUP, rispetto alle politiche di mobilità sostenibile sopra richiamate, si rende necessario disporre di dati aggiornati inerenti i flussi di traffico con riferimento a volumi, tipologie veicolari e traffico merci anche al fine di verificare l'effettivo contributo determinato da ciascun tratto stradale rispetto al flusso di traffico complessivo interessante la SS 47 della Valsugana;

ritenuto che la mancanza di un quadro conoscitivo preliminare riferito all'ambito geografico di riferimento non permette di verificare, ancorché in via preliminare, la sostenibilità ambientale e socio-economica della proposta di variante al PUP dal momento che né il documento preliminare né il rapporto preliminare consentono:

- di verificare con sufficiente dettaglio la coerenza degli obiettivi dichiarati con i quadri programmatico, pianificatorio, ambientale e socio-economico attuale;
- di determinare il grado di idoneità, o di vulnerabilità, del territorio provinciale interessato dall'estensione del corridoio Est, ai fini dell'individuazione di uno o più ambiti territoriali entro cui sviluppare i tracciati infrastrutturali che dovrebbero scaturire dalla sovrapposizione cumulativa delle varie cartografie tematiche riportate nel rapporto preliminare e finalizzate a dare evidenza dei principali vincoli ambientali e territoriali ivi presenti;
- di fornire adeguate indicazioni in relazione ai possibili impatti ambientali significativi, anche di tipo cumulativo, derivanti dall'attuazione della variante al PUP, con particolare riguardo alle principali matrici ambientali (suolo, acqua, aria, rumore), all'impatto sul paesaggio e alla potenziale

frammentazione delle connessioni ecologiche, e dall'eventuale interferenza con ulteriori interventi programmati o in fase di realizzazione;

- di analizzare in via preventiva le ragionevoli alternative, compresa la non realizzazione dell'ampliamento del corridoio Est (opzione zero);
- di giustificare l'elenco preliminare degli indicatori di contesto e il sistema di monitoraggio degli impatti ambientali contenuti nel rapporto preliminare;

accertato che la Commissione consiliare per l'urbanistica ed i lavori pubblici e la Commissione consiliare per l'ambiente, l'agricoltura, la mobilità e la vivibilità urbana hanno esaminato la proposta di deliberazione nella seduta congiunta del 09.09.2021;

considerato che, in esecuzione della Legge provinciale 09.12.2015 n. 18, dal 1 gennaio 2016 gli Enti devono provvedere alla tenuta della contabilità finanziaria sulla base dei principi generali previsti dal D.Lgs. 23 giugno 2011 n. 118 e s.m., ed in particolare, in aderenza al principio generale n. 16 della competenza finanziaria, in base al quale le obbligazioni attive e passive giuridicamente perfezionate sono registrate nelle scritture contabili con imputazione all'esercizio finanziario nel quale vengono a scadenza;

atteso che il punto 2. dell'Allegato 4/2 del D.Lgs. 118/2011 e s.m. specifica che la scadenza dell'obbligazione è il momento in cui l'obbligazione diviene esigibile;

vista la deliberazione del Consiglio comunale 29.12.2020 n. 175, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2021-2023 e successive variazioni;

richiamata inoltre la deliberazione del Consiglio comunale 29.12.2020 n. 176, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il bilancio di previsione finanziario 2021-2023 e successive variazioni;

visti:

- la legge provinciale 27 maggio 2008, n. 5;
- la legge provinciale 4 agosto 2015 n. 15;
- la legge provinciale 30 giugno 2017, n. 6;
- il Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino – Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e successive variazioni;
- lo Statuto comunale approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 09.03.1994 n. 25 e 21.11.2017 n. 147;
- il Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione consiliare 23.11.2016 n. 136;
- il Piano Regolatore Generale del Comune di Trento;

atteso che l'adozione della presente rientra nella competenza del Consiglio comunale ai sensi dell'art. 49, comma 3, lettera b) della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m.;

ritenuto di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile a norma dell'art. 183, comma 4 della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m., al fine di consentire la trasmissione della deliberazione in oggetto alla Provincia nel rispetto dei termini fissati dalla legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15 per l'espressione di osservazioni e proposte;

delibera

1. di esprimere, ai sensi dell'articolo 28 della legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, le seguenti osservazioni e proposte in relazione al documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso est e relativo rapporto preliminare:

a) successivamente all'entrata in vigore del "PUP 2008" il tema della mobilità sostenibile ha assunto una sempre maggiore rilevanza nelle politiche internazionali, europee, nazionali e locali in materia di trasporti, anche nella prospettiva di contribuire a contrastare il costante aumento delle emissioni di gas ad effetto serra prodotte dal settore, che minacciano di compromettere gli sforzi volti a conseguire gli obiettivi climatici; aspetti che, invece, il documento preliminare e il rapporto preliminare della variante al PUP non affrontano, limitando l'attenzione al mero ampliamento del corridoio Est secondo un approccio non del tutto coerente con le attuali politiche per la mobilità sostenibile;

b) gli obiettivi generali e operativi dichiarati nel documento preliminare e nel rapporto preliminare devono comunque conciliarsi con quanto previsto dall'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e dalle politiche provinciali (L.P. 6/2017, Strategia

Provinciale per lo Sviluppo Sostenibile) e rapportarsi con le politiche comunali (PUMS, PRG) in materia di mobilità sostenibile, al fine di assicurare l'adozione della soluzione infrastrutturale con il minore impatto sull'ambiente;

c) la visione di mobilità proposta dal documento preliminare risulta limitata a soluzioni di tipo stradale, e, quindi, in evidente contrasto con le politiche europee per la mobilità sostenibile che mirano a incentivare le reti ferroviarie in luogo di quelle stradali;

d) il documento adottato non affronta il tema del nodo di Trento, quale punto strategico di interconnessione dei corridoi di accesso nord-sud, est ed ovest; tema che necessita, invece, di un adeguato approfondimento e di un maggiore confronto con l'Amministrazione comunale, tenuto conto anche dei progetti di trasformazione urbana che interesseranno la città di Trento nei prossimi anni;

e) il documento preliminare e il rapporto preliminare non affrontano né i potenziali impatti negativi indotti sulla città di Trento e sul sistema stradale di fondovalle dall'ulteriore volume di traffico generato dal nuovo tracciato stradale, peraltro non quantificato, che graverebbe principalmente sull'autostrada A22, già attualmente sovraccaricata, né il ruolo che assumerebbe la ferrovia della Valsugana e la SS 47 rispetto al nodo di Trento, anche in termini di opportunità per ridisegnare il sistema di mobilità pubblica locale;

f) il modello di mobilità proposto dalla variante al PUP, per risolvere le problematiche emergenti lungo la SS 47 della Valsugana, deve essere declinato sulla base di adeguato approfondimento dei quadri programmatico, pianificatorio, ambientale e socio-economico caratterizzanti l'ambito geografico di intervento, costruiti a partire da idonei dati quantitativi e qualitativi, con particolare riguardo ai volumi di traffico, alle tipologie veicolari e al traffico merci interessanti l'intero percorso della SS 47 della Valsugana, che consentano di integrare in maniera efficace le considerazioni ambientali nello strumento pianificatorio, come richiesto dalla normativa in materia di valutazione ambientale strategica, e che permettano di giustificare i potenziali impatti ambientali, le ragionevoli alternative, l'elenco preliminare degli indicatori di contesto e la proposta di sistema di monitoraggio degli impatti ambientali, descritti nel rapporto preliminare, proponendo altresì una visione adeguata a garantire un efficiente sistema di trasporto su ferro in prospettiva dei collegamenti verso Bassano e verso Feltre;

2. di trasmettere le suddette osservazioni e proposte al Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio della Provincia Autonoma di Trento;

3. di dichiarare la presente immediatamente eseguibile, ai sensi dell'articolo 183, comma 4, della legge regionale 3 maggio 2018, n. 2 e s.m.



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

38060 **N O M I** - PIAZZA SPRINGA, 3
Tel. 0464-834107 - Fax 0464-830514
Cod. Fisc. 85005290227 - P. IVA 00379670227

Nomi, 29 settembre 2021

Prot. n. 3854/6/1

VIA PEC

ass.cooperazione_territorio@pec.provincia.tn.it

Preg.mo Signor

VICEPRESIDENTE**Assessore all'Urbanistica, Ambiente
e cooperazione**

Provincia Autonoma di Trento

Via Vannetti 32

38122 TRENTO

**OGGETTO: VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL
CORRIDOIO DI ACCESSO EST – OSSERVAZIONI E PROPOSTE AL
DOCUMENTO PRELIMINARE ED AL RAPPORTO PRELIMINARE AI
SENSI DELL'ART. 28 DELLA L.P. 15/2015**

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

L'Amministrazione comunale di Nomi ha attentamente esaminato la documentazione inviata ed ha condotto gli approfondimenti di dettaglio al materiale allegato, formulando una molteplicità di osservazioni inerenti sia aspetti di metodo sia di merito.

Preliminarmente ad ogni altra considerazione si ritiene necessario rilevare che l'analisi del documento preliminare e del rapporto preliminare ne ha evidenziato carenze di metodo e contraddittorietà di contenuto.

Il metodo adottato e l'istruttoria tecnica svolta risultano inadeguati rispetto alla rilevanza e complessità dei temi da trattare.

Sono assenti indicazione e analisi dei dati di dettaglio sulla mobilità, di carattere ambientale, socio-economico a supporto degli enunciati motivazionali.

La proposta appare decontestualizzata dall'intero sistema provinciale della mobilità e difetta ogni valutazione di possibili alternative.

Il tema del collegamento con il Veneto viene proposto quale intervento di carattere strategico, ma la soluzione proposta pare incoerente con le politiche europee in ambito di mobilità e con i principi di sviluppo sostenibile e durevole, sussidiarietà, partecipazione e valutazione enunciati *in primis* dalla legge urbanistica provinciale per il governo del territorio.

La totale indeterminatezza della soluzione proposta rende impossibile la formulazione di osservazioni e proposte (espresse ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015) che non siano, a loro volta, generali e di metodo non potendosi rilevare la razionalità delle scelte compiute, la congruità dei mezzi adottati rispetto allo scopo e l'avvenuta valutazione di soluzioni alternative.

Ed ancora, nel complesso merita evidenziare che il documento preliminare presenta delle importanti carenze in termini di coerenza interna ed esterna, rispetto agli altri strumenti di pianificazione e programmazione come la Legge urbanistica provinciale già richiamata, il documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS, la Convenzione delle Alpi, le più recenti politiche europee in materia di trasporti che mirano alla creazione di un sistema di mobilità sostenibile, intelligente, resiliente, etc., oltre a porsi in contrasto con i principi e le finalità del Piano Urbanistico Provinciale già approvato.

In termini puntuali l'esame del deliberato provinciale ha evidenziato notevoli carenze nell'ambito della documentazione approvata dalla Giunta provinciale sia per quanto attiene gli aspetti metodologici, sia per quelli di contenuto. Di seguito trovano sintesi meramente descrittiva le principali riflessioni:

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

- assenza di dati viabilistici o evidenza di raccolta dei medesimi (anche in un'ottica di origine/destinazione), base sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromi alla variante al PUP;
- assoluta povertà informativa dei documenti preliminari i quali non menzionano e non riportano il progetto di fattibilità 2018-2019 elaborato dalla società autostradale all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture. D'altra parte il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Ed ancora i documenti stessi non riportano lo stato di progettazione dell'opera e l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova Spa;
- mancata menzione e considerazione delle criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvativi;
- necessità di sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto; nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti con rischio di estinzione delle stesse. Tali profili dovranno essere valutati con assoluta attenzione e posti quali indicatori non negoziabili nelle eventuali fasi di approfondimento;
- carenza degli obiettivi proposti nel documento predisposto dalla Provincia, i quali paiono del tutto generici e difficilmente argomentabili, seppur nella loro parzialità, stante l'assenza di ogni riferimento specifico e concreto anche in termini di meri obiettivi e linee direttive da perseguire;
- carenza nell'ambito degli obiettivi prefigurati di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali;
- carenza nell'ambito delle linee direttive della prefigurazione di specifici modelli, quale il DSPIR (determinanti, pressioni, stato, impatti, risposte) sviluppato dalla AEA (Agenzia Europea per l'Ambiente), nell'attuazione del sistema di monitoraggio ambientale;
- apparente impressione che la visione sottesa alla variante al PUP derivi dalla pressione delle nuove viabilità realizzate dalla regione Veneto e quindi la stessa sembra per lo più improntata a subire e rincorrere infrastrutture da altri realizzate piuttosto che governare lo sviluppo della nostra provincia; ed ancora il documento sembra motivato da pressioni economiche indotte dalla realtà veneta anziché da effettivi studi ed analisi di settore condotte in Trentino per la valorizzazione delle realtà locali;
- palese contrasto con la dichiarata intangibilità dei volumi di traffico "Scan-Med" da parte di altra arteria potenzialmente alternativa;
- potenziale ritorno per ragioni di costo su scelte sinora dichiarate non più percorribili (leggasi uscita a Besenello).

Viste le deliberazioni:

- del Consiglio comunale n. 29 dd. 27.06.2000 avente ad oggetto: *"Ordine del giorno sulla situazione della "PIRUBI"*

- del Consiglio comunale n. 15 dd. 28.03.2012 avente ad oggetto: *"Valutazione del progetto preliminare ai fini della procedura approvativa dell'Autostrada Valdastico A31 nord"*
- della Giunta comunale n. 61 dd. 23.05.2012 avente ad oggetto: *"Valutazione progetto preliminare ai fini della procedura approvativa dell'Autostrada Valdastico A31 nord – Approvazione documento di contrarietà al progetto preliminare Autostrada Valdastico A31 nord – Tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette"*
- della Giunta comunale n. 19 dd. 06.02.2013 avente ad oggetto: *"Autostrada A31 nord Trento-Valdastico-Piovene Rocchette – Ricorso avanti il T.R.G.A. di Trento promosso da Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa contro Provincia Autonoma di Trento e nei confronti dei Comuni di Besenello Calliano Folgaria e Nomi – Intervento del Comune di Nomi "Ad adiuvandum" e conferimento mandato di rappresentanza"*
- della Giunta comunale n. 25 dd. 25.03.2013 avente ad oggetto: *"Autostrada A31 nord Trento-Valdastico-Piovene Rocchette – Ricorso avanti il T.R.G.A. di Trento promosso da Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa contro Provincia Autonoma di Trento e nei confronti dei Comuni di Besenello Calliano Folgaria e Nomi – Costituzione in giudizio e conferimento mandato di rappresentanza"*
- del Consiglio comunale n. 19 dd. 23.04.2019 avente ad oggetto: *"Mozione "Ipotesi di completamento A31 – Valdastico con uscita a Rovereto sud"*
- della Giunta comunale n. 72 dd. 30.06.2020 avente ad oggetto: *"Diffida a tutela della sentenza del Consiglio di Stato, Sezione IV, 21.01.2019 n. 499, resa a favore del Comune di Besenello – Affidamento mandato agli avv. Giandomenico Falcon di Padova e Christian Ferrazzi di Verona dello Studio Legale Falcon"*.

Il Sindaco, su mandato del Consiglio Comunale riunito in data odierna:

- conferma la propria opposizione a qualunque strategia pianificatoria che preveda la progettazione e realizzazione di nuove strade ad alto scorrimento su gomma, tanto più quindi al prolungamento verso nord della A31 della Valdastico e al suo collegamento alla A22 del Brennero, qualsiasi sia il punto dell'innesto, poiché esso costituirebbe una grave minaccia alla salute delle popolazioni e contraddirebbe la scelta fondamentale di ridurre il traffico sull'autostrada e trasferirlo il più possibile sulla ferrovia;
- prende atto dell'iter avviato ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, attraverso l'approvazione del Documento preliminare e del Rapporto preliminare, di cui alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058 di data 25 giugno 2021;
- ravvisa, alla luce di quanto sopra, la presenza di elementi, presupposti e condizioni per chiedere la revoca della procedura di variante avviata; tale richiesta deve intendersi quale "proposta" formulata ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015, in quanto le carenze documentali e motivazionali appaiono tali da essere considerate insanabili nelle successive fasi del procedimento.
- richiama il contenuto della deliberazione del Consiglio comunale n. 19 dd. 23.04.2019 ed in particolare:
 - condivide l'opposizione al completamento di tale arteria espressa sino ad ora dalla Provincia Autonoma di Trento, in quanto la Valdastico non risulta coerente con il tunnel ferroviario del Brennero e con lo sforzo di trasferire il traffico a lunga percorrenza dalla strada alla rotaia, non è coerente con lo sviluppo dello scalo intermodale di Verona, non è coerente con la Valsugana perché non sgrava il traffico nonché provocherà necessariamente congestione veicolare anche in Vallagarina;
 - ritiene che le strategie in materia di viabilità, messe in campo ad oggi da parte della Provincia

Autonoma di Trento, possano garantire, nel lungo periodo, risultati più soddisfacenti in termini di riduzione del traffico e delle polveri sottili oltre a garantire una maggior tutela dell'ambiente montano, così come previsto dalla Convenzione delle Alpi sottoscritta nel 1991;

- considera che l'uscita dell'Autostrada in Vallagarina determinerebbe la necessità della costruzione di una nuova importante arteria viabilistica sul territorio della stessa Vallagarina con le inevitabili conseguenze in termini di traffico e di vivibilità.

Con i migliori saluti.



IL SINDACO
Rinaldo Maffei

RM/rr

**Comune di BESENELLO**

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

C.A.P. 38060

Tel. (0464) 820000 - Fax (0464) 820099

Cod. Fisc. 00149110223

e-mail: sindaco@comune.besenello.tn.it

Besenello, 29 settembre 2021

Prot. n. 4621

Spett.le

Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio

Via Mantova 67

38122 Trento (TN)

serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it

Al Vicepresidente della

Provincia Autonoma di Trento

Mario Tonina

ass.cooperazione_territorio@pec.provincia.tn.it

Oggetto: Deliberazione della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021. Osservazioni e proposta ai sensi dell'articolo 28 della L.P. 15 del 2015.

In riferimento all'oggetto si allega alla presente la deliberazione del Consiglio comunale di Besenello n. 27 del 28 settembre 2021, immediatamente esecutiva, mediante la quale il Consiglio comunale all'unanimità dei presenti formula la proposta di revoca dell'avviata procedura di variante al Piano Urbanistico Provinciale alla luce delle carenze documentali e motivazionali riportate nel testo del citato atto consiliare. Dette carenze, infatti, appaiono tali da essere considerate insanabili nelle successive fasi del procedimento.

Preso atto che il Comune scrivente è stato rimesso in termini per ulteriori 90 giorni a seguito della Vs. lettera prot. S013/2021, pervenutaci al prot. n. 4547 del 24/09/2021, ci riserviamo di inviare successiva e specifica nota riportante le osservazioni del caso.

Cordiali saluti.



Il SINDACO
dott. Cristian Comperini



COMUNE DI BESENELLO
Provincia Autonoma di Trento

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 027
DEL CONSIGLIO COMUNALE

Adunanza di prima convocazione – Seduta pubblica

OGGETTO: Espressione di contrarietà alla realizzazione dell'autostrada A31 Valdastico nord a prescindere dalla soluzione progettuale che verrà scelta e mandato al Sindaco per l'invio di osservazioni e proposte al documento preliminare e al rapporto preliminare ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015 nell'ambito della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est avviata dalla Giunta provinciale.

L'anno duemilaventuno addì 28 del mese di settembre alle ore 20.35 a seguito di regolari avvisi recapitati ai sensi di legge, si è riunito il Consiglio Comunale in adunanza pubblica in video conferenza, ai sensi dell'art. 73, comma del D.L. del 17.03.2020, con l'intervento dei Signori Consiglieri, sulla piattaforma LifeSize:

	ASSENTI	
	GIUSTIFICATI	INGIUSTIFICATI
1. COMPERINI CRISTIAN		
2. BATTISTI LAURA		
3. BATTISTI WALTER		
4. CARPENTARI ANITA		
5. FERRARI DAVIDE		
6. PIFFER RODOLFO		
7. RIGOS STEPHAN		
8. RIZZI RITA		
9. ROSI ROBERTA		
10. SORDO ANDREA		
11. ADAMI LUCA		
12. AMBROSANO COSTANTINO		X
13. BATTISTI NADIA		
14. COMPER MORENA		
15. MITTEMPEGHER ALESSIO		

Sono nominati scrutatori: Rigos Stephan e Comper Morena.

Consiglieri presenti risultano 14.

Il Segretario comunale Reggente, dott.ssa Marianna Garniga, presente alla seduta attraverso un collegamento su piattaforma LifeSize su cui sono proiettate le postazioni video dei Consiglieri comunali collegati alla sessione.

Il Sindaco, dott. Cristian Comperini, assume la presidenza e riconosciuta legale l'adunanza e dato atto che è stata osservata la procedura di cui agli artt. 185 e 187, comma 1, della L.R. 3 maggio 2018 nr. 2, dichiara aperta la seduta e invita i presenti a prendere in esame l'argomento in oggetto.

OGGETTO:	Espressione di contrarietà alla realizzazione dell'autostrada A31 Valdastico nord a prescindere dalla soluzione progettuale che verrà scelta e mandato al Sindaco per l'invio di osservazioni e proposte al documento preliminare e al rapporto preliminare ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015 nell'ambito della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est avviata dalla Giunta provinciale.
----------	---

IL CONSIGLIO COMUNALE

Relazione.

PREMESSO CHE

da decenni la popolazione di Besenello si batte contro la realizzazione della A31 nord, negli anni Novanta del secolo scorso grazie soprattutto all'instancabile impegno del Comitato Trentino Anti Pi.Ru.Bi., sempre con una posizione che guarda alla tutela del territorio dell'intero Trentino e non solo del proprio ristretto ambito comunale.

E dal 2010 fino all'esito favorevole nel 2021 l'Amministrazione comunale è stata impegnata nell'iter giudiziario inerente la questione dell'autostrada Valdastico A31 nord – Tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette così come inserita nel Programma delle Infrastrutture Strategiche 2010 e seguenti.

In particolare:

- con deliberazione della Giunta Comunale n. 73 del 23/06/2010 con oggetto "Comune di Besenello contro società Autostrada Brescia- Verona - Vicenza - Padova S.p.a., Anas S.p.a., Presidenza del Consiglio dei ministri, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Ministro dell'economia e delle finanze- Ratifica del ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, per l'impugnazione di atti concernenti la realizzazione dell'Autostrada A31 Trento-Rovigo, tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette" la Giunta ha deciso di ratificare la decisione del Sindaco di impugnare, con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, i provvedimenti statali, al fine di ottenere l'annullamento della gara per l'acquisizione di "servizi di ingegneria finalizzati alla realizzazione dell'Autostrada A31 Trento-Rovigo, tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette" bandita dalla società Brescia - Verona - Vicenza - Padova s.p.a., l'annullamento degli atti di concessione adottati da Anas s.p.a. nei confronti della società autostradale Brescia - Verona - Vicenza - Padova s.p.a. aventi ad oggetto l'Autostrada A31 Trento-Rovigo, tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette" e, in particolare, del decreto del Ministro dei lavori pubblici di data 21 dicembre 1999 di approvazione della convenzione autostradale di data 7 dicembre 1999, nonché della convenzione autostradale di data 9 luglio 2007 e l'accertamento che l'opera autostrada A31 Trento-Rovigo, tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette non costituisce infrastruttura strategica ai sensi della legge 21 dicembre 2001, n. 443 ovvero l'annullamento del "Programma delle infrastrutture strategiche", inserito nel documento di programmazione economico finanziaria (DPEF) 2010- 2013 - allegato II;
- con deliberazione della Giunta Comunale n. 12 del 17/02/2011 avente per oggetto "Comune di Besenello contro società Autostrada Brescia- Verona - Vicenza - Padova S.p.a., Anas S.p.a., Presidenza del Consiglio dei ministri, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Ministro dell'economia e delle finanze - Motivi aggiunti nel ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, per l'impugnazione di atti concernenti la realizzazione dell'Autostrada A31 Trento-Rovigo, tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette.", il Comune decise di impugnare, con motivi aggiunti nel ricorso straordinario al Presidente della Repubblica i provvedimenti relativi alla concessione autostradale per A4 e A31 nord, al fine di ottenere l'annullamento dell'aggiudicazione al Consorzio Raetia dell'appalto di "servizi di ingegneria finalizzati alla realizzazione dell'Autostrada A31 Trento-Rovigo, tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette" bandita dalla predetta società, l'annullamento della convenzione tra Anas s.p.a. e società autostradale Brescia - Verona - Vicenza - Padova s.p.a. avente ad oggetto l'Autostrada A31 Trento-Rovigo, tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette" siglata in data 30 luglio 2010 e, infine, l'annullamento, ove necessario, del Programma delle infrastrutture strategiche, ottavo allegato alla decisione di finanza pubblica, nella parte in cui inserisce l'opera A 31 Valdastico nell'elenco delle infrastrutture strategiche ex art. 1 l. 443 del 2001.

- con deliberazione consiliare n. 14 del 20/04/2012, in vista della Conferenza dei servizi che si sarebbe tenuta a Roma il 24/04/2012 alla quale avrebbe partecipato il Sindaco, il Consiglio comunale all'unanimità **ha affermato la propria totale contrarietà alla realizzazione dell'opera** incaricando il Sindaco di procedere all'adozione di tutti gli adempimenti utili a palesare tale contrarietà e a far valere in ogni sede deputata le norme di diritto a tutela del territorio comunale, nonché a partecipare in rappresentanza dell'Amministrazione comunale alle riunioni della Conferenza dei Servizi al fine di esprimere e manifestare la sopraesposta contrarietà dell'Amministrazione esponendo ogni integrazione ed osservazione che possa essere prodotta entro il termine stabilito dal D. Lgs.163/2006;
- la Giunta comunale con deliberazione del 10/04/2012 avente per oggetto "Autostrada Valdastico A31 nord (Tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette) - procedura di valutazione del progetto preliminare. Impegno di spesa a bilancio.", vista la nota del 19/03/2012 prot. n. 1168-12 ArCA/SeM, ns. prot. n. 1412 dd. 19/03/2012, con la quale il Presidente dell'Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova s.p.a. ha trasmesso all'Amministrazione comunale il progetto preliminare dell'Autostrada Valdastico A31 nord ai fini della procedura approvativi di cui all'art. 165 e ss. del D.Lgs. 163/2006 e della verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'art. 95 del D.Lgs. 163/2006 e considerato che, secondo gli elaborati progettuali depositati, i Comuni interessati dal tracciato dell'Autostrada Valdastico A31 nord sono 11, di cui 6 in provincia di Vicenza e 5 nella Provincia Autonoma di Trento (Lavarone, Folgaria, Besenello, Calliano e Nomi), riteneva di dover attivare qualsiasi forma di opposizione pacifica alla potenziale esecuzione di quest'opera, con divulgazione di materiale informativo, organizzazione di serate e convegni ed altre iniziative per diffondere una maggior cultura di tutela del nostro ambiente e pertanto impegnò a bilancio la somma di Euro 3.000,00 al fine di sostenere le spese che si fossero rese necessarie per intraprendere dette iniziative volte a tutelare l'ambiente e il territorio comunale contro lo sfregio ambientale che sarebbe derivato dalla realizzazione dell'opera;
- il Sindaco ha depositato le osservazioni preliminari al progetto in data 24/04/2012 in occasione della Conferenza dei servizi ex art. 165 del D. Lgs. 163/2006 e s.m. tenutasi presso il Parlamentino del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici a Roma;
- la Giunta comunale con deliberazione n. 83 del 03/07/2012 ha incaricato i seguenti consulenti tecnici, con il supporto tecnico dei quali sono state consegnate il 12/07/2012 ulteriori osservazioni al progetto presentato:
 - dott. Geremia Gios, Direttore del Dipartimento di Economia dell'Università degli Studi di Trento, ordinario di Economia agraria;
 - ing. Helmuth Moroder, Vicepresidente del CIPRA Internazionale "Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi";
 - dott. Stefano Marchesi, geologo, con studio in Trento;
 - dott.ssa Sandra Delaiti, medico pediatra;
 - dott. geol. Luigi Frassinella, con studio in Trento;
 - dott. arch. Cesare Micheletti dello Studio di architettura e paesaggistica A2 Studio Engineering srl con sede in Trento;
 - Studio Tomazzolli di Menapace Nadia & c. s.a.s., con sede in Cles;
 - prof. Dario Zampieri del Dipartimento di Geoscienze dell'Università di Padova;
 - avv. Lorenza Cescatti, con studio in Rovereto.
- con deliberazione consiliare n. 19 del 11/07/2012, **il Consiglio comunale all'unanimità ha fatto propri osservazioni, pareri, rilievi e ulteriori elementi conoscitivi e valutativi allegati relativi al Progetto preliminare dell'Autostrada Valdastico A31 Nord trasmesso dalla Società Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova s.p.a. ed ha ribadito la propria totale contrarietà alla realizzazione dell'opera infrastrutturale denominata Autostrada Valdastico A31 Nord, prevista dal progetto preliminare depositato in data 19/03/2012, ns. prot. n. 1412, sia che essa venisse prevista nella localizzazione prescelta dai progettisti (tracciato denominato "T4"), sia che il tracciato**

prescelto diventasse un altro in territorio trentino e ha ribadito le prerogative costituzionalmente riconosciute alla Provincia Autonoma di Trento e richiamate dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 62 del 21 febbraio 2011 che sancisce la necessità dell'intesa con la Provincia Autonoma di Trento in questa specifica materia;

- la Giunta provinciale, con deliberazione n. 1352 di data 22/06/2012, ha espresso il proprio diniego alla localizzazione dell'opera e, avverso tale decisione, la società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza ha presentato ricorso al T.R.G.A. in data 15/12/2012, ricorso depositato anche contro i Comuni di Besenello, Nomi, Calliano e Folgaria;
- con deliberazioni n. 165 di data 31/12/2012 avente per oggetto "Autostrada Valdastico A31 nord (Tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette) – ricorso al T.R.G.A. della Società Autostrada Brescia – Verona – Vicenza – Padova s.p.a. avverso delib. G.P. n. 1352 del 22/06/2012. Impegno spese legali." e n. 1 di data 04/01/2013 avente per oggetto "Ricorso avanti il T.R.G.A. di Trento promosso da Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. c/ P.A.T. e nei confronti dei Comuni di Besenello, Calliano, Folgaria e Nomi per l'annullamento della delibera della Giunta provinciale n. 1352 del 22 giugno 2012 e di ogni altro atto presupposto o consequenziale, comunque connesso a quelli impugnati, ivi compresa la delibera della Giunta provinciale n. 1004 del 18 maggio 2012 - Affidamento della rappresentanza e della difesa del Comune di Besenello all'avv. prof. Giandomenico Falcon di Padova e all'avv. Gianpiero Luongo di Trento" la Giunta comunale di Besenello ha pertanto deciso di difendersi in giudizio affidando la rappresentanza e la difesa all'avv. Giandomenico Falcon ed all'avv. Gianpiero Luongo;
- il T.R.G.A. di Trento ha accolto le difese comunali e ha respinto il ricorso proposto dalla società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza con propria sentenza del 27 aprile 2014, n. 302, passata in giudicato, con condanna della ricorrente Società A4 al pagamento delle spese;
- con deliberazione della Giunta Comunale n. 109 del 01/10/2013 si è deciso di promuovere **ricorso** (R.G. n. 10759/2013) **avanti il Tribunale Regionale Amministrativo per il Lazio per l'annullamento della delibera del CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) n. 21 del 18.03.2013** avente ad oggetto: "Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Autostrada A31 Valdastico Nord – 1° lotto funzionale Piovene Rocchette – Valle dell'Astico. Approvazione progetto preliminare"; e per l'annullamento di ogni altro atto presupposto o consequenziale, comunque connesso a quelli impugnati, ivi compreso il parere positivo n. 1152 di data 07/12/2012 con prescrizioni sulla compatibilità ambientale dell'opera con tracciato di progetto T4 Piovene Rocchette – A22 Besenello della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, affidando l'incarico di rappresentanza e difesa in giudizio agli avvocati prof. Giandomenico Falcon con studio in Padova e all'avv. Federica Scafarelli con studio in Roma. Tale ricorso tendeva nella sostanza a far annullare il progetto preliminare approvato in stralcio per il solo tratto veneto;
- a sua volta la società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova s.p.a. presentò un ricorso nel 2015 dinnanzi al T.A.R. del Lazio (R.G. n. 5755/2015) volto all'accertamento dell'obbligo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Presidenza del Consiglio dei Ministri di adottare gli atti di competenza e finalizzati all'approvazione del progetto preliminare concernente la realizzazione del secondo lotto di completamento dell'infrastruttura autostradale A31-Valdastico nord, pertanto l'Amministrazione comunale ha ritenuto di opporsi anche a tale ricorso, puntando altresì alla riunione i giudizi pendenti avanti il T.A.R. del Lazio e con deliberazione della Giunta comunale n. 102 di data 30/06/2015 ha - a tal fine - incaricato gli avvocati Giandomenico Falcon e Federica Scafarelli.
- in data 1 dicembre 2017, il TAR del Lazio ha deciso i ricorsi R.G. n. 10759/2013 ed R.G. n. 5755/2015 - rispettivamente con sentenze n. 11921 e n. 11923 - che hanno respinto sia il ricorso presentato dal Comune di Besenello avverso la delibera del C.I.P.E. n. 21 di data 18/03/2013, sia il ricorso presentato dalla società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova per l'accertamento dell'obbligo del Ministero delle Infrastrutture a concludere il procedimento di approvazione del secondo lotto dell'autostrada A31-Valdastico nord, relativo alla porzione dell'infrastruttura ricadente in territorio trentino;

- preso atto che l'esito del ricorso R.G. n. 10759/2013 non fu certamente favorevole al Comune di Besenello e che, come emerso chiaramente dagli scritti difensivi della società autostradale in occasione dei giudizi avanti al Tar Lazio e dal suo stesso contegno nelle attuali sedi di concertazione con il Ministero delle Infrastrutture e con la Provincia di Trento, la società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. riteneva che la partita del tratto trentino della autostrada Valdstico Nord fosse aperta e perseverava con determinazione nel raggiungimento dell'obiettivo di completamento di tale tratto, l'Amministrazione comunale, dopo attenta e puntuale riflessione e confronto con il legale di fiducia prof. avv. Giandomenico Falcon, ha ritenuto di promuovere giudizio di appello avverso la citata sentenza del TAR del Lazio n. 11921 di data 1 dicembre 2017, affidando la rappresentanza e la difesa legale in giudizio ai legali che già conoscevano la vicenda giudiziaria, peraltro connotata da profili di notevole complessità e tecnicità, valutate anche le stringenti tempistiche processuali che connotavano tale fase;
- pertanto la Giunta comunale con deliberazione n. 21 del 20/04/2018 avente per oggetto "Sentenza TAR del Lazio n. 11921/2017. Costituzione nel giudizio di appello del Comune di Besenello ed affidamento della rappresentanza in giudizio all'avvocato Giandomenico Falcon con studio in Padova ed all'avvocata Federica Scafarelli con studio in Roma." decise di promuovere ricorso di appello avanti al Consiglio di Stato avverso la sentenza del TAR del Lazio n. 11921 di data 1 dicembre 2017, di costituirsi in tale giudizio e di affidare la rappresentanza e la difesa legale del Comune di Besenello nel giudizio avanti al Consiglio di Stato all'avvocato Falcon con studio in Padova e all'avvocata Scafarelli con studio in Roma,;
- con sentenza n. 499 del 21 gennaio 2019 il Consiglio di Stato ha accolto l'appello del Comune di Besenello ed ha annullato la deliberazione CIPE del 18 marzo 2013 n. 21, avente per oggetto: "Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Autostrada A31 Valdstico Nord - 1° lotto funzionale Piovene Rocchette - Valle dell'Astico. Approvazione progetto preliminare";
- a seguito della sentenza del Consiglio di Stato, la società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova spa ha promosso ricorso avanti alla Corte di Cassazione ex artt. 360 n. 1 c.p.c. e 110 c.p.a, e il C.I.P.E., la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero per i Beni e le attività Culturali, in persona dei rispettivi legali rappresentanti, tutti difesi dall'Avvocatura Generale dello Stato, hanno promosso il controricorso con ricorso incidentale avverso la medesima sentenza del Consiglio di Stato, Sez. IV, n. 499/2019;
- con deliberazioni della Giunta comunale n. 37 del 08/04/2019 avente per oggetto: "Ricorso presentato avanti alla Corte di Cassazione avverso la sentenza del Consiglio di Stato, Sezione IV, 21 gennaio 2019 n. 499 dalla società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova spa. Costituzione in giudizio e affidamento della rappresentanza agli avvocati Giandomenico Falcon e Christian Ferrazzi dello Studio legale Falcon con sede in Padova" e n. 66 del 31/05/2019 avente per oggetto "Ricorso presentato avanti alla Corte di Cassazione avverso la sentenza del Consiglio di Stato, Sezione IV, 21 gennaio 2019 n. 499. Difesa in giudizio e affidamento della rappresentanza agli avvocati Giandomenico Falcon e Christian Ferrazzi dello Studio legale Falcon con sede in Padova a seguito del ricorso incidentale promosso dall'Avvocatura Generale dello Stato", il Comune di Besenello ha deciso di proporre due contro-ricorsi, dopo attenta e puntuale riflessione e confronto con il legale di fiducia prof. avv. Giandomenico Falcon, ritenendo opportuno resistere nel giudizio contro il ricorso presentato dalla società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova spa avanti alla Corte di Cassazione, e pertanto di costituirsi parte in tale giudizio, e contro il ricorso in via incidentale promosso dall'Avvocatura Generale dello Stato, tutto al fine di difendere il risultato ottenuto con la citata sentenza del Consiglio di Stato sentenza n. 499 di data 25 gennaio 2019, ampiamente favorevole all'interesse del Comune di Besenello, del suo territorio e dei suoi abitanti;
- la sentenza del Consiglio di Stato, infatti, ha confermato la correttezza dell'impostazione da sempre sostenuta dal Comune e che ora il ricorso della Società A4 e quello in via incidentale promosso dall'Avvocatura Generale dello Stato proposto mirano a sovvertire tale risultato. Inoltre, l'accoglimento dei due ricorsi in Cassazione produrrebbero dunque risultati profondamente negativi per il Comune di Besenello e vanificherebbe tutta l'attività amministrativa e giudiziale fin qui svolta;
- la Corte Suprema di Cassazione – Sezioni unite civili con l'ordinanza n. 2605 – 21 del 13/10/2020, depositata il 4 febbraio 2021, ha dichiarato inammissibili il ricorso principale della Società A4 e

quello in via incidentale promosso dall'Avvocatura Generale dello Stato, confermando appieno il contenuto della sentenza del Consiglio di Stato favorevole al nostro Comune e condannando la ricorrente principale e i ricorrenti incidentali al pagamento delle spese del giudizio di legittimità in favore del controricorrente Comune di Besenello;

DATO ATTO CHE

Con deliberazione n. 25 del 27/11/2019 il Consiglio comunale di Besenello ha approvato con i soli voti favorevoli del Gruppo di maggioranza consiliare e l'astensione dei componenti del Gruppo di minoranza presenti la mozione presentata dal Gruppo consiliare "Noi con voi per Besenello" avente per oggetto *"Nel tempo del surriscaldamento globale il futuro è la mobilità sostenibile. La A31 Nord guarda al passato"*, la quale sanciva che:

"il Consiglio Comunale di Besenello:

- 1. si oppone a qualunque strategia pianificatoria che preveda la progettazione e realizzazione di nuove strade ad alto scorrimento su gomma, tanto più quindi al prolungamento verso nord della A31 della Valdstico e al suo collegamento alla A22 del Brennero, qualsiasi sia il punto dell'innesto, poiché esso costituirebbe una grave minaccia alla salute delle popolazioni e contraddirebbe la scelta fondamentale di ridurre il traffico sull'autostrada e trasferirlo il più possibile sulla ferrovia.*
- 2. Impegna la Giunta e il Sindaco a continuare a resistere contro la progettazione dell'Autostrada Valdstico nord A31 intentando azione legale ogni volta che sia minacciato il territorio comunale e ne ricorrano i presupposti ed in particolare a costituirsi per difendere il risultato ottenuto con la sentenza favorevole del Consiglio di Stato n. 499 del 21 gennaio 2019.*
- 3. Si impegna e richiede l'impegno affinché siano ricercate, favorite e attuate politiche e progettualità che prevedano sistemi di mobilità alternativa al traffico su gomma, tenendo in debita considerazione la tutela del territorio e la salute di ogni essere vivente che vi abita, il rispetto del paesaggio, la salvaguardia delle risorse naturali e il rispetto di ogni fragilità.*
- 4. Impegna il Sindaco a trasmettere questa mozione al Commissario del Governo per la Provincia di Trento, al Presidente della Giunta provinciale, al Presidente del Consiglio provinciale, alla Presidente della Comunità della Vallagarina, a tutti i Sindaci dei comuni che si trovano lungo il percorso dell'A22 in Trentino e ai singoli consiglieri provinciali.*

In occasione delle elezioni comunali dello scorso anno 2020 entrambe le liste candidatesi nel Comune di Besenello avevano nel proprio programma elettorale la contrarietà "senza se e senza ma" alla realizzazione della autostrada A31 Valdstico nord in territorio trentino.

L'Amministrazione provinciale ha affermato a più riprese già in campagna elettorale nel 2018 e negli anni successivi la propria ferma intenzione di realizzare il tratto trentino della A31 Valdstico nord, dando successivamente seguito a tali dichiarazioni con l'invio al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di un Memorandum integrativo – "Connessione infrastrutturale fra il Veneto e il Trentino: memorandum integrativo" inviato in data 9 aprile 2019 con nota prot. 227898 - in cui richiede al Ministero un'analisi e un approfondimento in ordine allo scenario complessivo di mobilità tra il Veneto e il Trentino con particolare riferimento al tracciato con uscita a Rovereto sud della autostrada A31 Valdstico nord e un'analisi di possibili soluzioni per il traffico di attraversamento della statale della Valsugana.

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

La procedura attraverso la quale vengono approvati il PUP e le relative varianti è definita dagli articoli 28- 31 della Legge Provinciale n. 15 del 2015. Con specifico riferimento alla parte di iter finora intrapresa, la sopra citata legge urbanistica provinciale prevede che la Giunta provinciale approvi il documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire. Il documento preliminare costituisce l'atto prodromico dell'iter di approvazione della variante; lo

stesso è accompagnato dal rapporto preliminare a supporto della consultazione preliminare da avviare con la Struttura ambientale e con i soggetti competenti in materia ambientale, come stabilito dall'articolo 3, comma 1 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg.

Successivamente tale documento preliminare, unitamente al rapporto preliminare stesso, viene trasmesso alle comunità, ai Comuni e al Consiglio delle autonomie locali, che entro 90 giorni possono inviare alla Giunta provinciale osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto dei loro territori. Entro centoventi giorni dal ricevimento del documento preliminare il Consiglio provinciale può approvare indirizzi ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di PUP.

La procedura prevede, successivamente, la predisposizione e l'adozione della variante al PUP da parte della Giunta Provinciale e il deposito della documentazione a disposizione del pubblico per 90 giorni, con la possibilità di presentare delle osservazioni nel pubblico interesse.

Contestualmente la variante al PUP viene inviata ai soggetti di cui all'art. 29, comma 4, della L.P. 15/2015, per l'espressione del parere di merito. Nel caso in cui la Giunta provinciale modifichi la variante sulla base dei pareri o delle osservazioni pervenuti, è disposto un secondo deposito con pubblicazione di 45 giorni. La Giunta provinciale approva quindi il disegno di legge per la variante al PUP e lo trasmette al Consiglio provinciale.

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

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

L'Amministrazione comunale di Besenello ha attentamente esaminato la documentazione inviata ed ha condotto gli approfondimenti di dettaglio al materiale allegato.

Preliminarmente a ogni altra considerazione si ritiene necessario rilevare che l'analisi del documento preliminare e del rapporto preliminare ne ha evidenziato carenze di metodo e contraddittorietà di contenuto.

Il metodo adottato e l'istruttoria tecnica svolta risultano inadeguati rispetto alla rilevanza e complessità dei temi da trattare.

Sono assenti indicazione e analisi dei dati di dettaglio sulla mobilità, di carattere ambientale, socio-economico a supporto degli enunciati motivazionali.

La proposta appare decontestualizzata dall'intero sistema provinciale della mobilità e difetta ogni valutazione di possibili alternative.

Il tema del collegamento con il Veneto viene proposto quale intervento di carattere strategico, ma la soluzione proposta pare incoerente con le politiche europee in ambito di mobilità e con i principi di sviluppo sostenibile e durevole, sussidiarietà, partecipazione e valutazione enunciati *in primis* dalla legge urbanistica provinciale per il governo del territorio.

La totale indeterminatezza della soluzione proposta rende impossibile la formulazione di osservazioni e proposte (esprese ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015) che non siano, a loro volta, generali e di metodo non potendosi rilevare la razionalità delle scelte compiute, la congruità dei mezzi adottati rispetto allo scopo e l'avvenuta valutazione di soluzioni alternative.

E ancora, nel complesso merita evidenziare che il documento preliminare presenta delle importanti carenze in termini di coerenza interna ed esterna, rispetto agli altri strumenti di pianificazione e programmazione come: la Legge urbanistica provinciale già richiamata, il documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS, la Convenzione delle Alpi, le più recenti politiche europee in materia di trasporti che mirano alla creazione di un sistema di mobilità sostenibile, intelligente, resiliente, etc.. Inoltre, la documentazione si pone in contrasto con i principi e le finalità del Piano Urbanistico Provinciale già approvato.

TUTTO CIÒ PREMESSO

Stante la nuova composizione del Consiglio comunale di Besenello a seguito delle consultazioni elettorali del settembre 2020, è opportuno verificare che permanga la contrarietà da parte del medesimo in merito all'argomento in oggetto.

Contestualmente, è intenzione dell'Amministrazione comunale ottenere mandato da parte del Consiglio per l'invio alla Provincia Autonoma di Trento di un documento contenente le osservazioni e le proposte al Documento preliminare e al Rapporto preliminare, con il quale si intendono evidenziare le criticità dei contenuti degli elaborati trasmessi dalla PAT, ribadire la contrarietà alla realizzazione del collegamento stradale A31 Valdastico nord, e più in generale la carenza dei profili atti a supportare l'opportunità e la necessità della variante proposta.

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

- mancanza di condivisione, di reale coinvolgimento e collaborazione fra Enti nelle scelte: in tal senso si ravvisa la mancanza di ascolto delle comunità locali, per aver ignorato le perplessità e i dissensi espressi nel corso degli anni dai vari Consigli comunali, senza peraltro tentare di aprire una via improntata al dialogo e a una visione di concerto fra le varie realtà territoriali coinvolte;
- mancanza di considerazione dei programmi di governo degli enti locali, dello sviluppo delle vocazioni territoriali e degli aspetti ambientali e paesaggistici locali e mancanza di coerenza con i documenti unici di programmazione dei Comuni coinvolti; preme in particolare modo evidenziare l'incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 con gli altri strumenti di programmazione comunali e gli ambiti del paesaggio individuati dal PRG;
- contrasto con i patti sovraprovinciali tesi a valorizzare e salvaguardare il patrimonio paesaggistico, culturale e ambientale montano; si evidenzia in particolare che il "documento preliminare" e il "rapporto preliminare" non contengono le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. E ancora il mancato recepimento della partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, che avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure;
- incoerenza con i principi e le finalità della Legge Urbanistica Provinciale laddove prevede di *"garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti"* e *"promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente"*; e ancora introduce la limitazione al consumo di suolo *"anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione"*;
- disallineamento del documento preliminare e del rapporto preliminare presentati dalla Giunta provinciale con gli indirizzi enunciati dall'Esecutivo provinciale stesso nella documentazione della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS;
- assenza di dati viabilistici o evidenza di raccolta dei medesimi (anche in un'ottica di origine/destinazione), base sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromici alla variante al PUP;
- assoluta povertà informativa dei documenti preliminari i quali non menzionano e non riportano il progetto di fattibilità 2018-2019, che interessava in particolare il territorio trentino delle Valli del Leno e di Rovereto, elaborato dalla società autostradale all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture. D'altra parte il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale da porre alla base del procedimento di variante al PUP. E ancora i documenti stessi non riportano lo stato di progettazione dell'opera e l'istituzione di un gruppo tecnico di

coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.;

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

Il presente provvedimento viene dichiarato immediatamente esecutivo in quanto ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015 le osservazioni e proposte devono essere formulate perentoriamente entro 90 giorni dalla trasmissione dell'articolazione elaborata da parte della PAT. La complessità e l'articolazione degli approfondimenti da condurre richiedono un congruo tempo, ragione per la quale diventa fondamentale, per onorare appieno quanto previsto dalla norma urbanistica, trasmettere entro i termini sanciti dalla disciplina vigente il rapporto predisposto.

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

IL CONSIGLIO COMUNALE

premesso quanto sopra;

visto il Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino – Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e successive variazioni;

visto il D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 (Testo Unico Enti Locali) e s.m.;

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

vista la deliberazione del Consiglio comunale n. 8 del 29 gennaio 2021, dichiarata immediatamente esecutiva, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2021-2023;

vista la deliberazione del Consiglio comunale n. 9 di data 29 gennaio 2021, dichiarata immediatamente esecutiva, con la quale è stato approvato il Bilancio di previsione finanziario 2021-2023;

viste le Deliberazioni di Giunta comunale n. 12 di data 30 gennaio 2021 relativa all'approvazione del Piano Esecutivo di Gestione 2021-2023 – parte finanziaria e delle schede degli investimenti, con la quale sono affidate le risorse finanziarie ai Dirigenti, stabilendo gli atti di loro competenza e quelli riservati alla

competenza della Giunta comunale, e n. 52 di data 23 marzo 2021 relativa all'approvazione del Piano esecutivo di gestione 2021-2023 - parte obiettivi;

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

dato atto che il presente provvedimento non comporta riflessi diretti e/o indiretti di carattere finanziario ed economico tali da pregiudicare gli equilibri di bilancio, oppure tali da alterare sotto il profilo della congruità, coerenza ed attendibilità le previsioni del bilancio in corso;

visto il parere favorevole sulla proposta di deliberazione, espresso ai sensi degli articoli 185 e 187 della L.R. 3 maggio 2018, n. 2, reso dal Responsabile del Servizio Affari generali, allegato alla presente deliberazione per formarne parte integrante e sostanziale;

con due votazioni (anche con riguardo all'immediata eseguibilità) che hanno dato il medesimo risultato: voti favorevoli n. 14, per appello nominale, da n.14 consiglieri presenti, accertati sulla piattaforma LifeSize dal Sindaco con l'ausilio degli scrutatori e del Segretario comunale reggente.

DELIBERA

1. di confermare la propria opposizione a qualunque strategia pianificatoria che preveda la progettazione e realizzazione di nuove strade ad alto scorrimento su gomma, tanto più quindi al prolungamento verso nord della A31 della Valdistico e al suo collegamento alla A22 del Brennero, qualsiasi sia il punto dell'innesto, poiché esso costituirebbe una grave minaccia alla salute delle popolazioni e contraddirebbe la scelta fondamentale di ridurre il traffico sull'autostrada e trasferirlo il più possibile sulla ferrovia;
2. di prendere atto dell'iter avviato ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, attraverso l'approvazione del Documento preliminare e del Rapporto preliminare, di cui alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058 di data 25 giugno 2021;
3. di dare mandato al Sindaco di inviare alla Giunta provinciale, ai sensi dell'art. 28 della L.P.15/2015, le proprie osservazioni e proposte esprimendo la piena contrarietà del Comune di Besenello alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est, sulla scorta di numerose criticità e contraddizioni rilevate, dell'accertata non coerenza con gli strumenti programmatici sovraordinati, dell'evidente carenza sistematica degli obiettivi generali e operativi prospettati e della tipologia relativa al modello di mobilità proposto;
4. di ravvisare, alla luce di quanto sopra, la presenza di elementi, presupposti e condizioni per chiedere la revoca della procedura di variante avviata; tale richiesta deve intendersi quale "proposta" formulata ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015, in quanto le carenze documentali e motivazionali appaiono tali da essere considerate insanabili nelle successive fasi del procedimento;
5. di dichiarare la presente immediatamente eseguibile con voti unanimi favorevoli espressi per alzata di mano per permettere la tempestiva regolare ricostituzione dell'organo consiliare, ai sensi dell'art. 183 del CEL.

*** * * * * *

Avverso la presente deliberazione sono ammessi i seguenti ricorsi:

- a) opposizione alla Giunta comunale, entro il periodo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 183, co. 5 del Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino-Alto Adige;
- b) ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale di Trento, entro 60 giorni, ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs. 02.07.2010, n 104;
- c) ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, entro 120 giorni, ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 24.11.1971, n. 1199.

I ricorsi b) e c) sono alternativi.

Data lettura del presente verbale, viene approvato e sottoscritto

IL SINDACO
dott. Cristian Comperini



IL SEGRETARIO COMUNALE REGGENTE
dott.ssa Marianna Garniga

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

Copia del presente verbale è stata pubblicata all'albo pretorio dal 29.09.2021 per rimanervi 10 giorni.

Data esecutività delibera il 28.09.2021, ai sensi dell'art. 183 del Codice degli enti locali della Regione Autonoma Trentino-Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018 n. 2.

☐ Immediatamente eseguibile: si.



COMUNE di CALLIANO

- PROVINCIA AUTONOMA di TRENTO -

SINDACO LORENZO CONCI

Cellulare: 347.7811376 - **Mail:** sindaco@comune.calliano.tn.it

Calliano, 29 settembre 2021
Prot. n. 4614/2021

Gent.mo
Mario Tonina
Vicepresidente
e Assessore all'Urbanistica, ambiente e Cooperazione
Provincia Autonoma di Trento
Via Vannetti, 32
38122 TRENTO

Spett.le
Servizio Urbanistica e tutela del Paesaggio
Provincia Autonoma di Trento
Via Mantova, 67
38122 TRENTO
alla cortese attenzione
della Dirigente Arch. Angiola Turella

OGGETTO: Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accessi Est – articolo 28 della L.P. 4 agosto 2015 n. 15 e s.m. – trasmissione osservazioni.

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

La procedura attraverso la quale vengono approvati il PUP e le relative varianti è definita dagli articoli 28- 31 della Legge Provinciale n. 15 del 2015. Con specifico riferimento alla parte di iter finora intrapresa, la sopra citata legge urbanistica provinciale prevede che la Giunta provinciale approvi il documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire. Il documento preliminare costituisce l'atto prodromo dell'iter di approvazione della variante; lo stesso è accompagnato dal rapporto preliminare a supporto della consultazione preliminare da avviare con la Struttura ambientale e con i soggetti competenti in materia ambientale, come stabilito dall'articolo 3, comma 1 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg.

Successivamente tale documento preliminare, unitamente al rapporto preliminare stesso, viene trasmesso alle comunità, ai comuni ed al Consiglio delle autonomie locali, che entro 90 giorni possono inviare alla Giunta provinciale osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto dei loro territori. Entro centoventi giorni dal ricevimento del documento preliminare il Consiglio provinciale può approvare indirizzi ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di PUP.

Con deliberazione n. 1058 di data 25 giugno 2021 la Giunta provinciale, ha approvato il documento e rapporto preliminare, ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est.

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

Tutto ciò premesso si è proceduto all'istruttoria del documento preliminare per l'adozione del P.U.P. che ha evidenziato evidenti carenze nell'ambito della documentazione approvata dalla Giunta provinciale sia per quanto attiene gli aspetti metodologici, sia per quelli di contenuto.

Di seguito trovano sintesi meramente descrittiva le principali riflessioni:

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

- assenza di dati viabilistici o evidenza di raccolta dei medesimi (anche in un'ottica di origine/destinazione), base sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromi alla variante al PUP;
- assoluta povertà informativa dei documenti preliminari i quali non menzionano e non riportano il progetto di fattibilità 2018-2019 elaborato dalla società autostradale all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture. D'altra parte il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Ed ancora i documenti stessi non riportano lo stato di progettazione dell'opera e l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.;
- mancata menzione e considerazione delle criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvativi;
- necessità di sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto; nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti con rischio di estinzione delle stesse. Tali profili dovranno essere valutati con assoluta attenzione e posti quali indicatori non negoziabili nelle eventuali fasi di approfondimento;
- carenza degli obiettivi proposti nel documento predisposto dalla Provincia, i quali paiono del tutto generici e difficilmente argomentabili, seppur nella loro parzialità, stante l'assenza di ogni riferimento specifico e concreto anche in termini di meri obiettivi e linee direttive da perseguire;
- carenza nell'ambito degli obiettivi prefigurati di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali;
- carenza nell'ambito delle linee direttive della prefigurazione di specifici modelli, quale il DSPIR (determinanti, pressioni, stato, impatti, risposte) sviluppato dalla AEA (Agenzia Europea per l'Ambiente), nell'attuazione del sistema di monitoraggio ambientale;
- apparente impressione che la visione sottesa alla variante al PUP derivi dalla pressione delle nuove viabilità realizzate dalla regione Veneto e quindi la stessa sembra per lo più improntata a subire e rincorrere infrastrutture da altri realizzate piuttosto che governare lo sviluppo della nostra provincia; ed ancora il documento sembra motivato da pressioni economiche indotte dalla realtà veneta anziché da effettivi studi ed analisi di settore condotte in Trentino per la valorizzazione delle realtà locali;
- Incoerenza con le priorità che l'Europa ha dettato con il piano Next Generation EU, economia verde, transizione digitale e coesione sociale a cui dovranno essere orientate le pubbliche politiche, che potranno passare solo attraverso una diversa concezione della mobilità delle persone e delle merci (potenziamento del trasporto su rotaia, nuovi sistemi di collegamento ecc), per salvaguardare l'eco sistema ambientale e garantire l'identità dei territori.

Si evidenzia inoltre che il Consiglio comunale di Calliano, con delibera n.22 di data 23/04/2012, ha deliberato la propria contrarietà alla realizzazione dell'opera infrastrutturale denominata Autostrada Valdastico A31 Nord con uscita a Besenello, in quanto rappresenta un danno ambientale, paesaggistico e un rischio idrogeologico per il territorio comunale, costituendo uno sfregio ad un'area prevalentemente agricola e nella quale insistono presenze storico architettoniche quali il Castel Pietra e Beseno. Costituendo infine anche un danno ambientale con l'aumento conseguente delle emissioni nocive e inquinanti andando ad incidere sulla salute dei cittadini e sull'eco sistema della riserva naturale dello Scanupia.

Con deliberazione consiliare n.27 dd. 04/06/2012 il Consiglio comunale aveva deliberato espressione di parere negativo per le motivazioni di cui alla precedente delibera e incaricato il Sindaco a procedere all'adozione di tutti gli adempimenti utili ad esprimere la contrarietà del consiglio comunale alla progettazione ed alla realizzazione dell'opera.

Nel 2020 la Giunta comunale di Calliano con delibera n. 104 dd. 18/07/2020 dava mandato allo Studio legale Falcon e, in particolare, all'avv. prof. Giandomenico Falcon di Padova e all'avv. Christian Ferrazzi di Verona, di formulare diffida nei confronti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del CIPE, della Regione Veneto e di ogni altra autorità o soggetto coinvolto nella vicenda, per le motivazioni di cui in premessa, alla prosecuzione dell'iter procedimentale di approvazione del progetto dell'autostrada A31 Valdastico Nord, il cui progetto preliminare è stato approvato dalla deliberazione CIPE 18 marzo 2013, n. 21 ed in seguito annullato – a favore del Comune di Besenello – con la sentenza del Consiglio di Stato, Sezione IV, 21 gennaio 2019 n. 499;

Si rammenta che in riferimento a quest'opera, la Sentenza n. 499 di data 21 gennaio 2019 del Consiglio di Stato, riporta quanto segue:

“6.5. Alla luce di quanto considerato, il Collegio, rilevando che il c.d. primo lotto funzionale in esame risulta privo di autonomo significato se non incluso nel complessivo ed unitario asse di collegamento oggetto dell'originario progetto, non può che constatare l'illogicità della scelta amministrativa, di per sé giustificativa, in ragione del pacifico orientamento giurisprudenziale richiamato, del sindacato giurisdizionale.

E ancora:

“8. In conclusione, in ragione di quanto esposto, l'appello deve essere accolto. Deve pertanto essere riformata la sentenza impugnata e, per l'effetto, in accoglimento del ricorso di primo grado, deve essere annullata l'impugnata deliberazione del CIPE 18 marzo 2013, n. 21, recante l'approvazione in linea tecnica, con prescrizioni, del progetto preliminare dell'autostrada A31 Valdastico nord - 1° lotto funzionale Piovene Rocchette – Valle dell'Astico, pubblicata nella G.U. Serie Generale n. 168 del 19 luglio 2013.”

A supporto della Sentenza di cui sopra, si cita inoltre l'ordinanza della Cassazione che boccia il 4 febbraio scorso i ricorsi di A4 e quello incidentale dello Stato.

Inoltre con deliberazione consiliare n.38 dd.19/11/2020 il Consiglio comunale ha approvato gli indirizzi generali di governo per la legislatura 2020/2025 che sul tema Valdastico, riprendendo il programma elettorale votato dai cittadini alle elezioni comunali del 20 e 21 settembre 2020, cita testualmente “Siamo da sempre convinti dell'importanza della tutela dell'ambiente e del nostro territorio e ci siamo, di conseguenza, schierati contro ogni ipotesi di uscita della Valdastico in Vallagarina e continueremo a batterci affinché questo non accada”.

Tali metodologie di impostazione del documento preliminare al PUP per quanto riguarda il Corridoio Est e la mancanza di motivazioni addotte per la realizzazione di quest'opera, si ritengono analogamente sussistere anche in riferimento alla valutazione che oggi ci troviamo a dover esprimere.

Il concetto legato alla mobilità sostenibile attraverso l'impegno profuso dalle amministrazioni comunali della Vallagarina sulla riapertura della Stazione dei Treni di Calliano va nella direzione di privilegiare lo spostamento del traffico su rotaia come peraltro contenuto nelle Linee Programmatiche di governo dell'attuale amministrazione.

Non riveste meno importanza la preoccupazione sull'incremento di traffico veicolare a carico dell'Autostrada del Brennero, che si verrebbe a creare in seguito all'innesto della nuova viabilità connessa al Corridoio Est.

Già allo stato attuale scontiamo tutte le problematiche connesse al carico veicolare che interessa l'A22, specialmente quando questo viene deviato sulla Statale del Brennero che attraversa i nostri abitati, producendo l'intasamento della strada, già di per sé interessata dal transito ordinario di oltre 20.000 veicoli al giorno e con notevole nocumento alla salute dei cittadini dovuto all'inquinamento atmosferico già di per sé problematico.

La presenza delle importanti sorgenti presenti sul territorio non sarebbero sicuramente garantite e preservate con la nuova infrastruttura.

Tutto ciò premesso, in considerazioni delle motivazioni sopra esposte e in coerenza con gli atti deliberati dal Comune di Calliano, si esprime netta contrarietà alla realizzazione dell'opera connessa al Corridoio Est come inserita nel Documento preliminare di adozione del PUP e contestualmente si chiede la revoca della procedura di variante avviata per carenza di elementi documentali e motivazionali.



Il Sindaco
Comune di Calliano
- Lorenzo Conci -



COMUNITÀ DELLA
VALLAGARINA

Rovereto, 29 settembre 2021

Trasmissione a mezzo PiTre

Spett.le
PAT - Servizio urbanistica e tutela del
paesaggio
serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it

OGGETTO: Invio Decreto del Commissario della Comunità della Vallagarina - Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est – Osservazioni e proposte al documento preliminare ed al rapporto preliminare ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015

Con la presente si invia in allegato il Decreto n. 117 dd. 29 settembre 2021 relativo alla Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est.

Distinti saluti.

Il Commissario
Stefano Bisoffi

Firmato digitalmente ai sensi del c.d. Codice dell'Amministrazione digitale e norme ad esso connesse

/cz



**Distretto
Family**
in TRENTINO

38068 Rovereto TN - via Tommaseo, 5 - tel. 0464 484211 - fax 0464 421007
comunita@pec.comunitadellavallagarina.tn.it - p.iva 02206530228 - c.f. 94037350223
www.comunitadellavallagarina.tn.it



COMUNITÀ DELLA
VALLAGARINA



DECRETO DEL COMMISSARIO DELLA COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

N. 117 DI DATA 29 SETTEMBRE 2021

OGGETTO: Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est
– Osservazioni e proposte al documento preliminare ed al rapporto preliminare ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/20215.

IL COMMISSARIO DELLA COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

Premesso che:

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

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

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

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

La Comunità della Vallagarina è ora chiamata a formulare osservazioni e proposte in merito al documento preliminare ed al rapporto preliminare relativi alla Variante al Piano Urbanistico Provinciale riguardante il Corridoio di accesso Est.

Con deliberazione n. 837 del 19 giugno 2020 la Giunta provinciale ha, infatti, inteso avviare una variante allo strumento urbanistico provinciale (PUP) per affrontare coerenti analisi in ordine allo scenario globale avente ad oggetto la mobilità tra il Veneto e il Trentino, che consideri le ricadute territoriali complessive sull'area vasta della valle dell'Adige e riconduca allo strumento pianificatorio la coerente declinazione dello scenario di riferimento, assicurando le necessarie forme di valutazione e di partecipazione. Con deliberazione n. 1058 di data 25 giugno 2021 la Giunta provinciale, in conformità a quanto sancito dall'art. 28 della L.P. n. 15/2015, ha approvato il documento preliminare, contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi e delle linee direttive che si intendono perseguire ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, e il relativo rapporto preliminare.

Il documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire costituisce l'atto prodromico dell'iter di approvazione della variante; lo stesso è accompagnato dal rapporto preliminare a supporto della consultazione preliminare da avviare con la Struttura ambientale e con i soggetti competenti in materia ambientale, come stabilito dall'articolo 3, comma 1 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg. Con nota di data 2 luglio 2021, l'Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione della Provincia Autonoma di Trento ha trasmesso ai Comuni, alle Comunità ed al Consiglio delle autonomie locali, i sopraccitati documenti ai fini dell'adozione della

variante al Piano urbanistico provinciale per la presentazione delle eventuali osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto dei loro territori; ne è scaturito un confronto tecnico tra i diversi Enti territoriali, che ha visto anche l'intervento del Presidente supportato dai Dirigenti dei competenti dipartimenti provinciali. In carenza di un inquadramento generale basato su analisi statistiche e di rilievo su mobilità, ambiente, economia, società etc., nonché di prefigurazioni che, in questa fase, seppur sommariamente rappresentino i possibili diversi scenari, la valutazione dei documenti di piano si è focalizzata principalmente sugli aspetti metodologici e sulla valutazione di coerenza della proposta di variante rispetto al quadro normativo multilivello e multidisciplinare di riferimento. Tenuto inoltre conto che il Documento preliminare rimanda alle successive fasi di formazione della Variante gli approfondimenti che in questa fase andrebbero non solo elencati, ma quantomeno minimamente indagati.

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

Di seguito si ripropone l'elencazione sintetica delle osservazioni che trovano completa estensione e definizione nell'allegato rapporto, elaborato in ossequio alle previsioni di cui all'art. 28 della L.P. 15/2015.

Osservazioni afferenti l'ambito procedimentale:

- n. 1: mancata considerazione della contrarietà espressa dagli enti locali, direttamente ed indirettamente interessati, rispetto alla soluzione di corridoio di accesso pianificato. Non trovano infatti conforto e richiamo, neppure in termini del tutto generali, il supporto motivazionale di controdeduzione rispetto alle molteplici posizioni assunte dalle amministrazioni locali che sull'argomento hanno espresso assoluta contrarietà con provvedimenti consiliari;
- n. 2: la documentazione approvata e pubblicata dall'Amministrazione provinciale risulta del tutto generica e insufficiente per formulare osservazioni compiute e dettagliate nel merito. In seno agli atti, messi in disponibilità dell'amministrazione, non si rinvencono in termini chiari ed oggettivi, gli obiettivi cardine che dovrebbero supportare secondo rigore motivazionale la pianificata variante al PUP;
- n. 3: gli obiettivi enunciati nel rapporto preliminare, oltre ad apparire contraddittori sembrano incoerenti, inadeguati, carenti e parziali alla luce delle previsioni di metodo ed ai criteri ispiratori contemplati nel PUP vigente; gli stessi appaiono per nulla consoni: al perseguimento dello sviluppo delle vocazioni territoriali e ad una crescita equilibrata della comunità al fine di rafforzare il benessere collettivo. In questa prospettiva gli obiettivi non risultano sostenibili e non mirano ad uno sviluppo centrato sulla qualità e la loro impostazione appare ben lontana da un approccio basato sulla continuità, sul coinvolgimento e sulla condivisione;
- n. 4: la proposta formulata non pare sintetizzare, in termini adeguati, gli obiettivi e le finalità volte a preservare le invarianti ambientali, storiche ed identitarie, nonché gli elementi territoriali testimoniali del paesaggio sanciti dal Piano Urbanistico Provinciale. Tali tematiche non vengono affrontate neppure in termini preliminari lasciando tutta la valutazione ad una fase successiva della variante. Infine, non vengono neppure citate in termini di generici obiettivi e prioritarie finalità le evidenze ad oggi in possesso derivanti da studi ed analisi finora condotti;
- n. 5: assenza, nell'ambito della documentazione presentata, del benché minimo cenno a

supporti motivazionali di natura metodologica preventiva, quali, ad esempio, l'analisi socio-economica del territorio che è chiamata a descrivere un quadro conoscitivo preliminare su cui ancorare, in termini di coerenza, gli obiettivi e le linee di indirizzo. Alla luce di tale considerazione le proposte della Provincia risultano del tutto scorrelate e decontestualizzate non rendendo chiari gli obiettivi e le finalità dichiarate con le reali esigenze del territorio;

- n. 6: dalla documentazione presentata non riverbera alcuna indicazione, neppure meramente illustrativa, alla scala di obiettivo generale e di linee direttive, in merito alle soluzioni di approfondimento in materia di analisi delle alternative. Si conferma la mancanza di un quadro conoscitivo anche per il profilo trattato in quanto è auspicabile analizzare in via preventiva le ragionevoli alternative, compresa la non realizzazione dell'ampliamento del corridoio est;
- n. 7: la documentazione riporta generiche considerazioni sulle esigenze di collegamento espresse dal sistema produttivo, senza citare, però, dati o documenti a sostegno delle esigenze medesime. L'elaborato presentato dalla Provincia riporta l'origine delle necessità anche economiche, richiamando studi commissionati dalla Camera di Commercio di Vicenza e redatti dall'Università di Verona, senza peraltro far richiamo agli opinion leader locali (Camera di Commercio di Trento, sistema bancario trentino, associazioni di categoria della Provincia di Trento, Università di Trento, ecc.);
- n. 8: la documentazione di variante, non fornisce alcun elemento logico, deduttivo e valutativo di natura oggettiva atto a giustificare una rivisitazione della collocazione dei corridoi infrastrutturali di accesso al Trentino. Quanto proposto dalla Provincia prefigura un'idea di corridoio infrastrutturale di accesso privo di ogni ponderata valutazione, anche di carattere multicriteriale, rispetto a quella contenuta nell'attuale PUP. Inoltre non vi è alcun rapporto di spiegazione plausibile rispetto alla ricerca di nuovi corridoi infrastrutturali;
- n. 9: il "documento preliminare" e il "rapporto preliminare", inoltre, non riportano né lo stato di progettazione dell'opera, né l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.. Tali aspetti denotano una mancanza di trasparenza dell'agire provinciale. Alla luce di ciò i documenti sono pertanto da considerarsi strutturalmente carenti in quanto privi degli elementi conoscitivi di base (obiettivi generali e linee direttive che si intendono perseguire) su cui impostare il processo di variante al PUP.

Osservazioni afferenti l'ambito ambientale:

- n. 10: incoerenza con la strategia approvata con deliberazione della Giunta provinciale di data 14 dicembre 2020 n. 2062 "Approvazione del documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS". L'intenzione di approntare una nuova viabilità infrastrutturata non risulta prevista o finanche allineata rispetto alle strategie provinciali in materia di sviluppo sostenibile recentemente adottate dallo stesso esecutivo provinciale. Gli obiettivi e le linee direttive enunciati dalla Provincia, per quanto attiene il nuovo corridoio di accesso est, sembrano pertanto distonici ed ontologicamente incompatibili rispetto a quelli prefissati in materia di sostenibilità, promozione di modalità di spostamento a minor impatto, miglioramento del trasporto pubblico locale ed intermodale;
- n. 11: gli obiettivi ambientali specifici risultano del tutto parziali e di valenza monotematica interessando peraltro spazi territoriali circoscritti. Con la presente osservazione, nella denegata e non creduta ipotesi di reale attivazione delle fasi procedurali successive per la variante al Piano Urbanistico Provinciale, si caldeggia l'integrazione degli obiettivi ambientali specifici riportati nel rapporto preliminare con altri molteplici obiettivi di sostenibilità ambientale interessanti il comparto territoriale dell'asta dell'Adige, con

particolare riferimento a quelli di pertinenza del Comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina. L'affiancamento dei nuovi obiettivi specifici garantisce una maggiore oggettività nell'approccio metodologico e nelle analisi valutative sugli impatti scaturibili dal nuovo corridoio di accesso ipotizzato;

- n. 12: mancata valutazione, e conseguente estrinsecazione nei rapporti istruttori, delle criticità geologiche, idrogeologiche e di sicurezza del suolo, seppur in termini di enunciazione di obiettivo o linea direttiva da perseguire. Stante la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto, vengono richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti con rischio di estinzione. Tali profili dovranno essere valutati con assoluta attenzione e posti quali imprescindibili indicatori nella eventuale fase di approfondimento. Peraltro tali questioni non vengono considerate nel rapporto preliminare allegato alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058/2021;
- n. 13: obiettivo imprescindibile è la salvaguardia della rete idrogeologica roveretana e del contesto limitrofo. L'intero massiccio del Pasubio, dal punto di vista idrogeologico, è da intendersi come un sistema altamente fragile ed interconnesso, e quindi lo stesso non potrà essere intercettato in nessuno modo, nemmeno in maniera tangente da qualsiasi tipo di opera, che comprometterebbe in maniera irreversibile sia l'aspetto quantitativo, che qualitativo delle fonti idriche ad esso correlate. La completa assenza di filtri naturali e di difese rende le sorgenti suscettibili nei confronti di ogni tipologia di inquinamento che direttamente o indirettamente potrebbe giungere nel perimetro della montagna. Qualsiasi opera che dovesse essere realizzata anche a valle dei moti di filtrazione, può costituire un drenaggio artificiale e quindi causare un esaurimento, più o meno repentino, dell'acquifero che alimenta le sorgenti basali, tra le quali *in primis* la sorgente di Spino;
- n. 14: nel rapporto ambientale si rinvia ad una fase successiva la definizione e lo sviluppo di un quadro relativo al monitoraggio ambientale. Gli indicatori oggetto di monitoraggio esprimono notevole delicatezza e posto che gli impatti legati alla nuova infrastruttura saranno devastanti, sia nel breve/medio termine, durante la fase di cantiere, sia a lungo termine, in fase di esercizio, gli stessi dovranno essere molteplici e atti a descrivere tutte le condizioni di criticità (emissione di sostanze inquinanti, uso del suolo, superficie impermeabilizzata, aree sottoposte a vincolo paesaggistico e già tutelate, consumi finali di combustibili fossili, emissioni di gas, ecc...). Per rispondere adeguatamente alle esigenze delle politiche di sviluppo sostenibile, caratterizzate da una equilibrata integrazione di fattori ambientali, sociali ed economici, si ritiene che gli indicatori debbano necessariamente essere inseriti in una logica di sistema. Nella denegata e non creduta ipotesi che la procedura trovi prosecuzione, è opportuno quindi disporre di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali;
- n. 15: mancata valutazione di iniziative volte alla mitigazione, compensazione ed integrazione territoriale della proposta; nella documentazione oggetto di istruttoria non vengono tratteggiate neppure in termini di obiettivi generali le strategie che si intendono percorrere per la prevenzione e la tutela dell'ambiente, con la conseguente mancanza di ogni riferimento all'analisi preventiva degli impatti generati dall'ipotizzato nuovo corridoio di accesso. La previsione di infrastrutture di tali portata, infatti, deve essere preceduta da congrue analisi atte a considerare le condizioni e le precondizioni ambientali e paesaggistiche, valorizzando le peculiarità attraverso misure volte alla riqualificazione delle aree in cui le opere si inseriscono;
- n. 16: incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di pianificazione comunale. Dalla lettura della documentazione afferente la Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est emerge la netta incompatibilità con gli obiettivi dell'Amministrazione per la valorizzazione dell'ambito posto a sud di

Rovereto. Nel caso l'iter della variante al PUP proceda ulteriormente si chiede vengano inseriti nella valutazione, tra gli obiettivi generali e specifici, la garanzia di tutela dei profili richiamati nel rapporto istruito;

- n. 17: incompatibilità tra quanto previsto dalla variante al PUP e gli ambiti del paesaggio di Rovereto. Il documento adottato non affronta neppure con menzione alle linee ispiratrici e/o direttive da perseguire, la salvaguardia e la congrua tutela di ambiti di orientamento paesaggistico evidenziati dalla pianificazione urbanistica comunale e sovracomunale. Si registra quindi una sostanziale incompatibilità tra le tutele poste per gli ambiti di paesaggio (Parco dei Lavini, Vigneti di Rovereto, Vigneti di Marco, Monte Zugna, frana dei Lavini, Parco del Cengio Alto, Paesaggio verticale della Ruina dantesca, ecc..) e la proposta infrastrutturale. Si evidenzia la necessità di un adeguato approfondimento e un maggior confronto con l'Amministrazione comunale tenuto conto anche dei progetti di trasformazione che interesseranno la città di Rovereto nel prossimo futuro. Nel caso l'iter della Variante al PUP proceda ulteriormente si chiede vengano inseriti nella valutazione, tra gli obiettivi generali e specifici, la tutela dei profili sopracitati;

Osservazioni afferenti l'ambito normativo:

- n. 18: la documentazione presentata si pone in contrasto con le finalità ed i principi generali della Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", sanciti dall'art. 2, con particolare riferimento a quelli volti a:

- *“garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti.”*
- *“promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente”*
- *“prevedere che la formazione degli strumenti di pianificazione territoriale avvenga nel rispetto dei principi di sussidiarietà, partecipazione e valutazione, assicurando il confronto tra Provincia, comunità e comuni, la coerenza delle scelte e l'integrazione e l'aggiornamento del sistema della pianificazione territoriale”.*

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

- n. 19: la documentazione presentata si pone in contrasto con l'obiettivo della limitazione del consumo di suolo sancito dalla Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", nell'art. 18. La legge per il governo del territorio sancisce infatti che il suolo è un bene comune e costituisce una risorsa non rinnovabile e che, a tal fine, gli strumenti di pianificazione *“favoriscono, anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione”*;
- n. 20: la documentazione proposta non menziona il protocollo sui trasporti di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 e conseguentemente, la proposta di variante al PUP non risulta minimamente istruita sulla scorta dei contenuti contemplati nel Protocollo medesimo. Le tematiche, alla base delle indicazioni fornite dall'Europa, nell'ambito della convenzione delle Alpi, non vengono riportate nella procedura condotta dalla Provincia. A tal fine si menziona *“la popolazione locale deve essere posta in condizione di determinare essa stessa le prospettive del proprio sviluppo sociale, culturale ed economico, nonché di concorrere alla sua realizzazione nel quadro istituzionale vigente”*. Ed ancora è fondamentale e preordinato, prima di pianificare nuove infrastrutture *“promuovere lo sfruttamento ottimale delle potenzialità delle infrastrutture esistenti”*. In sintesi il protocollo riporta dei principi e degli impegni, assunti dagli stati firmatari, tra cui l'Italia, che devono essere presi in esame per l'argomento in oggetto, e che segnatamente

- avrebbero dovuto trovare adeguata evidenza nella documentazione preliminare alla variante al PUP.;
- n. 21: la procedura amministrativa condotta dalla Provincia non recepisce la partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti. Gli Enti territoriali avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure. Si chiede quindi di prefigurare un processo partecipativo concreto degli enti territoriali sulla questione in oggetto, tenendo anche conto che gli enti locali interessati, a mezzo dei propri consigli comunali, hanno già formalizzato il proprio totale dissenso al collegamento infrastrutturale di cui alla presente osservazione;
- n. 22: i contenuti del “documento preliminare” e del “rapporto preliminare” non contengono le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. Non vengono riportati i dati viabilistici e/o non si dà evidenza della raccolta in fase istruttoria dei medesimi (anche in un'ottica di origine/destinazione), base sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromi alla variante al PUP. Infine quanto presentato non pare allinearsi con le strategie generali della politica dei trasporti sancita con la Convenzione delle Alpi, che stabilisce quanto segue :
- “1. Nell'interesse della sostenibilità le parti contraenti si impegnano ad attuare una gestione razionale e sicura dei trasporti nel contesto di una rete di trasporti integrata, coordinata e transfrontaliera tesa a: [...]*
- b) sfruttare nel modo migliore i sistemi e le infrastrutture di trasporto esistenti nel territorio alpino, tra l'altro con l'impiego della telematica, e imputare a coloro che li causano i costi infrastrutturali ed esterni, differenziandoli a seconda dell'impatto causato; [...]*
- d) valorizzare e sfruttare i potenziali di riduzione del volume di traffico.”;*
- n. 23: l'intenzione di realizzare una nuova infrastruttura viaria di collegamento con la Regione Veneto non trova giustificazione motivazionale rispetto alle indicazioni relative al trasporto su strada contenute nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti. Il protocollo di attuazione della citata convenzione in ambito dei trasporti pone precise condizioni per la realizzabilità di nuove reti viarie per il trasporto “intraalpino”. La documentazione preliminare provinciale non menziona minimamente tali disposizioni comunitarie connotando l'istruttoria condotta da gravi lacune e mancanze. La procedura deve quindi essere rivista;

Osservazioni afferenti l'ambito infrastrutturale:

- n. 24: strutturale carenza di riferimenti oggettivi e quantitativi in merito ai dati in materia di traffico. La documentazione presentata dalla Provincia risulta completamente priva dei dati relativi al traffico tali da giustificare l'intervento. Pur trattandosi di materiale volto a definire gli obiettivi e le linee direttive, ad avviso dell'Amministrazione comunale lo stesso non prefigura alcun supporto conoscitivo preliminare sufficiente per l'attivazione meditata della variante al PUP. Mancano quindi i presupposti motivazionali oggettivi connessi all'ipotizzata variante al Piano urbanistico provinciale;
- n. 25: l'opzione di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di “Rovereto sud”, riportata nel “piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare”, non risulta coerente con gli approfondimenti condotti sul versante per la realizzazione del corridoio del Brennero (quadruplicamento della ferrovia del Brennero). Gli studi condotti non menzionano e non considerano le criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvati;

- n. 26: il “documento preliminare” e il “rapporto preliminare” non riportano il progetto di fattibilità, che è stato già sviluppato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale. Tale mancanza è da ricondursi ad una fattispecie grave di assenza di trasparenza dell'agire provinciale e comporta una assoluta povertà informativa del documento preliminare e del rapporto preliminare. La procedura avviata, stante il fatto che il quadro informativo fornito è decisamente carente, dovrà essere revocata;
- n. 27: il documento “piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare”, inoltre, riporta che la sottoscrizione dell'atto aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato paritetico del 9 febbraio 2016 per l'opzione con uscita a Rovereto sud è ancora in corso, a differenza di quanto dichiarato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova, la quale, in un proprio elaborato, asserisce come la sottoscrizione sia già avvenuta a maggio 2020. Anche questo profilo determina una carenza insanabile dell'istruttoria condotta;
- n. 28: il documento riporta considerazioni sulle gerarchizzazioni dei corridoi di accesso al Trentino che si pongono in contrasto con il progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova. La mancata definizione delle attuazioni per addivenire a tale gerarchizzazione, collegata alla progettazione in essere da parte della società concessionaria autostradale, pone evidenti perplessità in merito. Il contrasto rilevato rende ulteriormente impreciso l'iter istruttorio condotto;
- n. 29: il documento più volte menzionato enuncia, quale opzione da analizzare, lo scenario con uscita a Rovereto sud in termini piuttosto generici, dimostrando, così, di non tenere in debito conto le precise e specifiche informazioni contenute nel progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Brescia. Il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale, da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Di tale evenienza non ce ne è traccia nei documenti proposti, evidenziando nuovamente un'ambiguità istruttoria.

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

- mancanza di condivisione, di reale coinvolgimento e collaborazione fra Enti nelle scelte: in tal senso si ravvisa la mancanza di ascolto delle comunità locali, per aver ignorato le perplessità ed i dissensi espressi nel corso degli anni dai vari consigli comunali, senza peraltro tentare di aprire una via improntata al dialogo e ad una visione di concerto fra le varie realtà territoriali coinvolte;
- mancanza di considerazione dei programmi di governo degli enti locali, dello sviluppo delle vocazioni territoriali e degli aspetti ambientali e paesaggistici locali e mancanza di coerenza con i documenti unici di programmazione dei comuni coinvolti; preme in particolare modo evidenziare l'incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di programmazione comunali e gli ambiti del paesaggio individuati dal PRG;
- contrasto con i patti sovraprovinciali tesi a valorizzare e salvaguardare il patrimonio paesaggistico, culturale e ambientale montano; si evidenzia in particolare che il “documento preliminare” ed il “rapporto preliminare” non contengono le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del

1991 per tale ambito. Ed ancora il mancato recepimento della partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, che avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure;

- incoerenza con i principi e le finalità della Legge Urbanistica Provinciale laddove prevede di *“garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti”* e *“promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente”*; ed ancora introduce la limitazione al consumo di suolo *“anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione”*;
- disallineamento del documento preliminare e del rapporto preliminare presentati dalla Giunta provinciale con gli indirizzi enunciati dall'Esecutivo provinciale stesso nella documentazione della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS;
- assenza di dati viabilistici o evidenza di raccolta dei medesimi (anche in un'ottica di origine/destinazione), base sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromi alla variante al PUP;
- assoluta povertà informativa dei documenti preliminari i quali non menzionano e non riportano il progetto di fattibilità 2018-2019 elaborato dalla società autostradale all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture. D'altra parte il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Ed ancora i documenti stessi non riportano lo stato di progettazione dell'opera e l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.;
- mancata menzione e considerazione delle criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvativi;
- necessità di sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto; nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti con rischio di estinzione delle stesse. Tali profili dovranno essere valutati con assoluta attenzione e posti quali indicatori non negoziabili nelle eventuali fasi di approfondimento;
- carenza degli obiettivi proposti nel documento predisposto dalla Provincia, i quali paiono del tutto generici e difficilmente argomentabili, seppur nella loro parzialità, stante l'assenza di ogni riferimento specifico e concreto anche in termini di meri obiettivi e linee direttive da perseguire;
- carenza nell'ambito degli obiettivi prefigurati di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali;
- carenza nell'ambito delle linee direttive della prefigurazione di specifici modelli, quale il DSPIR (determinanti, pressioni, stato, impatti, risposte) sviluppato dalla AEA (Agenzia Europea per l'Ambiente), nell'attuazione del sistema di monitoraggio

- ambientale;
- apparente impressione che la visione sottesa alla variante al PUP derivi dalla pressione delle nuove viabilità realizzate dalla regione Veneto e quindi la stessa sembra per lo più improntata a subire e rincorrere infrastrutture da altri realizzate piuttosto che governare lo sviluppo della nostra provincia; ed ancora il documento sembra motivato da pressioni economiche indotte dalla realtà veneta anziché da effettivi studi ed analisi di settore condotte in Trentino per la valorizzazione delle realtà locali.

Sulla scorta di quanto sopra premesso, ritenuto che le considerazioni emerse affrontino in maniera esaustiva e condivisibile l'analisi dei documenti provinciali,

IL COMMISSARIO DELLA COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

visto il regolamento di contabilità dell'Ente;
visto il Regolamento di Organizzazione dei Servizi e degli Uffici della Comunità della Vallagarina;
ritenuto necessario dichiarare immediatamente esecutivo il presente provvedimento, stante l'urgenza di definire con tempestività i rapporti derivanti dallo stesso;
visto il codice degli Enti Locali della Regione Autonoma T.A.A. approvato con L.R. 3.5.2018 n. 2 e ss.mm.;
vista la L.P. 16.6.2006 n. 3 e s.m.;
vista la L.P. 15/2015 e s.m.;
visto lo Statuto della Comunità della Vallagarina;
atteso che l'adozione del presente provvedimento rientra nelle competenze del Commissario, come disposto dalla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1344 di data 7 agosto 2021;
visto l'allegato parere di regolarità tecnico-amministrativa;

d e c r e t a

1. di prendere atto dell'iter avviato ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, attraverso l'approvazione del Documento preliminare e del Rapporto preliminare, di cui alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058 di data 25 giugno 2021;
2. di esprimere, ai sensi dell'art. 28 della L.P.15/2015, le proprie osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto del territorio di competenza, come in premessa riportate, e più approfonditamente illustrate nel rapporto del Comune di Rovereto di data "settembre 2021", denominato "*Osservazioni al documento preliminare e al rapporto preliminare relativo alla variante al PUP - Corridoio di accesso Est*" allegato alla delibera del Consiglio comunale di Rovereto n. 48 di data 21 settembre 2021, che qui si richiama integralmente;
3. di esprimere, sulla scorta dell'istruttoria condotta e declinata nel rapporto approvato al punto precedente, la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est, tenuto conto delle numerose criticità e contraddizioni rilevate, dell'accertata non coerenza con gli strumenti programmatici sovraordinati, dell'evidente carenza sistematica degli obiettivi generali ed operativi prospettati e della tipologia relativa al modello di mobilità proposto;
4. di ravvisare, alla luce di quanto sopra, la presenza di elementi, presupposti e condizioni per chiedere la revoca della procedura di variante avviata; tale richiesta deve intendersi quale "proposta" formulata ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015, in quanto le carenze documentali e motivazionali appaiono tali da essere considerate insanabili nelle successive fasi del procedimento;

5. di dare atto che il presente provvedimento non comporta riflessi indiretti di carattere finanziario ed economico tali da pregiudicare gli equilibri di bilancio, oppure tali da alterare sotto il profilo della congruità, coerenza ed attendibilità le previsioni del bilancio in corso;
6. di dare atto che avverso il decreto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 183 – comma 5 – della L.R. 3.05.2018 n. 2, è ammessa opposizione al Commissario da presentare entro il periodo di pubblicazione;
7. di dare altresì atto che avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al Presidente della Repubblica entro 120 giorni, ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 24.11.1971 n. 1199, o ricorso giurisdizionale al Tribunale Regionale di Giustizia Amministrativa entro 60 giorni, ai sensi dell'art. 29 del D.Lgs. 2.7.2010 n. 104;
8. di dichiarare il presente decreto immediatamente esecutivo ai sensi del combinato disposto dell'art. 14 - comma 7 - della L.P. 3/2006 e ss.mm. e dall'art. 183 – comma 4 – della L.R. 3.05.2018 n. 2.

* * * *

PA/os

U:\AffariGenerali\Decreti del Commissario\2021\2021-2.1-123 - Variazione Valdastico\atti da caricare in Pitre\2021-2.1-123 - Variante Valdastico 2.docx

Fasc. Pitre \2021-2.1-123 - Variante Valdastico.docx

Letto, approvato e sottoscritto.

IL COMMISSARIO
Stefano Bisoffi

IL SEGRETARIO GENERALE SUPPLENTE
dott. Antonio Salvago

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

RELAZIONE DI ESECUTIVITÀ E DI PUBBLICAZIONE

Il presente Decreto è stato adottato ai sensi dell'art. 183 comma 4 e 5 - della L.R. 3 maggio 2018 n. 2 ed è dichiarato immediatamente eseguibile.

Il presente Decreto viene pubblicato all'Albo della Comunità sul sito www.comunitadellavallagarina.tn.it dal giorno di adozione per restarvi 10 giorni consecutivi.

IL SEGRETARIO GENERALE SUPPLENTE
dott. Antonio Salvago

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

Fascicolo PiTre 2021-2.1-123

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVA

Vista la proposta di decreto, acquisita con numero grigio PiTre 86889350/2021, su tale testo, corrispondente al decreto definitivo, si esprime ai sensi dell'articolo 185 del Codice degli enti locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige approvato con Legge Regionale n. 2 del 3 maggio 2018

parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa, senza osservazioni.

IL RESPONSABILE
arch. Andrea Piccioni

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



Comune di Rovereto

COMUNE di
ROVERETO

c_h612
A00001

Prot. P

N.0066504 - dd 28/09/21

Fasc: 06 2008/0000002



Egregio Vicepresidente
Assessore all'urbanistica, ambiente e
cooperazione
Mario Tonina
Via Vannetti, 32
38122 Trento

Rovereto, 28 settembre 2021

OGGETTO: Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al corridoio di accesso Est - Trasmissione delle osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto del territorio del Comune di Rovereto ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015

In riferimento al Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al corridoio di accesso Est, comunico che l'Amministrazione comunale ha elaborato le proprie osservazioni e che in considerazione della portata strategica del documento, ha consegnato le stesse all'assemblea consiliare che le ha fatte proprie nell'ambito della seduta di data 21 settembre 2021, esprimendo la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento in oggetto.

La stessa assemblea consiliare, ha ravvisato la presenza di elementi, presupposti e condizioni per chiedere la revoca della procedura di variante avviata, sempre da intendersi come "proposta" formulata ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015, in quanto le carenze documentali e motivazionali appaiono tali da essere considerate insanabili nelle successive fasi del procedimento.

Alla luce di quanto sopra, entro i termini previsti dall'art. 28 della L.P. 15/2015, in allegato alla presente trasmetto pertanto copia della Deliberazione del Consiglio comunale n. 48 di data 21 settembre 2021 e del rapporto denominato "Osservazioni al documento preliminare e al rapporto preliminare relativo alla variante al PUP - Corridoio di accesso Est", quali osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto del territorio del Comune di Rovereto.

Fiducioso di un meditato e favorevole riscontro, l'occasione mi è gradita per porgere cordiali saluti.



Il Sindaco
-Francesco Valduga-
Francesco Valduga



COPIA

COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA DI TRENTO

fascicolo n. _____

Deliberazione del Consiglio Comunale

N. **48** registro delibere

Data **21/09/2021**

OGGETTO: VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSO EST – OSSERVAZIONI E PROPOSTE AL DOCUMENTO PRELIMINARE ED AL RAPPORTO PRELIMINARE AI SENSI DELL'ART. 28 DELLA L.P. 15/2015.

Il giorno ventuno del mese di settembre dell'anno duemilaventuno ad ore 19:20, nella sala consiliare, in seguito a convocazione disposta con avvisi recapitati nella forma di legge ai componenti, si è riunito

IL CONSIGLIO COMUNALE

composto dai Signori:

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

Sono assenti i signori: Bertolini Giuseppe (giust.), Divan Leonardo.

PRESIEDE: AZZOLINI CRISTINA - PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
ASSISTE: GIABARDO ALBERTO - SEGRETARIO GENERALE PRO TEMPORE

Copia della presente deliberazione
è in pubblicazione all'albo pretorio
per 10 giorni consecutivi
dal **23/09/2021**
al **03/10/2021**

ALBERTO GIABARDO
f.to Segretario generale pro tempore

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

La procedura attraverso la quale vengono approvati il PUP e le relative varianti è definita dagli articoli 28- 31 della Legge Provinciale n. 15 del 2015. Con specifico riferimento alla parte di iter finora intrapresa, la sopra citata legge urbanistica provinciale prevede che la Giunta provinciale approvi il documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire. Il documento preliminare costituisce l'atto prodromo dell'iter di approvazione della variante; lo stesso è accompagnato dal rapporto preliminare a supporto della consultazione preliminare da avviare con la Struttura ambientale e con i soggetti competenti in materia ambientale, come stabilito dall'articolo 3, comma 1 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg.

Successivamente tale documento preliminare, unitamente al rapporto preliminare stesso, viene trasmesso alle comunità, ai comuni ed al Consiglio delle autonomie locali, che entro 90 giorni possono inviare alla Giunta provinciale osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto dei loro territori. Entro centoventi giorni dal ricevimento del documento preliminare il Consiglio provinciale può approvare indirizzi ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di PUP.

La procedura prevede, successivamente, la predisposizione e l'adozione della variante al PUP da parte della Giunta Provinciale ed il deposito della documentazione a disposizione del pubblico per 90 giorni, con la possibilità di presentare delle osservazioni nel pubblico interesse. Contestualmente la variante al PUP viene inviata ai soggetti di cui all'art. 29, comma 4, della L.P. 15/2015, per l'espressione del parere di merito. Nel caso in cui la Giunta provinciale modifichi la variante sulla base dei pareri o delle osservazioni pervenuti, è disposto un secondo deposito con pubblicazione di 45 giorni. La Giunta provinciale approva quindi il disegno di legge per la variante al PUP e lo trasmette al Consiglio provinciale.

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

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

L'Amministrazione comunale di Rovereto ha attentamente esaminato la documentazione inviata ed ha condotto gli approfondimenti di dettaglio al materiale allegato, formulando una molteplicità di osservazioni inerenti sia aspetti di metodo sia di merito.

Preliminarmente ad ogni altra considerazione si ritiene necessario rilevare che l'analisi del documento preliminare e del rapporto preliminare ne ha evidenziato carenze di metodo e contraddittorietà di contenuto.

Il metodo adottato e l'istruttoria tecnica svolta risultano inadeguati rispetto alla rilevanza e complessità dei temi da trattare.

Sono assenti indicazione e analisi dei dati di dettaglio sulla mobilità, di carattere ambientale, socio-economico a supporto degli enunciati motivazionali.

La proposta appare decontestualizzata dall'intero sistema provinciale della mobilità e difetta ogni valutazione di possibili alternative.

Il tema del collegamento con il Veneto viene proposto quale intervento di carattere strategico, ma la soluzione proposta pare incoerente con le politiche europee in ambito di mobilità e con i principi di sviluppo sostenibile e durevole, sussidiarietà, partecipazione e valutazione enunciati *in primis* dalla legge urbanistica provinciale per il governo del territorio.

La totale indeterminatezza della soluzione proposta rende impossibile la formulazione di osservazioni e proposte (esprese ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015) che non siano, a loro volta, generali e di metodo non potendosi rilevare la razionalità delle scelte compiute, la congruità dei mezzi adottati rispetto allo scopo e l'avvenuta valutazione di soluzioni alternative.

Ed ancora, nel complesso merita evidenziare che il documento preliminare presenta delle importanti carenze in termini di coerenza interna ed esterna, rispetto agli altri strumenti di pianificazione e programmazione come: la Legge urbanistica provinciale già richiamata, il documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS, la Convenzione delle Alpi, le più recenti politiche europee in materia di trasporti che mirano alla creazione di un sistema di mobilità sostenibile, intelligente, resiliente, etc.. Inoltre, la documentazione si pone in contrasto con i principi e le finalità del Piano Urbanistico Provinciale già approvato.

E' stato quindi elaborato, in termini integrati un rapporto plurisistemico contenente le osservazioni e le proposte al Documento preliminare e al Rapporto preliminare, con il quale si intendono evidenziare le criticità dei contenuti degli elaborati trasmessi dalla PAT, e più in generale la carenza dei profili atti a supportare l'opportunità e la necessità della variante proposta.

Le osservazioni elaborate, attinenti a 4 macro argomenti (procedimentale, ambientale, normativo e infrastrutturale), sono state raccolte in un rapporto di data "Settembre 2021" a cui si rinvia per ulteriori richiami ed approfondimenti.

Di seguito si ripropone l'elencazione sintetica delle osservazioni che trovano completa estensione e definizione nell'allegato rapporto, elaborato in ossequio alle previsioni di cui all'art. 28 della L.P. 15/2015.

Osservazioni afferenti l'ambito procedimentale:

- n. 1: mancata considerazione della contrarietà espressa dagli enti locali, direttamente ed indirettamente interessati, rispetto alla soluzione di corridoio di accesso pianificato. Non trovano infatti conforto e richiamo, neppure in termini del tutto generali, il supporto motivazionale di controdeduzione rispetto alle molteplici posizioni assunte dalle amministrazioni locali che sull'argomento hanno espresso assoluta contrarietà con provvedimenti consiliari;
- n. 2: la documentazione approvata e pubblicata dall'Amministrazione provinciale risulta del tutto generica e insufficiente per formulare osservazioni compiute e dettagliate nel merito. In seno agli atti, messi in disponibilità dell'amministrazione, non si rinvencono in termini chiari ed oggettivi, gli obiettivi cardine che dovrebbero supportare secondo rigore motivazionale la pianificata variante al PUP;
- n. 3: gli obiettivi enunciati nel rapporto preliminare, oltre ad apparire contraddittori sembrano incoerenti, inadeguati, carenti e parziali alla luce delle previsioni di metodo ed ai criteri ispiratori contemplati nel PUP vigente; gli stessi appaiono per

nulla consoni: al perseguimento dello sviluppo delle vocazioni territoriali e ad una crescita equilibrata della comunità al fine di rafforzare il benessere collettivo. In questa prospettiva gli obiettivi non risultano sostenibili e non mirano ad uno sviluppo centrato sulla qualità e la loro impostazione appare ben lontana da un approccio basato sulla continuità, sul coinvolgimento e sulla condivisione;

- n. 4: la proposta formulata non pare sintetizzare, in termini adeguati, gli obiettivi e le finalità volte a preservare le invarianti ambientali, storiche ed identitarie, nonché gli elementi territoriali testimoniali del paesaggio sanciti dal Piano Urbanistico Provinciale. Tali tematiche non vengono affrontate neppure in termini preliminari lasciando tutta la valutazione ad una fase successiva della variante. Infine, non vengono neppure citate in termini di generici obiettivi e prioritarie finalità le evidenze ad oggi in possesso derivanti da studi ed analisi finora condotti;
- n. 5: assenza, nell'ambito della documentazione presentata, del benché minimo cenno a supporti motivazionali di natura metodologica preventiva, quali, ad esempio, l'analisi socio-economica del territorio che è chiamata a descrivere un quadro conoscitivo preliminare su cui ancorare, in termini di coerenza, gli obiettivi e le linee di indirizzo. Alla luce di tale considerazione le proposte della Provincia risultano del tutto scorrelate e decontestualizzate non rendendo chiari gli obiettivi e le finalità dichiarate con le reali esigenze del territorio;
- n. 6: dalla documentazione presentata non riverbera alcuna indicazione, neppure meramente illustrativa, alla scala di obiettivo generale e di linee direttive, in merito alle soluzioni di approfondimento in materia di analisi delle alternative. Si conferma la mancanza di un quadro conoscitivo anche per il profilo trattato in quanto è auspicabile analizzare in via preventiva le ragionevoli alternative, compresa la non realizzazione dell'ampliamento del corridoio est;
- n. 7: la documentazione riporta generiche considerazioni sulle esigenze di collegamento espresse dal sistema produttivo, senza citare, però, dati o documenti a sostegno delle esigenze medesime. L'elaborato presentato dalla Provincia riporta l'origine delle necessità anche economiche, richiamando studi commissionati dalla Camera di Commercio di Vicenza e redatti dall'Università di Verona, senza peraltro far richiamo agli opinion leader locali (Camera di Commercio di Trento, sistema bancario trentino, associazioni di categoria della Provincia di Trento, Università di Trento, ecc.);
- n. 8: la documentazione di variante, non fornisce alcun elemento logico, deduttivo e valutativo di natura oggettiva atto a giustificare una rivisitazione della collocazione dei corridoi infrastrutturali di accesso al Trentino. Quanto proposto dalla Provincia prefigura un'idea di corridoio infrastrutturale di accesso privo di ogni ponderata valutazione, anche di carattere multicriteriale, rispetto a quella contenuta nell'attuale PUP. Inoltre non vi è alcun rapporto di spiegazione plausibile rispetto alla ricerca di nuovi corridoi infrastrutturali;
- n. 9: il "documento preliminare" e il "rapporto preliminare", inoltre, non riportano né lo stato di progettazione dell'opera, né l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.. Tali aspetti denotano una mancanza di trasparenza dell'agire provinciale. Alla luce di ciò i documenti sono pertanto da considerarsi strutturalmente carenti in quanto privi degli elementi conoscitivi di base (obiettivi generali e linee direttive che si intendono perseguire) su cui impostare il processo di variante al PUP.

Osservazioni afferenti l'ambito ambientale:

- n. 10: incoerenza con la strategia approvata con deliberazione della Giunta provinciale di data 14 dicembre 2020 n. 2062 “Approvazione del documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS”. L'intenzione di approntare una nuova viabilità infrastrutturata non risulta prevista o finanche allineata rispetto alle strategie provinciali in materia di sviluppo sostenibile recentemente adottate dallo stesso esecutivo provinciale. Gli obiettivi e le linee direttive enunciati dalla Provincia, per quanto attiene il nuovo corridoio di accesso est, sembrano pertanto distonici ed ontologicamente incompatibili rispetto a quelli prefissati in materia di sostenibilità, promozione di modalità di spostamento a minor impatto, miglioramento del trasporto pubblico locale ed intermodale;
- n. 11: gli obiettivi ambientali specifici risultano del tutto parziali e di valenza monotematica interessando peraltro spazi territoriali circoscritti. Con la presente osservazione, nella denegata e non creduta ipotesi di reale attivazione delle fasi procedurali successive per la variante al Piano Urbanistico Provinciale, si caldeggia l'integrazione degli obiettivi ambientali specifici riportati nel rapporto preliminare con altri molteplici obiettivi di sostenibilità ambientale interessanti il comparto territoriale dell'asta dell'Adige, con particolare riferimento a quelli di pertinenza del Comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina. L'affiancamento dei nuovi obiettivi specifici garantisce una maggiore oggettività nell'approccio metodologico e nelle analisi valutative sugli impatti scaturibili dal nuovo corridoio di accesso ipotizzato;
- n. 12: mancata valutazione, e conseguente estrinsecazione nei rapporti istruttori, delle criticità geologiche, idrogeologiche e di sicurezza del suolo, seppur in termini di enunciazione di obiettivo o linea direttiva da perseguire. Stante la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto, vengono richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti con rischio di estinzione. Tali profili dovranno essere valutati con assoluta attenzione e posti quali imprescindibili indicatori nella eventuale fase di approfondimento. Peraltro tali questioni non vengono considerate nel rapporto preliminare allegato alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058/2021;
- n. 13: obiettivo imprescindibile è la salvaguardia della rete idrogeologica roveretana e del contesto limitrofo. L'intero massiccio del Pasubio, dal punto di vista idrogeologico, è da intendersi come un sistema altamente fragile ed interconnesso, e quindi lo stesso non potrà essere intercettato in nessuno modo, nemmeno in maniera tangente da qualsiasi tipo di opera, che comprometterebbe in maniera irreversibile sia l'aspetto quantitativo, che qualitativo delle fonti idriche ad esso correlate. La completa assenza di filtri naturali e di difese rende le sorgenti suscettibili nei confronti di ogni tipologia di inquinamento che direttamente o indirettamente potrebbe giungere nel perimetro della montagna. Qualsiasi opera che dovesse essere realizzata anche a valle dei moti di filtrazione, può costituire un drenaggio artificiale e quindi causare un esaurimento, più o meno repentino, dell'acquifero che alimenta le sorgenti basali, tra le quali *in primis* la sorgente di Spino;
- n. 14: nel rapporto ambientale si rinvia ad una fase successiva la definizione e lo sviluppo di un quadro relativo al monitoraggio ambientale. Gli indicatori oggetto di monitoraggio esprimono notevole delicatezza e posto che gli impatti legati alla nuova infrastruttura saranno devastanti, sia nel breve/medio termine, durante la fase di cantiere, sia a lungo termine, in fase di esercizio, gli stessi dovranno essere molteplici e atti a descrivere tutte le condizioni di criticità (emissione di sostanze inquinanti, uso del suolo, superficie impermeabilizzata, aree sottoposte a vincolo

paesaggistico e già tutelate, consumi finali di combustibili fossili, emissioni di gas, ecc...). Per rispondere adeguatamente alle esigenze delle politiche di sviluppo sostenibile, caratterizzate da una equilibrata integrazione di fattori ambientali, sociali ed economici, si ritiene che gli indicatori debbano necessariamente essere inseriti in una logica di sistema. Nella denegata e non creduta ipotesi che la procedura trovi prosecuzione, è opportuno quindi disporre di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali;

- n. 15: mancata valutazione di iniziative volte alla mitigazione, compensazione ed integrazione territoriale della proposta; nella documentazione oggetto di istruttoria non vengono tratteggiate neppure in termini di obiettivi generali le strategie che si intendono percorrere per la prevenzione e la tutela dell'ambiente, con la conseguente mancanza di ogni riferimento all'analisi preventiva degli impatti generati dall'ipotizzato nuovo corridoio di accesso. La previsione di infrastrutture di tali portata, infatti, deve essere preceduta da congrue analisi atte a considerare le condizioni e le precondizioni ambientali e paesaggistiche, valorizzando le peculiarità attraverso misure volte alla riqualificazione delle aree in cui le opere si inseriscono;
- n. 16: incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di pianificazione comunale. Dalla lettura della documentazione afferente la Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est emerge la netta incompatibilità con gli obiettivi dell'Amministrazione per la valorizzazione dell'ambito posto a sud di Rovereto. Nel caso l'iter della variante al PUP proceda ulteriormente si chiede vengano inseriti nella valutazione, tra gli obiettivi generali e specifici, la garanzia di tutela dei profili richiamati nel rapporto istruito;
- n. 17: incompatibilità tra quanto previsto dalla variante al PUP e gli ambiti del paesaggio di Rovereto. Il documento adottato non affronta neppure con menzione alle linee ispiratrici e/o direttive da perseguire, la salvaguardia e la congrua tutela di ambiti di orientamento paesaggistico evidenziati dalla pianificazione urbanistica comunale e sovracomunale. Si registra quindi una sostanziale incompatibilità tra le tutele poste per gli ambiti di paesaggio (Parco dei Lavini, Vigneti di Rovereto, Vigneti di Marco, Monte Zugna, frana dei Lavini, Parco del Cengio Alto, Paesaggio verticale della Ruina dantesca, ecc..) e la proposta infrastrutturale. Si evidenzia la necessità di un adeguato approfondimento e un maggior confronto con l'Amministrazione comunale tenuto conto anche dei progetti di trasformazione che interesseranno la città di Rovereto nel prossimo futuro. Nel caso l'iter della Variante al PUP proceda ulteriormente si chiede vengano inseriti nella valutazione, tra gli obiettivi generali e specifici, la tutela dei profili sopracitati;

Osservazioni afferenti l'ambito normativo:

- n. 18: la documentazione presentata si pone in contrasto con le finalità ed i principi generali della Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", sanciti dall'art. 2, con particolare riferimento a quelli volti a:
 - *“garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti.”*
 - *“promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione,*

limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente”

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

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

- n. 19: la documentazione presentata si pone in contrasto con l'obiettivo della limitazione del consumo di suolo sancito dalla Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata “Legge per il governo del territorio”, nell'art. 18. La legge per il governo del territorio sancisce infatti che il suolo è un bene comune e costituisce una risorsa non rinnovabile e che, a tal fine, gli strumenti di pianificazione *“favoriscono, anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione”*;
- n. 20: la documentazione proposta non menziona il protocollo sui trasporti di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 e conseguentemente, la proposta di variante al PUP non risulta minimamente istruita sulla scorta dei contenuti contemplati nel Protocollo medesimo. Le tematiche, alla base delle indicazioni fornite dall'Europa, nell'ambito della convenzione delle Alpi, non vengono riportate nella procedura condotta dalla Provincia. A tal fine si menziona *“la popolazione locale deve essere posta in condizione di determinare essa stessa le prospettive del proprio sviluppo sociale, culturale ed economico, nonché di concorrere alla sua realizzazione nel quadro istituzionale vigente”*. Ed ancora è fondamentale e preordinato, prima di pianificare nuove infrastrutture *“promuovere lo sfruttamento ottimale delle potenzialità delle infrastrutture esistenti”*. In sintesi il protocollo riporta dei principi e degli impegni, assunti dagli stati firmatari, tra cui l'Italia, che devono essere presi in esame per l'argomento in oggetto, e che segnatamente avrebbero dovuto trovare adeguata evidenza nella documentazione preliminare alla variante al PUP;
- n. 21: la procedura amministrativa condotta dalla Provincia non recepisce la partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti. Gli Enti territoriali avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure. Si chiede quindi di prefigurare un processo partecipativo concreto degli enti territoriali sulla questione in oggetto, tenendo anche conto che gli enti locali interessati, a mezzo dei propri consigli comunali, hanno già formalizzato il proprio totale dissenso al collegamento infrastrutturale di cui alla presente osservazione;
- n. 22: i contenuti del “documento preliminare” e del “rapporto preliminare” non contengono le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. Non vengono riportati i dati viabilistici e/o non si dà evidenza della raccolta in fase istruttoria dei medesimi (anche in un'ottica di origine/destinazione), base sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromi alla variante al PUP. Infine quanto presentato non pare allinearsi con le strategie

generali della politica dei trasporti sancita con la Convenzione delle Alpi, che stabilisce quanto segue :

“1. Nell’interesse della sostenibilità le parti contraenti si impegnano ad attuare una gestione razionale e sicura dei trasporti nel contesto di una rete di trasporti integrata, coordinata e transfrontaliera tesa a: [...]

b) sfruttare nel modo migliore i sistemi e le infrastrutture di trasporto esistenti nel territorio alpino, tra l’altro con l’impiego della telematica, e imputare a coloro che li causano i costi infrastrutturali ed esterni, differenziandoli a seconda dell’impatto causato; [...]

d) valorizzare e sfruttare i potenziali di riduzione del volume di traffico.”;

- n. 23: l’intenzione di realizzare una nuova infrastruttura viaria di collegamento con la Regione Veneto non trova giustificazione motivazionale rispetto alle indicazioni relative al trasporto su strada contenute nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell’ambito dei trasporti. Il protocollo di attuazione della citata convenzione in ambito dei trasporti pone precise condizioni per la realizzabilità di nuove reti viarie per il trasporto “intraalpino”. La documentazione preliminare provinciale non menziona minimamente tali disposizioni comunitarie connotando l’istruttoria condotta da gravi lacune e mancanze. La procedura deve quindi essere rivista;

Osservazioni afferenti l’ambito infrastrutturale:

- n. 24: strutturale carenza di riferimenti oggettivi e quantitativi in merito ai dati in materia di traffico. La documentazione presentata dalla Provincia risulta completamente priva dei dati relativi al traffico tali da giustificare l’intervento. Pur trattandosi di materiale volto a definire gli obiettivi e le linee direttive, ad avviso dell’Amministrazione comunale lo stesso non prefigura alcun supporto conoscitivo preliminare sufficiente per l’attivazione meditata della variante al PUP. Mancano quindi i presupposti motivazionali oggettivi connessi all’ipotizzata variante al Piano urbanistico provinciale;
- n. 25: l’opzione di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell’Astico e la zona di “Rovereto sud”, riportata nel “piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare”, non risulta coerente con gli approfondimenti condotti sul versante per la realizzazione del corridoio del Brennero (quadruplicamento della ferrovia del Brennero). Gli studi condotti non menzionano e non considerano le criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvati;
- n. 26: il “documento preliminare” e il “rapporto preliminare” non riportano il progetto di fattibilità, che è stato già sviluppato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all’interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all’epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale. Tale mancanza è da ricondursi ad una fattispecie grave di assenza di trasparenza dell’agire provinciale e comporta una assoluta povertà informativa del documento preliminare e del rapporto preliminare. La procedura avviata, stante il fatto che il quadro informativo fornito è decisamente carente, dovrà essere revocata;
- n. 27: il documento “piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare”, inoltre, riporta che la sottoscrizione dell’atto aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato paritetico del 9 febbraio 2016 per l’opzione

con uscita a Rovereto sud è ancora in corso, a differenza di quanto dichiarato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova, la quale, in un proprio elaborato, asserisce come la sottoscrizione sia già avvenuta a maggio 2020. Anche questo profilo determina una carenza insanabile dell'istruttoria condotta;

- n. 28: il documento riporta considerazioni sulle gerarchizzazione dei corridoi di accesso al Trentino che si pongono in contrasto con il progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova. La mancata definizione delle attuazioni per addivenire a tale gerarchizzazione, collegata alla progettazione in essere da parte della società concessionaria autostradale, pone evidenti perplessità in merito. Il contrasto rilevato rende ulteriormente impreciso l'iter istruttorio condotto;
- n. 29: il documento più volte menzionato enuncia, quale opzione da analizzare, lo scenario con uscita a Rovereto sud in termini piuttosto generici, dimostrando, così, di non tenere in debito conto le precise e specifiche informazioni contenute nel progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Brescia. Il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale, da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Di tale evenienza non ce ne è traccia nei documenti proposti, evidenziando nuovamente un'ambiguità istruttoria.

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

- mancanza di condivisione, di reale coinvolgimento e collaborazione fra Enti nelle scelte: in tal senso si ravvisa la mancanza di ascolto delle comunità locali, per aver ignorato le perplessità ed i dissensi espressi nel corso degli anni dai vari consigli comunali, senza peraltro tentare di aprire una via improntata al dialogo e ad una visione di concerto fra le varie realtà territoriali coinvolte;
- mancanza di considerazione dei programmi di governo degli enti locali, dello sviluppo delle vocazioni territoriali e degli aspetti ambientali e paesaggistici locali e mancanza di coerenza con i documenti unici di programmazione dei comuni coinvolti; preme in particolare modo evidenziare l'incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di programmazione comunali e gli ambiti del paesaggio individuati dal PRG;
- contrasto con i patti sovraprovinciali tesi a valorizzare e salvaguardare il patrimonio paesaggistico, culturale e ambientale montano; si evidenzia in particolare che il "documento preliminare" ed il "rapporto preliminare" non contengono le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. Ed ancora il mancato recepimento della partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, che avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure;
- incoerenza con i principi e le finalità della Legge Urbanistica Provinciale laddove prevede di *"garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti"* e *"promuovere la realizzazione di uno*

sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente"; ed ancora introduce la limitazione al consumo di suolo *"anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione"*;

- disallineamento del documento preliminare e del rapporto preliminare presentati dalla Giunta provinciale con gli indirizzi enunciati dall'Esecutivo provinciale stesso nella documentazione della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS;
- assenza di dati viabilistici o evidenza di raccolta dei medesimi (anche in un ottica di origine/destinazione), base sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromi alla variante al PUP;
- assoluta povertà informativa dei documenti preliminari i quali non menzionano e non riportano il progetto di fattibilità 2018-2019 elaborato dalla società autostradale all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture. D'altra parte il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Ed ancora i documenti stessi non riportano lo stato di progettazione dell'opera e l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.;
- mancata menzione e considerazione delle criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvativi;
- necessità di sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto; nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti con rischio di estinzione delle stesse. Tali profili dovranno essere valutati con assoluta attenzione e posti quali indicatori non negoziabili nelle eventuali fasi di approfondimento;
- carenza degli obiettivi proposti nel documento predisposto dalla Provincia, i quali paiono del tutto generici e difficilmente argomentabili, seppur nella loro parzialità, stante l'assenza di ogni riferimento specifico e concreto anche in termini di meri obiettivi e linee direttive da perseguire;
- carenza nell'ambito degli obiettivi prefigurati di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali;
- carenza nell'ambito delle linee direttive della prefigurazione di specifici modelli, quale il DSPIR (determinanti, pressioni, stato, impatti, risposte) sviluppato dalla AEA (Agenzia Europea per l'Ambiente), nell'attuazione del sistema di monitoraggio ambientale;
- apparente impressione che la visione sottesa alla variante al PUP derivi dalla pressione delle nuove viabilità realizzate dalla regione Veneto e quindi la stessa sembra per lo più improntata a subire e rincorrere infrastrutture da altri realizzate piuttosto che governare lo sviluppo della nostra provincia; ed ancora il documento sembra motivato

da pressioni economiche indotte dalla realtà veneta anziché da effettivi studi ed analisi di settore condotte in Trentino per la valorizzazione delle realtà locali.

La Commissione Consiliare permanente Urbanistica e Territorio e la Commissione Consiliare permanente Ambiente e Salute hanno esaminato il documento ed il rapporto preliminari in seduta congiunta in data 13 settembre 2021, ed una sintesi del rapporto relativo alle osservazioni e alle proposte inerenti la variante del PUP prospettata.

IL CONSIGLIO COMUNALE

premessi quanto sopra;

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

visto il D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267;

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

visti gli articoli 35 e 36 dello Statuto comunale, approvato con deliberazione del consiglio comunale n. 20 di data 13 maggio 2009 e modificato con deliberazioni del consiglio comunale n. 44 di data 26 novembre 2014 e n. 6 di data 7 marzo 2016;

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

considerato che, in esecuzione della Legge provinciale n. 18 del 2015 gli enti devono provvedere alla tenuta della contabilità finanziaria sulla base dei principi generali previsti dal D.Lgs. n. 118 del 2011 e s.m., e in particolare, in aderenza al principio generale n. 16 della competenza finanziaria, in base al quale le obbligazioni attive e passive giuridicamente perfezionate sono registrate nelle scritture contabili con imputazione all'esercizio finanziario nel quale vengono a scadenza;

dato che il punto 2. dell'Allegato 4/2 del D.Lgs. n. 118 del 2011 e s.m. specifica che la scadenza dell'obbligazione è il momento in cui l'obbligazione diviene esigibile;

visto il capo III "Disposizioni in materia contabile" nuovo "Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige", approvato con L.R. 3 maggio 2018 n. 2 e ss.mm.;

visto il vigente Regolamento di contabilità, approvato con deliberazione del Consiglio comunale di data 15.11.2011, n. 56;

vista la deliberazione del Consiglio comunale n. 8 del 29 gennaio 2021, dichiarata immediatamente esecutiva, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2021-2023;

vista la deliberazione del Consiglio comunale n. 9 di data 29 gennaio 2021, dichiarata immediatamente esecutiva, con la quale è stato approvato il Bilancio di previsione finanziario 2021-2023;

viste le deliberazioni di Giunta comunale n. 12 di data 30 gennaio 2021 relativa all'approvazione del Piano Esecutivo di Gestione 2021-2023 – parte finanziaria e delle schede degli investimenti, con la quale sono affidate le risorse finanziarie ai Dirigenti, stabilendo gli atti di loro competenza e quelli riservati alla competenza della Giunta comunale, e n. 52 di data 23 marzo 2021 relativa all'approvazione del Piano esecutivo di gestione 2021-2023 - parte obiettivi;

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

dato atto che il presente provvedimento non comporta riflessi diretti e/o indiretti di carattere finanziario ed economico tali da pregiudicare gli equilibri di bilancio, oppure tali da alterare sotto il profilo della congruità, coerenza ed attendibilità le previsioni del bilancio in corso;

visti gli allegati pareri di regolarità tecnico-amministrativa e di regolarità contabile sulla proposta della presente deliberazione – resi ai sensi dell'art. 185 del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2 e ss.mm.:

- parere favorevole di regolarità tecnico-amministrativa del dirigente del Servizio Tecnico e Sviluppo strategico Luigi Campostrini;
- parere favorevole di regolarità contabile del dirigente del Servizio Patrimonio e Finanze Festi Gianni;

preso atto che, a seguito della discussione in aula, è stata apportata una integrazione al punto 3. del dispositivo, proposta con emendamento presentato dal consigliere Pozzer e accolto dalla Giunta con modifiche;

con 30 consiglieri presenti dei quali 23 voti favorevoli, 3 voti contrari (Angeli Viliam, Veronesi, Zucchelli) e 4 astenuti (Luzzi, Plotegher Pier Giorgio, Mullici, Zambelli) palesemente espressi per alzata di mano da parte dei consiglieri presenti in aula e per appello nominale da parte dei consiglieri collegati in videoconferenza;

delibera

1. di prendere atto dell'iter avviato ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, attraverso l'approvazione del Documento preliminare e del Rapporto preliminare, di cui alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058 di data 25 giugno 2021;
2. di esprimere, ai sensi dell'art. 28 della L.P.15/2015, le proprie osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto del territorio di competenza, mediante l'approvazione del rapporto costituito da 29 osservazioni, di data “settembre 2021”, denominato “*Osservazioni al documento preliminare e al rapporto preliminare relativo alla variante al PUP - Corridoio di accesso Est*”, da intendersi quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
3. di esprimere, sulla scorta dell'istruttoria condotta e declinata nel rapporto approvato al punto precedente, la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est, a prescindere dalle possibili declinazioni/traduzioni che potrà assumere in fase progettuale e rispetto alle altre

alternative già contemplate nei Corridoi di accesso previsti dagli strumenti pianificatori, sulla scorta: di numerose criticità e contraddizioni rilevate, l'accertata non coerenza con gli strumenti programmatici sovraordinati, l'evidente carenza sistematica degli obiettivi generali ed operativi prospettati e la tipologia relativa al modello di mobilità proposto;

4. di ravvisare, alla luce di quanto sopra, la presenza di elementi, presupposti e condizioni per chiedere la revoca della procedura di variante avviata; tale richiesta deve intendersi quale “proposta” formulata ai sensi dell’art. 28 della L.P. 15/2015, in quanto le carenze documentali e motivazionali appaiono tali da essere considerate insanabili nelle successive fasi del procedimento;
5. di dare atto che il presente provvedimento non comporta riflessi indiretti di carattere finanziario ed economico tali da pregiudicare gli equilibri di bilancio, oppure tali da alterare sotto il profilo della congruità, coerenza ed attendibilità le previsioni del bilancio in corso;
6. di precisare che avverso la presente deliberazione sono ammessi i seguenti ricorsi:
 - a) opposizione alla Giunta comunale entro il periodo di pubblicazione, ai sensi dell’articolo 183, comma 5, del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2 e ss.mm;
 - b) ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale di Trento entro 60 giorni, ai sensi dell’articolo 29 del D.Lgs del 02/07/2010, n. 104;
 - c) ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni, ai sensi dell’articolo 8 del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199;
7. di dare atto che la presente deliberazione diverrà esecutiva ad avvenuta pubblicazione, ai sensi dell’articolo 183, comma 3 del Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con legge regionale 3 maggio 2018, n. 2 e ss.mm.

n. 1 Allegato

Letto, approvato e sottoscritto

IL PRESIDENTE

F.TO AZZOLINI CRISTINA

IL SEGRETARIO

F.TO GIABARDO ALBERTO

CERTIFICAZIONE DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione diverrà esecutiva il **04/10/2021**, dopo il decimo giorno dall'inizio della sua pubblicazione ai sensi dell'articolo 183, comma 3°, del Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino - Alto Adige, approvato con L.R. 03.05.2018, n. 2 ss.mm..

IL SEGRETARIO GENERALE

F.TO GIABARDO ALBERTO



COMUNE DI ROVERETO
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE
CORRIDOIO DI ACCESSO EST

OSSERVAZIONI
AL DOCUMENTO PRELIMINARE
E AL RAPPORTO PRELIMINARE
DI CUI ALLA DELIBERAZIONE GIUNTA PROVINCIALE 25 GIUGNO 2021 N. 1058
AI SENSI DEGLI ARTT. 28 E 31 DELLA L.P. 15/2015

Settembre 2021

Premessa

Relazione.

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

La procedura attraverso la quale vengono approvati il PUP e le relative varianti è definita dagli articoli 28- 31 della Legge Provinciale n. 15 del 2015. Con specifico riferimento alla parte di iter finora intrapresa, la sopra citata legge urbanistica provinciale prevede che la Giunta provinciale approvi il documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire. Il documento preliminare costituisce l'atto prodromo dell'iter di approvazione della variante; lo stesso è accompagnato dal rapporto preliminare a supporto della consultazione preliminare da avviare con la Struttura ambientale e con i soggetti competenti in materia ambientale, come stabilito dall'articolo 3, comma 1 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg.

Successivamente tale documento preliminare, unitamente al rapporto preliminare stesso, viene trasmesso alle comunità, ai comuni ed al Consiglio delle autonomie locali, che entro 90 giorni possono inviare alla Giunta provinciale osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto dei loro territori. Entro centoventi giorni dal ricevimento del documento preliminare il Consiglio provinciale può approvare indirizzi ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di PUP.

La procedura prevede, successivamente, la predisposizione e l'adozione della variante al PUP da parte della Giunta Provinciale ed il deposito della documentazione a disposizione del pubblico per 90 giorni, con la possibilità di presentare delle osservazioni nel pubblico interesse. Contestualmente la variante al PUP viene inviata ai soggetti di cui all'art. 29, comma 4, della L.P. 15/2015, per l'espressione del parere di merito. Nel caso in cui la Giunta provinciale modifichi la

variante sulla base dei pareri o delle osservazioni pervenuti, è disposto un secondo deposito con pubblicazione di 45 giorni. La Giunta provinciale approva quindi il disegno di legge per la variante al PUP e lo trasmette al Consiglio provinciale.

Tutto ciò premesso, con deliberazione n. 1058 di data 25 giugno 2021 la Giunta provinciale, in conformità a quanto sancito dall'art. 28 della L.P. n. 15/2015, ha approvato il documento preliminare, contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi e delle linee direttive che si intendono perseguire ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, e il relativo rapporto preliminare, rappresentati, rispettivamente, dall'allegato A e B, i quali, peraltro, costituiscono parte integrante e sostanziale del sopracitato provvedimento.

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

L'Amministrazione comunale di Rovereto ha attentamente esaminato la documentazione inviata ed ha condotto gli approfondimenti di dettaglio al materiale allegato, formulando una molteplicità di osservazioni inerenti sia aspetti di metodo sia di merito.

Preliminarmente ad ogni altra considerazione si ritiene necessario rilevare che l'analisi del documento preliminare e del rapporto preliminare ne ha evidenziato carenze di metodo e contraddittorietà di contenuto.

Il metodo adottato e l'istruttoria tecnica svolta risultano inadeguati rispetto alla rilevanza e complessità dei temi da trattare.

Sono assenti indicazione e analisi dei dati di dettaglio sulla mobilità, di carattere ambientale, socio-economico a supporto degli enunciati motivazionali.

La proposta appare decontestualizzata dall'intero sistema provinciale della mobilità e difetta ogni valutazione di possibili alternative.

Il tema del collegamento con il Veneto viene proposto quale intervento di carattere strategico, ma la soluzione proposta pare incoerente con le politiche europee in ambito di mobilità e con i principi di sviluppo sostenibile e durevole, sussidiarietà, partecipazione e valutazione enunciati in primis dalla legge urbanistica provinciale per il governo del territorio.

La totale indeterminatezza della soluzione proposta rende impossibile la formulazione di osservazioni e proposte (esprese ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015) che non siano, a loro volta, generali e di metodo non potendosi rilevare la razionalità delle scelte compiute, la congruità dei mezzi adottati rispetto allo scopo e l'avvenuta valutazione di soluzioni alternative

Ed ancora, nel complesso merita evidenziare che il documento preliminare presenta delle importanti carenze in termini di coerenza interna ed esterna, rispetto agli altri strumenti di pianificazione e programmazione come la Legge urbanistica provinciale già richiamata, il documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS, la Convenzione delle Alpi, le più recenti politiche europee in materia di trasporti che mirano alla creazione di un sistema di mobilità sostenibile, intelligente, resiliente, etc., oltre a porsi in contrasto con i principi e le finalità del Piano Urbanistico Provinciale già approvato.

E' stato quindi elaborato, in termini integrati, il presente rapporto plurisistemico contenente le osservazioni e le proposte al Documento preliminare e al Rapporto preliminare, con il quale si intendono evidenziare le criticità dei contenuti degli elaborati trasmessi dalla PAT, e più in generale la carenza dei profili atti a supportare l'opportunità e la necessità della variante proposta.

Le osservazioni elaborate, attengono a 4 macro argomenti (procedimentale, ambientale, normativo e infrastrutturale).

Di seguito si ripropone l'elencazione sintetica delle osservazioni che trovano completa estensione e definizione nel seguito del presente rapporto, elaborato in ossequio alle previsioni di cui all'art. 28 della L.P. 15/2015.

Osservazioni afferenti l'ambito procedimentale:

- n. 1: mancata considerazione della contrarietà espressa dagli enti locali, direttamente ed indirettamente interessati, rispetto alla soluzione di corridoio di accesso pianificato. Non trovano infatti conforto e richiamo, neppure in termini del tutto generali, il supporto motivazionale di controdeduzione rispetto alle molteplici posizioni assunte dalle amministrazioni locali che sull'argomento hanno espresso assoluta contrarietà con provvedimenti consiliari;

- n. 2: la documentazione approvata e pubblicata dall'Amministrazione provinciale risulta del tutto generica e insufficiente per formulare osservazioni compiute e dettagliate nel merito. In seno agli atti, messi in disponibilità dell'amministrazione, non si rinvencono in termini chiari ed oggettivi, gli obiettivi cardine che dovrebbero supportare secondo rigore motivazionale la pianificata variante al PUP;
- n. 3: gli obiettivi enunciati nel rapporto preliminare, oltre ad apparire contraddittori sembrano incoerenti, inadeguati, carenti e parziali alla luce delle previsioni di metodo ed ai criteri ispiratori contemplati nel PUP vigente; gli stessi appaiono per nulla consoni: al perseguimento dello sviluppo delle vocazioni territoriali e ad una crescita equilibrata della comunità al fine di rafforzare il benessere collettivo. In questa prospettiva gli obiettivi non risultano sostenibili e non mirano ad uno sviluppo centrato sulla qualità e la loro impostazione appare ben lontana da un approccio basato sulla continuità, sul coinvolgimento e sulla condivisione;
- n. 4: la proposta formulata non pare sintetizzare, in termini adeguati, gli obiettivi e le finalità volte a preservare le invarianti ambientali, storiche ed identitarie, nonché gli elementi territoriali testimoniali del paesaggio sanciti dal Piano Urbanistico Provinciale. Tali tematiche non vengono affrontate neppure in termini preliminari lasciando tutta la valutazione ad una fase successiva della variante. Infine, non vengono neppure citate in termini di generici obiettivi e prioritarie finalità le evidenze ad oggi in possesso derivanti da studi ed analisi finora condotti;
- n. 5: assenza, nell'ambito della documentazione presentata, del benché minimo cenno a supporti motivazionali di natura metodologica preventiva, quali, ad esempio, l'analisi socio-economica del territorio che è chiamata a descrivere un quadro conoscitivo preliminare su cui ancorare, in termini di coerenza, gli obiettivi e le linee di indirizzo. Alla luce di tale considerazione le proposte della Provincia risultano del tutto scorrelate e decontestualizzate non rendendo chiari gli obiettivi e le finalità dichiarate con le reali esigenze del territorio;
- n. 6: dalla documentazione presentata non riverbera alcuna indicazione, neppure meramente illustrativa, alla scala di obiettivo generale e di linee direttive, in merito alle soluzioni di approfondimento in materia di analisi delle alternative. Si conferma la mancanza di un quadro conoscitivo anche per il profilo trattato in quanto è auspicabile analizzare in via preventiva le ragionevoli alternative, compresa la non realizzazione dell'ampliamento del corridoio est;

- n. 7: la documentazione riporta generiche considerazioni sulle esigenze di collegamento espresse dal sistema produttivo, senza citare, però, dati o documenti a sostegno delle esigenze medesime. L'elaborato presentato dalla Provincia riporta l'origine delle necessità anche economiche, richiamando studi commissionati dalla Camera di Commercio di Vicenza e redatti dall'Università di Verona, senza peraltro far richiamo agli opinion leader locali (Camera di Commercio di Trento, sistema bancario trentino, associazioni di categoria della Provincia di Trento, Università di Trento, ecc.);
- n. 8: la documentazione di variante, non fornisce alcun elemento logico, deduttivo e valutativo di natura oggettiva atto a giustificare una rivisitazione della collocazione dei corridoi infrastrutturali di accesso al Trentino. Quanto proposto dalla Provincia prefigura un'idea di corridoio infrastrutturale di accesso privo di ogni ponderata valutazione, anche di carattere multicriteriale, rispetto a quella contenuta nell'attuale PUP. Inoltre non vi è alcun rapporto di spiegazione plausibile rispetto alla ricerca di nuovi corridoi infrastrutturali;
- n. 9: il "documento preliminare" e il "rapporto preliminare", inoltre, non riportano né lo stato di progettazione dell'opera, né l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.. Tali aspetti denotano una mancanza di trasparenza dell'agire provinciale. Alla luce di ciò i documenti sono pertanto da considerarsi strutturalmente carenti in quanto privi degli elementi conoscitivi di base (obiettivi generali e linee direttive che si intendono perseguire) su cui impostare il processo di variante al PUP.

Osservazioni afferenti l'ambito ambientale:

- n. 10: incoerenza con la strategia approvata con deliberazione della Giunta provinciale di data 14 dicembre 2020 n. 2062 "Approvazione del documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS". L'intenzione di approntare una nuova viabilità infrastrutturata non risulta prevista o finanche allineata rispetto alle strategie provinciali in materia di sviluppo sostenibile recentemente adottate dallo stesso esecutivo provinciale. Gli obiettivi e le linee direttive enunciati dalla Provincia, per quanto attiene il nuovo corridoio di accesso est, sembrano pertanto distonici ed ontologicamente

incompatibili rispetto a quelli prefissati in materia di sostenibilità, promozione di modalità di spostamento a minor impatto, miglioramento del trasporto pubblico locale ed intermodale;

- n. 11: gli obiettivi ambientali specifici risultano del tutto parziali e di valenza monotematica interessando peraltro spazi territoriali circoscritti. Con la presente osservazione, nella denegata e non creduta ipotesi di reale attivazione delle fasi procedurali successive per la variante al Piano Urbanistico Provinciale, si caldeggia l'integrazione degli obiettivi ambientali specifici riportati nel rapporto preliminare con altri molteplici obiettivi di sostenibilità ambientale interessanti il comparto territoriale dell'asta dell'Adige, con particolare riferimento a quelli di pertinenza del Comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina. L'affiancamento dei nuovi obiettivi specifici garantisce una maggiore oggettività nell'approccio metodologico e nelle analisi valutative sugli impatti scaturibili dal nuovo corridoio di accesso ipotizzato;
- n. 12: mancata valutazione, e conseguente estrinsecazione nei rapporti istruttori, delle criticità geologiche, idrogeologiche e di sicurezza del suolo, seppur in termini di enunciazione di obiettivo o linea direttiva da perseguire. Stante la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto, vengono richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti con rischio di estinzione. Tali profili dovranno essere valutati con assoluta attenzione e posti quali imprescindibili indicatori nella eventuale fase di approfondimento. Peraltro tali questioni non vengono considerate nel rapporto preliminare allegato alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058/2021;
- n. 13: obiettivo imprescindibile è la salvaguardia della rete idrogeologica roveretana e del contesto limitrofo. L'intero massiccio del Pasubio, dal punto di vista idrogeologico, è da intendersi come un sistema altamente fragile ed interconnesso, e quindi lo stesso non potrà essere intercettato in nessuno modo, nemmeno in maniera tangente da qualsiasi tipo di opera, che comprometterebbe in maniera irreversibile sia l'aspetto quantitativo, che qualitativo delle fonti idriche ad esso correlate. La completa assenza di filtri naturali e di difese rende le sorgenti suscettibili nei confronti di ogni tipologia di inquinamento che direttamente o indirettamente potrebbe giungere nel perimetro della montagna. Qualsiasi opera che dovesse essere realizzata anche a valle dei moti di filtrazione, può costituire un drenaggio artificiale e quindi causare un esaurimento, più o meno repentino, dell'acquifero che alimenta le sorgenti basali, tra le quali *in primis* la sorgente di Spino;

- n. 14: nel rapporto ambientale si rinvia ad una fase successiva la definizione e lo sviluppo di un quadro relativo al monitoraggio ambientale. Gli indicatori oggetto di monitoraggio esprimono notevole delicatezza e posto che gli impatti legati alla nuova infrastruttura saranno devastanti, sia nel breve/medio termine, durante la fase di cantiere, sia a lungo termine, in fase di esercizio, gli stessi dovranno essere molteplici e atti a descrivere tutte le condizioni di criticità (emissione di sostanze inquinanti, uso del suolo, superficie impermeabilizzata, aree sottoposte a vincolo paesaggistico e già tutelate, consumi finali di combustibili fossili, emissioni di gas, ecc...). Per rispondere adeguatamente alle esigenze delle politiche di sviluppo sostenibile, caratterizzate da una equilibrata integrazione di fattori ambientali, sociali ed economici, si ritiene che gli indicatori debbano necessariamente essere inseriti in una logica di sistema. Nella denegata e non creduta ipotesi che la procedura trovi prosecuzione, è opportuno quindi disporre di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali;
- n. 15: mancata valutazione di iniziative volte alla mitigazione, compensazione ed integrazione territoriale della proposta; nella documentazione oggetto di istruttoria non vengono tratteggiate neppure in termini di obiettivi generali le strategie che si intendono percorrere per la prevenzione e la tutela dell'ambiente, con la conseguente mancanza di ogni riferimento all'analisi preventiva degli impatti generati dall'ipotizzato nuovo corridoio di accesso. La previsione di infrastrutture di tali portata, infatti, deve essere preceduta da congrue analisi atte a considerare le condizioni e le precondizioni ambientali e paesaggistiche, valorizzando le peculiarità attraverso misure volte alla riqualificazione delle aree in cui le opere si inseriscono;
- n. 16: incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di pianificazione comunale. Dalla lettura della documentazione afferente la Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est emerge la netta incompatibilità con gli obiettivi dell'Amministrazione per la valorizzazione dell'ambito posto a sud di Rovereto. Nel caso l'iter della variante al PUP proceda ulteriormente si chiede vengano inseriti nella valutazione, tra gli obiettivi generali e specifici, la garanzia di tutela dei profili richiamati nel rapporto istruito;

- n. 17: incompatibilità tra quanto previsto dalla variante al PUP e gli ambiti del paesaggio di Rovereto. Il documento adottato non affronta neppure con menzione alle linee ispiratrici e/o direttive da perseguire, la salvaguardia e la congrua tutela di ambiti di orientamento paesaggistico evidenziati dalla pianificazione urbanistica comunale e sovracomunale. Si registra quindi una sostanziale incompatibilità tra le tutele poste per gli ambiti di paesaggio (Parco dei Lavini, Vigneti di Rovereto, Vigneti di Marco, Monte Zugna, frana dei Lavini, Parco del Cengio Alto, Paesaggio verticale della Ruina dantesca, ecc..) e la proposta infrastrutturale. Si evidenzia la necessità di un adeguato approfondimento e un maggior confronto con l'Amministrazione comunale tenuto conto anche dei progetti di trasformazione che interesseranno la città di Rovereto nel prossimo futuro. Nel caso l'iter della Variante al PUP proceda ulteriormente si chiede vengano inseriti nella valutazione, tra gli obiettivi generali e specifici, la tutela dei profili sopracitati;

Osservazioni afferenti l'ambito normativo:

- n. 18: la documentazione presentata si pone in contrasto con le finalità ed i principi generali della Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", sanciti dall'art. 2, con particolare riferimento a quelli volti a:

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

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

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

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

- n. 19: la documentazione presentata si pone in contrasto con l'obiettivo della limitazione del consumo di suolo sancito dalla Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", nell'art. 18. La legge per il governo del territorio sancisce infatti che il suolo è un bene comune e costituisce una risorsa non rinnovabile e che, a tal fine, gli strumenti di pianificazione "favoriscono, anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione";
- n. 20: la documentazione proposta non menziona il protocollo sui trasporti di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 e conseguentemente, la proposta di variante al PUP non risulta minimamente istruita sulla scorta dei contenuti contemplati nel Protocollo medesimo. Le tematiche, alla base delle indicazioni fornite dall'Europa, nell'ambito della convenzione delle Alpi, non vengono riportate nella procedura condotta dalla Provincia. A tal fine si menziona "la popolazione locale deve essere posta in condizione di determinare essa stessa le prospettive del proprio sviluppo sociale, culturale ed economico, nonché di concorrere alla sua realizzazione nel quadro istituzionale vigente". Ed ancora è fondamentale e preordinato, prima di pianificare nuove infrastrutture "promuovere lo sfruttamento ottimale delle potenzialità delle infrastrutture esistenti". In sintesi il protocollo riporta dei principi e degli impegni, assunti dagli stati firmatari, tra cui l'Italia, che devono essere presi in esame per l'argomento in oggetto, e che segnatamente avrebbero dovuto trovare adeguata evidenza nella documentazione preliminare alla variante al PUP.;
- n. 21: la procedura amministrativa condotta dalla Provincia non recepisce la partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti. Gli Enti territoriali avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure. Si chiede quindi di prefigurare un processo partecipativo concreto degli enti territoriali sulla questione in oggetto, tenendo anche conto che gli enti locali interessati, a mezzo dei propri consigli comunali, hanno già formalizzato il proprio totale dissenso al collegamento infrastrutturale di cui alla presente osservazione;
- n. 22: i contenuti del "documento preliminare" e del "rapporto preliminare" non contengono le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. Non vengono riportati i dati viabilistici e/o non si dà evidenza della raccolta in fase istruttoria dei medesimi (anche in un'ottica di origine/destinazione), base

sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromi alla variante al PUP. Infine quanto presentato non pare allinearsi con le strategie generali della politica dei trasporti sancita con la Convenzione delle Alpi, che stabilisce quanto segue :

"1. Nell'interesse della sostenibilità le parti contraenti si impegnano ad attuare una gestione razionale e sicura dei trasporti nel contesto di una rete di trasporti integrata, coordinata e transfrontaliera tesa a: [...]

b) sfruttare nel modo migliore i sistemi e le infrastrutture di trasporto esistenti nel territorio alpino, tra l'altro con l'impiego della telematica, e imputare a coloro che li causano i costi infrastrutturali ed esterni, differenziandoli a seconda dell'impatto causato; [...]

d) valorizzare e sfruttare i potenziali di riduzione del volume di traffico."

- n. 23: l'intenzione di realizzare una nuova infrastruttura viaria di collegamento con la Regione Veneto non trova giustificazione motivazionale rispetto alle indicazioni relative al trasporto su strada contenute nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti. Il protocollo di attuazione della citata convenzione in ambito dei trasporti pone precise condizioni per la realizzabilità di nuove reti viarie per il trasporto "intraalpino". La documentazione preliminare provinciale non menziona minimamente tali disposizioni comunitarie connotando l'istruttoria condotta da gravi lacune e mancanze. La procedura deve quindi essere rivista;

Osservazioni afferenti l'ambito infrastrutturale:

- n. 24: strutturale carenza di riferimenti oggettivi e quantitativi in merito ai dati in materia di traffico. La documentazione presentata dalla Provincia risulta completamente priva dei dati relativi al traffico tali da giustificare l'intervento. Pur trattandosi di materiale volto a definire gli obiettivi e le linee direttive, ad avviso dell'Amministrazione comunale lo stesso non prefigura alcun supporto conoscitivo preliminare sufficiente per l'attivazione meditata della variante al PUP. Mancano quindi i presupposti motivazionali oggettivi connessi all'ipotizzata variante al Piano urbanistico provinciale;
- n. 25: l'opzione di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di "Rovereto sud", riportata nel "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare", non risulta coerente con gli approfondimenti condotti sul versante

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

- n. 26: il "documento preliminare" e il "rapporto preliminare" non riportano il progetto di fattibilità, che è stato già sviluppato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale. Tale mancanza è da ricondursi ad una fattispecie grave di assenza di trasparenza dell'agire provinciale e comporta una assoluta povertà informativa del documento preliminare e del rapporto preliminare. La procedura avviata, stante il fatto che il quadro informativo fornito è decisamente carente, dovrà essere revocata;
- n. 27: il documento "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare", inoltre, riporta che la sottoscrizione dell'atto aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato paritetico del 9 febbraio 2016 per l'opzione con uscita a Rovereto sud è ancora in corso, a differenza di quanto dichiarato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova, la quale, in un proprio elaborato, asserisce come la sottoscrizione sia già avvenuta a maggio 2020. Anche questo profilo determina una carenza insanabile dell'istruttoria condotta;
- n. 28: il documento riporta considerazioni sulle gerarchizzazione dei corridoi di accesso al Trentino che si pongono in contrasto con il progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova. La mancata definizione delle attuazioni per addivenire a tale gerarchizzazione, collegata alla progettazione in essere da parte della società concessionaria autostradale, pone evidenti perplessità in merito. Il contrasto rilevato rende ulteriormente impreciso l'iter istruttorio condotto;
- n. 29: il documento più volte menzionato enuncia, quale opzione da analizzare, lo scenario con uscita a Rovereto sud in termini piuttosto generici, dimostrando, così, di non tenere in debito conto le precise e specifiche informazioni contenute nel progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Brescia. Il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto

grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale, da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Di tale evenienza non ce ne è traccia nei documenti proposti, evidenziando nuovamente un'ambiguità istruttoria.

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

- mancanza di condivisione, di reale coinvolgimento e collaborazione fra Enti nelle scelte: in tal senso si ravvisa la mancanza di ascolto delle comunità locali, per aver ignorato le perplessità ed i dissensi espressi nel corso degli anni dai vari consigli comunali, senza peraltro tentare di aprire una via improntata al dialogo e ad una visione di concerto fra le varie realtà territoriali coinvolte;
- mancanza di considerazione dei programmi di governo degli enti locali, dello sviluppo delle vocazioni territoriali e degli aspetti ambientali e paesaggistici locali e mancanza di coerenza con i documenti unici di programmazione dei comuni coinvolti; preme in particolare modo evidenziare l'incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di programmazione comunali e gli ambiti del paesaggio individuati dal PRG;
- contrasto con i patti sovraprovinciali tesi a valorizzare e salvaguardare il patrimonio paesaggistico, culturale e ambientale montano; si evidenzia in particolare che il "documento preliminare" ed il "rapporto preliminare" non contengono le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. Ed ancora il mancato recepimento della partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, che avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure;
- incoerenza con i principi e le finalità della Legge Urbanistica Provinciale laddove prevede di "garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti" e "promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole

mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente"; ed ancora introduce la limitazione al consumo di suolo "anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione";

- disallineamento del documento preliminare e del rapporto preliminare presentati dalla Giunta provinciale con gli indirizzi enunciati dall'Esecutivo provinciale stesso nella documentazione della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS;
- assenza di dati viabilistici o evidenza di raccolta dei medesimi (anche in un ottica di origine/destinazione), base sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromi alla variante al PUP;
- assoluta povertà informativa dei documenti preliminari i quali non menzionano e non riportano il progetto di fattibilità 2018-2019 elaborato dalla società autostradale all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture. D'altra parte il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Ed ancora i documenti stessi non riportano lo stato di progettazione dell'opera e l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.;
- mancata menzione e considerazione delle criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvativi;
- necessità di sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto; nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti con rischio di estinzione delle stesse. Tali profili dovranno essere valutati con assoluta attenzione e posti quali indicatori non negoziabili nelle eventuali fasi di approfondimento;

- carenza degli obiettivi proposti nel documento predisposto dalla Provincia, i quali paiono del tutto generici e difficilmente argomentabili, seppur nella loro parzialità, stante l'assenza di ogni riferimento specifico e concreto anche in termini di meri obiettivi e linee direttive da perseguire;
- carenza nell'ambito degli obiettivi prefigurati di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali;
- carenza nell'ambito delle linee direttive della prefigurazione di specifici modelli, quale il DSPIR (determinanti, pressioni, stato, impatti, risposte) sviluppato dalla AEA (Agenzia Europea per l'Ambiente), nell'attuazione del sistema di monitoraggio ambientale;
- apparente impressione che la visione sottesa alla variante al PUP derivi dalla pressione delle nuove viabilità realizzate dalla regione Veneto e quindi la stessa sembra per lo più improntata a subire e rincorrere infrastrutture da altri realizzate piuttosto che governare lo sviluppo della nostra provincia; ed ancora il documento sembra motivato da pressioni economiche indotte dalla realtà veneta anziché da effettivi studi ed analisi di settore condotte in Trentino per la valorizzazione delle realtà locali.

Osservazioni afferenti l'ambito **procedimentale**:

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 1: **mancata considerazione della contrarietà espressa dagli enti locali, direttamente ed indirettamente interessati, rispetto alla soluzione di corridoio di accesso pianificato. Non trovano infatti conforto e richiamo, neppure in termini del tutto generali, il supporto motivazionale di controdeduzione rispetto alle molteplici posizioni assunte dalle amministrazioni locali che sull'argomento hanno espresso assoluta contrarietà con provvedimenti consiliari.**

Con la delibera n. 1058/2021, la Giunta provinciale ha approvato il documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, nonché il relativo rapporto preliminare ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015. Invero, la questione attinente alla opportunità di realizzare il corridoio Est, al fine di agevolare la mobilità tra il Veneto ed il Trentino, si trascina da tempo ed ha sempre trovato una espressa volontà contraria da parte di molteplici consessi consiliari degli enti locali della Provincia Autonoma, i cui territori non possono che essere travolti da un siffatto provvedimento. Ciò che preme sottolineare, però, è la mancata attuazione, ad opera della Provincia, dei principi generali che governano il procedimento di formazione degli strumenti di pianificazione territoriale e, più, in generale, che informano la legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "legge provinciale per il governo del territorio". Difatti, l'art. 2 della surrichiamata legge, dispone espressamente che la formazione degli strumenti di pianificazione postula la necessità di un previo confronto tra la Provincia, le Comunità ed i Comuni in ossequio ai principi di sussidiarietà, partecipazione e valutazione di rango costituzionale. Con specifico riferimento al principio di partecipazione, infatti, occorre sottolineare che, sebbene il co. 2 dell'art. 28 della L. P. 15/2015 consenta agli Enti coinvolti di presentare memorie ed osservazioni, queste ultime intervengono in un momento temporale in cui lo strumento di pianificazione è già stato oramai adottato. Per tal motivo si sarebbe auspicato da parte dell'organo esecutivo provinciale una maggiore sensibilità volta a tenere acceso un confronto costante con gli enti coinvolti data la rilevanza e la portata della variante in questione, la quale, richiedendo un'interpretazione dei processi economico-sociali in corso ed una indirizzazione dello sviluppo degli stessi all'interno di un determinato contesto territoriale, non può che configurare la partecipazione dei portatori dei diversi interessi coinvolti come il momento nevralgico ed ineliminabile di acquisizione delle conoscenze necessarie, onde conseguire, in termini di efficienza, il miglior assetto possibile del territorio attraverso decisioni aventi una più piena legittimazione democratica. In altri termini, la partecipazione al procedimento di formazione degli

atti di pianificazione territoriale è quel principio che si fa strumento e portatore del livello di democraticità, seppur indiretta, che concorre alla definizione del modello di sviluppo di una comunità.

Evidenziate le criticità in ordine allo strumento di esercizio della partecipazione degli Enti in materia urbanistica, preme evidenziare come sia stato altresì non osservato il principio di leale collaborazione, anch'esso di rango costituzionale. Tale principio, nato proprio dall'esigenza di sopperire alla mancanza, o comunque alla scarsa attuazione, di meccanismi cooperativi, è posto a fondamento dei rapporti fra le varie istituzioni, poiché sancisce il riconoscimento delle autonomie locali e promuove il più ampio decentramento amministrativo, consentendo, così, di contemperare le esigenze di raccordo e coordinamento fra i vari enti territoriali con quelle della separazione delle competenze. Nel caso di specie, la Giunta provinciale, mediante l'adozione della delibera n. 1058/2021, ha del tutto ignorato le perplessità ed i dissensi espressi nel corso degli anni dai vari consigli comunali della provincia autonoma, senza peraltro tentare di aprire una via improntata al dialogo ed ad una visione di concerto fra le varie realtà territoriali coinvolte.

Di seguito trovano elencazione, in ordine cronologico, le posizioni assunte dai consigli comunali degli enti istituzionali coinvolti.

Il Comune di **Vallarsa** con deliberazione del Consiglio comunale di **n. 15 di data 22 maggio 2012** ha approvato la "Mozione autostrada Valdastico A31 Nord (Tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette) - procedura approvativa di cui all'art. 165 e ss. del D.Lgs. 163/2006 e verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'art. 95 del D.Lgs. 163/2006", **dichiarando la propria totale contrarietà alla realizzazione dell'opera infrastrutturale denominata Autostrada Valdastico A31 Nord**, prevista dal progetto preliminare depositato in data 19.03.2012, ns. prot. n. 1412, **sia che essa venga prevista nella localizzazione prescelta dai progettisti (tracciato denominato "T4"), sia che il tracciato prescelto ricada su altro in territorio trentino.**

Il Consiglio comunale del Comune di **Besenello** già nel 2012, con propria deliberazione **n. 14 di data 20 aprile 2012**, nell'ambito della procedura di approvazione del progetto preliminare dell'Autostrada Valdastico A31 nord, prevista dal Programma delle Infrastrutture Strategiche 2010

di cui alla delibera CIPE n. 81 di data 18 novembre 2010, ha affermato all'unanimità la **propria totale contrarietà alla realizzazione dell'opera** incaricando il Sindaco a procedere all'adozione di tutti gli adempimenti a ciò utili e a far valere in ogni sede deputata le norme di diritto a tutela del territorio comunale, nonché di esprimere la sovraesposta contrarietà dell'amministrazione comunale alle riunioni della Conferenza dei Servizi.

Con successiva deliberazione **n. 19 di data 11 luglio 2012** il consiglio comunale ha ribadito, anche alla luce delle osservazioni, pareri, rilievi e ulteriori elementi conoscitivi gli ulteriori elementi conoscitivi e valutativi trasmessi dalla società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza- Padova s.p.a., la **propria totale contrarietà alla realizzazione dell'infrastruttura denominata Autostrada Valdastico A31 Nord**, sia che essa venga prevista nella localizzazione prescelta, sia che il tracciato prescelto diventi un altro in territorio trentino.

Il consiglio comunale di **Terragnolo**, con propria deliberazione **n. 46 di data 20 dicembre 2018**, ha approvato la mozione relativa al progetto denominato "T5" per portare lo sbocco della Valdastico Nord a sud di Rovereto, con la quale Giunta e Consiglio si impegnano "per evitare che il tracciato della Valdastico spezzi l'integrità della Nostra Valle", **dando pieno mandato al Sindaco e alla Giunta affinché possano mettere in atto ogni mezzo per evitare che ciò accada.**

Il Comune di **Mori**, con deliberazione del Consiglio comunale di **n. 7 di data 11 marzo 2019**, ricordando come **tutti e cinque i sindaci dei comuni del Pasubio, Vallarsa, Terragnolo, Trambileno, Posina e Valli del Pasubio hanno espresso sorpresa e perplessità** su tale ipotesi progettuale e che **tra le ipotesi di completamento della A31 è quella che presenta maggiori complessità e criticità**, ha approvato la mozione "Ipotesi di completamento A31 - Valdastico con uscita a Rovereto sud" con la quale viene affermata la **contrarietà alla realizzazione di infrastrutture che possano interferire con le sorgenti dello Spino che forniscono acqua potabile anche al Comune di Mori**".

Il consiglio comunale di **Nomi**, con propria deliberazione **n. 19 di data 23 aprile 2019**, *"condividendo l'opposizione al completamento di tale arteria espressa sino ad ora dalla Provincia Autonoma di Trento, in quanto la Valdastico non risulta coerente con il tunnel ferroviario del Brennero e con lo sforzo di trasferire il traffico a lunga percorrenza dalla strada alla rotaia, non è*

coerente con lo sviluppo dello scalo intermodale di Verona, non è coerente con la Valsugana perché non sgrava il traffico nonché provocherà necessariamente congestione veicolare anche in Vallagarina", ha approvato la mozione "IPOTESI DI COMPLETAMENTO A31 – VALDASTICO CON USCITA A ROVERETO SUD", esprimendo la **propria contrarietà allo sviluppo del progetto viabilistico in questione e solidarietà alle altre Amministrazioni direttamente coinvolte**.

Il Consiglio comunale di **Rovereto**, con propria deliberazione **n. 37 di data 23 luglio 2019**, ha approvato l'Ordine del Giorno avente ad oggetto "Documento sull'uscita della Valdastico a Rovereto sud", con il quale ha giudicato "l'innesto ipotizzato dell'A31 a Rovereto Sud, al di là del progetto di fattibilità previsto per il prossimo settembre, non supportato da uno studio multidisciplinare che ne certifichi la fattibilità nel rigoroso rispetto della tutela ambientale e lo configuri efficace per un concreto sviluppo socio economico della nostra comunità" e viene invitato il Presidente della Provincia Autonoma di Trento a desistere dall'ipotesi di tracciato viabilistico individuato e a rivedere le linee guida del programma dello sviluppo provinciale della XVI legislatura sul tema in questione.

Il consiglio comunale di **Riva del Garda**, con propria deliberazione **n. 204 di data 23 agosto 2019**, ha invece approvato la mozione "NO Valdastico Nord - A31 (EX PI.RU.BI)" con la quale si manifesta la ferma **contrarietà alla realizzazione della Valdastico Nord (A31) qualunque sia lo sbocco individuato in territorio Trentino, per le gravi conseguenze che comporterebbe alla mobilità dell'Alto Garda e Ledro**. Con la medesima mozione si è chiesto anche un tavolo di confronto con la PAT, nonché espresso parere favorevole a soluzioni alternative che prevedono il potenziamento delle linee ferroviarie esistenti e il collegamento ferroviario Alto Garda - asse dell'Adige.

Il Consiglio comunale di **Villa Lagarina**, con propria deliberazione **n. 27 di data 19 settembre 2019**, esaminando la mozione "Nel tempo del global Warming il futuro è la mobilità sostenibile. la A31 Nord guarda al passato" ha espresso l'intenzione di **opporsi a qualunque strategia pianificatoria che preveda la realizzazione di nuove strade ad alto scorrimento su gomma**,

tanto più quindi al prolungamento verso nord della A31 della Valdastico e al suo collegamento alla A22 del Brennero, qualsiasi sia il punto dell'innesto, poiché costituirebbe una grave minaccia alla salute delle popolazioni e contraddirebbe la scelta fondamentale di ridurre il traffico sull'autostrada e trasferirlo il più possibile sulla ferrovia.

Il Consiglio comunale di **Ala**, con propria deliberazione **n. 23 di data 22 ottobre 2019**, ha approvato l'Ordine del Giorno avente ad oggetto "Autostrada A 31 Valdastico", con il quale "ritenendo il progetto di completamento della A31 e del suo innesto con la A22, inutile e dannoso, non sostenibile da un punto di vista economico e sostanzialmente contrario agli interessi prevalenti e primari della Comunità locale e trentina in ordine allo sviluppo socio economico della stessa e alla sostenibilità ambientale, **invita il Consiglio provinciale e il Presidente della Provincia Autonoma di Trento a desistere dal progetto del prolungamento della A31 fino ad allacciarla alla A22.**

Il Comune di **Folgaria**, con deliberazione del Consiglio comunale di **n. 39 di data 16 dicembre 2019**, dopo l'illustrazione della mozione "No A31" riguardante l'ipotesi di completamento della A31 - Valdastico con uscita a Rovereto sud, che rimarca come la realizzazione dell'opera potrebbe interferire con le falde acquifere che alimentano l'acquedotto a servizio dell'Altopiano e che si tratta di un'opera prodotta da una concezione di trasporti obsoleta e superata, ponendosi in antitesi rispetto alla necessità di perseguire uno sviluppo sostenibile del territorio; inoltre ricorda che l'Alto Adige si è espresso negativamente sull'argomento volendo privilegiare il trasporto merci su ferrovia; infine ribadisce che l'Altopiano ha bisogno di una viabilità efficace, sistemata e allargata ove necessario e soprattutto di mobilità alternativa, **ha affermato la propria posizione di contrarietà all'opera.**

Il Consiglio comunale di **Trento**, con propria deliberazione **n. 12 di data 29 gennaio 2020**, risultando la costruzione di nuove infrastrutture autostradali quali la A31 Valdastico Nord chiaramente in contrasto con le politiche di riduzione del traffico veicolare e del potenziamento del trasporto su rotaia di persone e merci, ha approvato la mozione avente ad oggetto: "le politiche contro il cambiamento climatico e per uno sviluppo ecosostenibile non permettono la costruzione della A31 VALDASTICO NORD", impegnando il Sindaco e la Giunta comunale a trasmettere la **propria posizione di contrarietà all'opera** al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed al Presidente della Provincia autonoma di Trento.

Il Comune di **Avio**, con deliberazione del Consiglio comunale di **n. 8 di data 23 giugno 2020**, dopo l'illustrazione della mozione riferita al completamento della Valdastico, **ha affermato la propria posizione di contrarietà ad un innesto della Valdastico con la A22 a sud di Rovereto.**

Dalla lettura del quadro sopraelencato, emerge come le comunità locali abbiano con decisione, motivazione e coerenza espresso viva preoccupazione per l'intervento ipotizzato, esprimendo posizioni di assoluta contrarietà all'opera. La contrarietà è stata espressa per lo più in periodi immediatamente antecedenti all'assunzione della deliberazione giuntale n. 1058/2021. Questo testimonia l'assoluto spregio e l'incuranza dei rapporti tra istituzione provinciale ed enti locali, allontanandosi dal metodo dell'effettiva partecipazione e del legittimo coinvolgimento degli enti locali alle scelte strategiche interessanti il proprio territorio. Tale atteggiamento contrasta, come già evidenziato in altre osservazioni, con il principio che prevede di conformare l'attività pianificatoria provinciale al metodo della condivisione per la definizione delle scelte.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 2: **la documentazione approvata e pubblicata dall'Amministrazione provinciale risulta del tutto generica e insufficiente per formulare osservazioni compiute e dettagliate nel merito. In seno agli atti, messi in disponibilità dell'amministrazione, non si rinvencono in termini chiari ed oggettivi, gli obiettivi cardine che dovrebbero supportare secondo rigore motivazionale la pianificata variante al PUP.**

Dalla documentazione pubblicata, rubricata "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare" e "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – rapporto preliminare", emerge in tutta evidenza l'assoluta carenza di ogni riferimento a scenari alternativi a quello prospettato, nonché di indicazioni dettagliate rispetto all'ipotesi per la quale è stata prefigurata l'attivazione dell'adozione della variante al PUP.

La documentazione allegata alla delibera della Giunta provinciale n. 1058/2021 connota, peraltro con assoluta genericità, la costituzione di un nuovo corridoio di accesso est per il Trentino senza fornire alcun dato significativo di dettaglio a supporto degli enunciati motivazionali. Tale carenza motivazionale, pertanto, non consente allo Scrivente di operare le opportune valutazioni che l'apporto di una siffatta variante al PUP richiederebbe. Non si riesce infatti a scorgere osservazioni di dettaglio, stante non solo l'assenza di analisi quantitative sul traffico e sulla mobilità in generale, ma anche per una totale mancanza di previsioni, anche solo potenziali, sui quali poter condurre la disamina in oggetto.

Alla luce di tali considerazioni, qualora la Provincia avesse già in suo possesso approfondimenti in merito a scenari alternativi, si richiede di procederne ad una tempestiva pubblicazione. Posto che il materiale prodotto e pubblicato con la delibera della Giunta provinciale n. 1058/2021 è comunque generico, le osservazioni che si possono formulare alla luce del materiale pubblicato, potranno trovare parallelo e consequenziale approfondimento di sistema solo dopo che la Provincia avrà previamente – e doverosamente - integrato il rapporto preliminare ed il documento preliminare.

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

Il secondo capitolo del rapporto preliminare definisce cinque obiettivi generali della variante.

Come avremo modo di dimostrare, gli obiettivi proposti risultano, in primo luogo, distonici ed incoerenti rispetto al PUP vigente e, più specificatamente, confliggono con l'indirizzo strategico e con le linee di azione dichiarate nella relazione illustrativa del PUP dell'anno 2008.

Passiamo quindi in rapida rassegna gli obiettivi enunciati nel rapporto preliminare:

1. Assicurare idonei collegamenti infrastrutturali del territorio provinciale in direzione est con il Veneto;
2. Perseguire mediante nuove infrastrutture la connessione intervalliva tra la valle dell'Adige e la Val dell'Astico;
3. Rafforzare l'attrattività economica del Trentino mediante le grandi reti;
4. Sviluppare il ruolo di centri attrattori di Trento e Rovereto ampliandone il raggio di influenza verso l'Italia e l'Europa;
5. Perseguire effetti non solo trasportisti ma anche socio economici delle nuove connessioni infrastrutturali per rispondere all'esigenza di collegamento del sistema locale.

Gli obiettivi proposti, innanzitutto, appaiono monotematici e unidirezionali, in quanto sembrano formulati per giustificare ad ogni costo la scelta che è stata pianificata con la variante al pup.

Se il **primo obiettivo** declina in termini di assoluta generalità il PUP vigente, in quanto pone l'attenzione su "idonei" collegamenti infrastrutturali, il secondo risulta confliggere inequivocabilmente con il primo.

Infatti, il **secondo obiettivo** si pone apoditticamente l'intento (non dimostrato) di perseguire il collegamento infrastrutturale mediante "nuovi" percorsi e/o connessioni Intervallive.

Il secondo obiettivo, di fatto, esclude la possibilità di ricercare liberamente "idonei" collegamenti in quanto le "nuove" infrastrutture costituiscono un vero e proprio sottoinsieme di collegamenti potenzialmente idonei. In questo modo il secondo obiettivo esclude parte del primo!

Tale circostanza risulta estremamente grave in quanto lo studio proposto dalla Provincia non formula alcun tipo di approfondimento in termini di fattibilità. Pertanto, non si riesce a comprendere come si possa definire un obiettivo che, in termini di priorità, persegua l'introduzione di nuove infrastrutture ad elevato impatto, escludendo quindi in modo aprioristico ogni altra soluzione alternativa (potenziamento di percorsi esistenti, riqualificazione di tratte viarie esistenti, potenziamento di soluzioni elettrificate, ridefinizione del modello integrato della mobilità in termini di sostenibilità e rispetto ambientale).

Del resto, lo studio condotto dalla Provincia Autonoma di Trento, e precisamente a pagina 20 del rapporto preliminare, viene citato testualmente che alle criticità viabilistiche: "va inoltre aggiunta la pressione delle nuove viabilità realizzate come la pedemontana veneta e la A31 sud verso Rovigo".

Alla luce di ciò, trova chiarimento espressione la ragione per cui la Provincia enuncia il collegamento intervallivo quale "nuovo collegamento" e non già "idoneo collegamento".

In effetti, la risposta che la Giunta Provinciale sembra dare alla necessità delle interconnessioni infrastrutturali per il Trentino risulta fondare i propri presupposti più sull'urgenza di rispondere alle pressioni indotte dalla politica espansiva in campo viabilistico già attuata dalla Regione Veneto piuttosto che su principi di sostenibilità e sussidiarietà responsabile.

Alla luce di ciò, parrebbe che il nostro territorio sia destinato a pianificare una nuova connessione viabilistica non già per ragioni di sviluppo urbanistico condiviso e strategico ma piuttosto per assecondare la pressione del modello viabilistico del Veneto.

Il **terzo obiettivo** proposto è quello di rafforzare l'attrattività del Trentino mediante l'integrazione interna ed esterna delle grandi reti infrastrutturali.

Anche tale enunciazione pare preordinata al fine di dimostrare la necessità di una nuova connessione viabilistica, senza peraltro darne gli elementi di contorno e le necessarie integrazioni socio-economiche. Anche questo richiamo costituisce un obiettivo poco affine e sicuramente del

tutto distonico rispetto alle linee di azione che erano state poste dal PUP nel 2008 al fine di garantire uno sviluppo condiviso dell'intero territorio provinciale.

in tal senso si deve infatti ricordare che il PUP nel 2008 aveva posto particolare rilievo ad uno *"sviluppo centrato sulla qualità e non sulla quantità. Va sostenuto e guidato il formarsi di condizioni ambientali che favoriscano una crescita economica basata sull'utilizzo efficiente dei fattori dello sviluppo e non sul loro impiego estensivo. In questa prospettiva si intende favorire la realizzazione di attività caratterizzate da alta produttività ambientale, intesa come capacità di generare un valore aggiunto rispetto alle risorse naturali e ambientali impiegate"* (pag 8 della relazione illustrativa allegato A - PUP 2008).

Il PUP, quale strumento di indirizzo strategico, pone "il territorio come luogo di integrazione di attori, vocazioni, attività. ... omissis... il piano urbanistico provinciale sostiene il recupero e la valorizzazione dell'identità storico, ambientale, culturale e sociale del Trentino .. " (pag 9 della relazione illustrativa allegato A - PUP 2008).

Ed ancora, altra finalità strategica del PUP del 2008 è quella di garantire uno "sviluppo delle vocazioni territoriali vincenti e attenzione ai nuovi segnali. In questo contesto il piano urbanistico provinciale intende porre in evidenza e valorizzare gli aspetti ambientali e paesaggistici che hanno rilievo nel caratterizzare l'identità del Trentino e dei suoi territori, rappresentando le basi materiali della sua visione, nonché dei ruoli che esso può svolgere nell'evoluzione sociale ed economica della macroregione di cui è parte. Questo orientamento presuppone la ricerca di uno sviluppo economico, basato sulla valorizzazione delle risorse locali e sul rafforzamento delle competenze progettuali e gestionali degli attori del territorio, che ne verificano e articolano le specificazioni nei singoli contesti" (pag. 9 della relazione illustrativa allegato A - pup 2008).

Per quanto attiene l'integrazione interna ed esterna, il PUP precisa che "il sistema territoriale del Trentino deve rafforzare la sua posizione socio culturale ed economica produttiva nei macro sistemi internazionali." Tuttavia, tale rafforzamento deve garantire, in primis, un'integrazione della provincia con le altre regioni d 'Europa valorizzando in primo luogo le specificità locali. A tale scopo, il PUP è chiamato a promuovere "l'adozione di modalità di spostamento delle persone e delle merci più efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze della competitività degli operatori. In tal senso va individuato un modello di mobilità in cui il rapporto fra strade e ferrovie risponde in modo equilibrato all'obiettivo di ridurre l'impatto negativo sulla qualità dell'aria che deriva dall'aumento dei carichi di traffico e, allo stesso tempo, di migliorare l'attrattività

e l'integrazione dei territori, nel rispetto di un bilancio ambientale complessivo" (pag. 10 della relazione illustrativa allegato A - PUP 2008).

Ed infine, non certamente per ordine di importanza, il Pup del 2008 pone quale obiettivo una "crescita equilibrata del territorio. Il Trentino deve evolvere nel senso di rafforzare il suo essere comunità del benessere equilibrato e diffuso, generato dall'integrazione tra politica pubblica, produzione privata, associazionismo, volontariato e responsabilizzazione diffusa dei cittadini. In linea con gli orientamenti dello schema di sviluppo dello spazio europeo, la politica del territorio, inteso come risorsa, deve stimolare il riequilibrio dello sviluppo territoriale favorendo l'evoluzione verso un assetto insediativo attento a ricercare il corretto rapporto tra i rischi della congestioni e quelli della dispersione." (pag 10 della relazione illustrativa allegato A - PUP 2008).

Il quarto obiettivo che viene proposto parte dal presupposto di sviluppare il ruolo dei centri cittadini di Trento e Rovereto ampliandone il raggio di influenza verso l'Italia e l'Europa Orientale attraverso la proposizione degli interventi infrastrutturali proposti. Tale obiettivo, del tutto fumoso e generico, non pare cogliere l'essenza dello sviluppo delle singole comunità che peraltro non sono state minimamente coinvolte nel processo di valutazione e di ascolto.

Appare chiaro che le comunità citate, ed in primis quella di Rovereto, potranno diventare poli attrattivi nel momento in cui troveranno concreto sviluppo gli obiettivi strategici che sono stati proposti dalle comunità stesse nell'ambito dei rispettivi programmi di governo contemplati nei documenti unici di programmazione comunali e, più in generale, nelle politiche attive oggi in corso.

Con questo non si vuole escludere la necessità di ricercare una sinergia ed una generale condivisione tra lo sviluppo del sistema di programmazione dell'ente locale e di quello sovraordinato, anzi, in questa sede se ne vuole potenziare ed amplificare l'importanza strategica. Tuttavia, ciò può avvenire solo se si lavora in un quadro integrato ed olistico condiviso e contraddistinto da obiettivi comuni. Qualora gli obiettivi siano divergenti, infatti, si assisterà ad un inutile spreco di energie, a fronte delle quali lo sviluppo auspicato, nella migliore delle ipotesi, rischierà di regredire o, peggio ancora, di implodere.

Porre l'obiettivo così come proposto dalla Giunta Provinciale se, da un lato, significa non valorizzare la forza conoscitiva e programmatica delle comunità locali, dall'altro, rappresenta un approccio superato.

Il vero obiettivo risulta quello di promuovere il miglioramento della qualità complessiva del territorio attraverso un approccio basato su continuità, coinvolgimento e condivisione delle azioni. Infatti, il territorio deve vivere una soluzione di continuità delle azioni sulle varie componenti affinché possa

evolvere in maniera graduale e progressiva, senza fratture drammatiche e contrasti insanabili tra la pianificazione locale e quella proposta dagli enti sovraordinati.

Com'è noto, per l'attuazione dei grandi progetti di sviluppo sostenibili, il coinvolgimento delle migliori energie pubbliche e private disponibili costituisce il paradigma fondante e, oggi, non più negoziabile.

Accanto a ciò, la condivisione delle scelte strategiche, del metodo di lavoro e delle conseguenti azioni operative tra tutti gli attori locali, a partire da coloro che ne risultano più direttamente coinvolti, appartiene ad una sana visione evolutiva volte a garantire adeguate condizioni per la crescita umana, intellettuale e sociale, nell'ambito di un contesto ambientale tendente verso un'eccellenza diffusa, la quale risulta fondata sul mantenimento della identità, sull'elevata competitività, nonché sull'apertura internazionale e sul giusto equilibrio tra valorizzazione delle tradizioni e sviluppo dei fattori di innovatività: sono questi gli aspetti essenziali che non hanno trovato riferimento alcuno, né di merito né tantomeno di metodo, nella formulazione degli obiettivi generali posti a base della variante al piano urbanistico provinciale.

Tale fatto risulta estremamente grave, non solo per le incongruenze registrate tra la filosofia ispiratrice della odierna ipotesi di variante al PUP e le linee guida contenute nel PUP approvato nel 2008, ma anche e soprattutto per la mancanza di dialogo con le comunità locali e, più in generale, con tutti gli attori direttamente ed indirettamente interessati. Tale mancanza, se non integrata e corretta, rischierà di generare un totale incogruenza tra le iniziative di tipo programmatico e quelle di carattere strategico che verranno poste in essere dagli enti territoriali coinvolti.

Per quanto sopra espresso, si ritiene che gli obiettivi proposti nel rapporto preliminare siano del tutto parziali, fumosi, generici e frutto di considerazioni atte a giustificare in termini strumentali l'ipotesi infrastrutturale idealmente pianificata.

Per favorire la lettura in sintesi ed in termini schematici, si riportano le principali ragioni per cui gli obiettivi proposti non sono assolutamente condivisibili:

- gli obiettivi proposti confliggono con la legge approvativa del piano urbanistico provinciale e segnatamente con la visione che il PUP del 2008 si poneva quale base di sviluppo per la comunità trentina;
- viene negata ogni tipo di sussidiarietà responsabile e confronto tra la Provincia e gli enti locali;

- gli obiettivi non risultano sostenibili e non mirano ad uno sviluppo centrato sulla qualità, ma sulla quantità provocando sicuri rischi di depauperamento delle risorse territoriali;
- gli obiettivi non mirano all'adozione di modalità di spostamento delle persone e delle merci efficienti dal punto di vista ambientale e rispondenti alle esigenze della competitività e sostenibile del territorio ma, piuttosto, cercano di dare una risposta prevalentemente economica per rafforzare l'attrattività del Trentino;
- gli obiettivi non tengono conto dei programmi di governo degli enti locali e non sono coerenti con i documenti unici di programmazione dei comuni coinvolti;
- gli obiettivi non valorizzano lo sviluppo delle vocazioni territoriali e gli aspetti ambientali e paesaggistici locali. Gli stessi sono infatti unidirezionali e volti a porre al primo posto la necessità di una nuova infrastruttura di connessione intervalliva escludendo aprioristicamente ogni altra soluzione;
- la visione sottesa sembra cedere il passo alla pressione della nuova viabilità realizzata dalla regione Veneto e quindi la stessa sembra per lo più improntata a subire e rincorrere infrastrutture da altri realizzate piuttosto che governare lo sviluppo della nostra provincia;
- quanto proposto non ha cura di individuare la miglior soluzione possibile mediante lo studio di alternative mediante un approccio indipendente ed integrato al fine di garantire l'apertura internazionale del Trentino;
- le ipotesi fatte sono ben lontane da un approccio basato sulla continuità, sul coinvolgimento e sulla condivisione. Ciò rende il tutto autoreferenziale e privo di una valenza integrata;
- si registra un contrasto, come già peraltro evidenziato, tra gli obiettivi prospettati (da un lato si parla di idonei collegamenti dall'altro si parla di nuove infrastrutture per la connessione intervalliva);
- non esiste alcun tipo di rapporto di coerenza tra gli obiettivi proposti e la visione degli strumenti di programmazione delle comunità locali. Ciò rende difficile coniugare in termini di continuità quanto prospettato dagli obiettivi con i programmi di governo del territorio;
- mancano in termini assoluti riferimenti ad obiettivi di sviluppo sostenibile, riproduttività ambientale, valorizzazione dell'identità storico culturale e sociale dei territori potenzialmente interessati dall'infrastruttura di connessione.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 4: **la proposta formulata non pare sintetizzare, in termini adeguati, gli obiettivi e le finalità volte a preservare le invarianti ambientali, storiche ed identitarie, nonché gli elementi territoriali testimoniali del paesaggio sanciti dal Piano Urbanistico Provinciale. Tali tematiche non vengono affrontate neppure in termini preliminari lasciando tutta la valutazione ad una fase successiva della variante. Infine, non vengono neppure citate in termini di generici obiettivi e prioritarie finalità le evidenze ad oggi in possesso derivanti da studi ed analisi finora condotti.**

Il PUP del 2008 introduce, quale elemento innovativo e peculiare, il tema delle invarianti intese come componenti del territorio a carattere permanente. In particolare, le invarianti assumono un ruolo centrale quale riferimento per la pianificazione. La relazione illustrativa al PUP, al paragrafo 5.1 "Identità e sviluppo locale", riporta quanto segue:

"Il nuovo piano urbanistico provinciale affronta la questione stabilendo nei valori del paesaggio e del territorio, in primo luogo attraverso le invarianti e le aree agricole di pregio, quelli cui ispirarsi per contribuire a creare identità. Più precisamente il nuovo piano attribuisce a questi valori, presenti sull'intero territorio, il significato di fonti irrinunciabili di identità, di criteri ispiratori per la pianificazione a tutte le scale, di essenziale risorsa culturale ed economica."

Ed ancora al paragrafo 5.2 "Inquadramento strutturale e "invarianti" viene specificato che le "invarianti" rappresentano **"quegli elementi aventi carattere di permanenza e di insostituibilità, in quanto strettamente e durevolmente relazionati con l'ambiente e il territorio, nonché con la comunità che in essi si riconosce e si identifica"**.

*Il riconoscimento di tali elementi, che non solo strutturano in modo permanente ma altresì identificano il territorio provinciale, richiede cautele e usi tali da garantirne l'approfondimento e la valorizzazione, conferendogli duratura riconoscibilità, unicità e non sostituibilità. Le **invarianti** sono dunque intese "come gli elementi, i connotati, gli aspetti del territorio dei quali **tutelare, mantenere e arricchire le caratteristiche distintive di stabile configurazione o di lenta modificazione**", vale a dire l'insieme degli elementi (areali, lineari, puntuali) diffusi, strettamente relazionati con l'ambiente e con il territorio che li esprime e assimilabili alle categorie di "beni" in cui le comunità si riconoscono e si identificano.*

Ed ancora al paragrafo 9.2 "Inquadramento strutturale" si riporta che "Le condizioni di equilibrio sono quelle che consentono di mantenere al meglio la funzione principale riconosciuta come propria delle relazioni strutturali:

- le invarianti ambientali devono mantenere la funzionalità ecosistemica,*
- le invarianti storiche e identitarie devono mantenere la capacità di testimonianza e il significato di memoria per chi le percepisce,*
- gli elementi territoriali devono mantenere efficacia funzionale rispetto al sistema provinciale.*

L'Allegato D al Piano urbanistico provinciale, denominato "*Elenchi invarianti*" riporta tutte invarianti del PUP; tra queste rientrano ad esempio le aree ad elevata naturalità ed i Siti Natura 2000. ai soli fini esemplificativi se ne citano alcuni ricompresi nel territorio di Rovereto e delle valli di Terragnolo e Vallarsa:

IT3120083 - MUGA BIANCA - 111,5 - TRAMBIENO

Il carattere peculiare del sito è dato dalla presenza relitta del pino cembro, l'unica nota nelle Prealpi sudorientali. Area di interesse internazionale per il transito di molte specie migratrici a medio e lungo raggio nel periodo tardo estivo e autunnale (migrazione post-riproduttiva).

IT3120100 - PASUBIO - 1835,86 - TERRAGNOLO TRAMBIENO

Area ad elevata variabilità ambientale, poco antropizzata e a naturalità elevata. Apprezzabile contingente di specie endemiche e di rarità floristiche. Il sito è di rilevante interesse nazionale e/o provinciale per la presenza e la riproduzione di specie animali in via di estinzione, importanti relitti glaciali, esclusive e/o tipiche delle Alpi.

IT3120114 - MONTE ZUGNA - 1696,19 - ALA ROVERETO TRAMBIENO

Il paesaggio suggestivo e selvaggio, unito alla presenza di alcune specie rare (legate soprattutto ai prati aridi), rappresentano gli elementi di maggior pregio del sito. Il sito è di rilevante interesse nazionale e/o provinciale per la presenza e la riproduzione di specie animali in via di estinzione, importanti relitti glaciali, esclusive e/o tipiche delle Alpi. Presenza storica di invertebrati legati a condizioni di grande naturalità delle faggete.

IT3120100 PASUBIO 1.835,86 TERRAGNOLO TRAMBIENO

Area ad elevata variabilità ambientale, poco antropizzata e a naturalità elevata. Apprezzabile contingente di specie endemiche e di rarità floristiche. Il sito è di rilevante interesse nazionale e/o provinciale per la presenza e la riproduzione di specie animali in via di estinzione, importanti relitti glaciali, esclusive e/o tipiche delle Alpi.

IT3120080 - LAGHETTI DI MARCO - 35,58 - ROVERETO

Di particolare pregio è la flora dei due laghetti: in tempi successivi vi è stato rinvenuto un gran numero di entità decisamente rare a livello regionale e nazionale. Si tratta di un biotopo di vitale importanza per la riproduzione di molte specie di anfibi e rettili.

IT3120149 - MONTE GHELLO - 147,33 - ROVERETO

Rappresenta alcuni dei prati ad orchidee meglio conservati dal Trentino, significativi sotto l'aspetto vegetazionale. Anche i boschetti termofili ospitano specie di rilievo. Rilevante interesse quale zona di transito degli uccelli durante le migrazioni e nota in passato per l'attività di aucupio, condotta mediante la posa di prodine e tratte. Sito rappresentativo di habitat ad ospitare specie termofile.

Morfologie carsiche

Aree carsiche

44 - Trambileno - Area carsica del Pasubio

Il massiccio del Pasubio rappresenta un vasto altipiano che si estende a SE di Rovereto a quote comprese prevalentemente tra i 1000 - 1500 m di quota e che culmina con i 2232 m di Cima Palon. Il settore sommitale si caratterizza per una morfologia sub-pianeggiante da cui si originano una serie di vallecicole che ne incidono profondamente i versanti. Le litologie dominanti sono rappresentate dalle unità carbonatiche norico-giurassiche, disposte a formare una struttura omoclinale attraversata da due sistemi di lineamenti tettonici orientati NNE - SO e NO - SE. L'assetto strutturale e la natura carbonatica della porzione superiore della successione stratigrafica hanno favorito lo sviluppo di morfologie carsiche superficiali che drenano in profondità le acque meteoriche e di fusione nivale, alimentando alcune importanti sorgenti poste alle quote inferiori (sorgente di Spino - l'acquedotto di Rovereto).

Aree di interesse geologico

Aree di interesse paleontologico

256 – Malga Costa – Trambileno

257 – Monte Buso – Trambileno

264 – Torrente Leno – Vallarsa

Aree di interesse mineralogico

298 – Terragnolo – Borcola – Cava Val Giordano: cava abbandonata di marmo "grigio perla" situata a monte della strada provinciale che porta al Passo della Borcola (q. 1200 m circa). Contesto geologico: filoni subverticali e filoni strato di vulcaniti eoceniche entro Dolomia Principale. Vi si trovano sia minerali delle facies metamorfiche di contatto (marmo brucitico) sia minerali delle vulcaniti. Minerali: oltre alle zeoliti diffuse nei filoni basaltici (natrolite, cabasite, analcime, thomsonite, philipsite, scolecite, ecc.), calcite, dolomite, aragonite, serpentino (lizardite) e brucite. È conosciuta soprattutto per l'aragonite in estetici ciuffi di aghiformi incolori o bianchi.

Sebbene il Rapporto Preliminare della Variante al PUP accenni al fatto che la variante stessa sarà sottoposta alla Valutazione di Incidenza ambientale e che, pertanto, il rapporto ambientale verrà integrato dallo studio di incidenza, rimane comunque evidente che l'area interessata dalla variante è ricca di elementi peculiari dai quali non è possibile prescindere. Spiccano tra esse le aree della Rete Natura 2000 e l'area carsica del Pasubio, che alimenta le importanti sorgenti poste a valle dalle quali trae approvvigionamento l'acquedotto di Rovereto. Né il documento preliminare, né il rapporto ambientale affrontano nel dettaglio tali tematiche, lasciando l'intera valutazione ad una

fase successiva della variante e senza riportare le evidenze che ad oggi derivano da eventuali studi ed analisi finora condotti.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 5: **Assenza, nell'ambito della documentazione presentata, del benché minimo cenno a supporti motivazionali di natura metodologica preventiva, quali, ad esempio, l'analisi socio-economica del territorio che è chiamata a descrivere un quadro conoscitivo preliminare su cui ancorare, in termini di coerenza, gli obiettivi e le linee di indirizzo. Alla luce di tale considerazione le proposte della Provincia risultano del tutto scorrelate e decontestualizzate non rendendo chiari gli obiettivi e le finalità dichiarate con le reali esigenze del territorio.**

Come ben noto qualsiasi ipotesi di intervento infrastrutturale contraddistinto da impatti diretti, indiretti e indotti sul territorio richiede, in termini del tutto preventivi e prodromi, un'approfondita quanto dettagliata analisi socio-economica del territorio interessato.

Le analisi demografiche e, più in generale, del sistema socio-economico di una determinata area geografica, oltre che lo studio congiunturale dei relativi indicatori, consentono di individuare i punti di forza e di debolezza dell'areale geografica in questione, costituendo un indispensabile strumento per la programmazione territoriale.

Pertanto, la conoscenza di tali profili rappresenta una condizione prodroma ed indispensabile per meglio delineare le numerose implicazioni in ambito sociale, economico ed ambientale derivanti dalla modifica di un quadro programmatico di natura urbanistica ed infrastrutturale.

Le ricerche e le analisi socio-economiche sono, infatti, in grado di combinare diversi livelli di analisi e di incrociare le variabili emergenti, sia di natura antropica, sia di natura più squisitamente ambientale.

L'ipotizzare la soluzione di un nuovo collegamento intervallivo interregionale senza contemplare nella documentazione e nel rapporto preliminare alcun tipo di indagine socio-economica significa non determinare alcun tipo di contestualizzazione degli interventi pensati, rendendo assolutamente flebile o addirittura inesistente il relativo supporto istruttorio motivazionale.

Infatti, quanto proposto dalla Provincia non offre alcuna valutazione di inquadramento socio economico dell'ambito coinvolto. Nello specifico, non vengono citate le variabili e gli elementi essenziali delle caratteristiche e dell'evoluzione della popolazione interessata.

Alla luce di tale considerazione, le proposte ipotizzate con la variante al PUP risultano del tutto non correlate e decontestualizzate, non rendendo strutturalmente compatibili gli obiettivi e le

finalità dichiarate con le reali esigenze del territorio. Questo testimonia carenza metodologica e difficoltà nel rendere congruenti gli obiettivi prefissati con il quadro delle esigenze della collettività.

Difatti, solo attraverso un adeguato approfondimento multisettoriale di natura socio-economica è possibile delineare le concrete motivazioni a supporto delle esigenze infrastrutturali evitando, così, la definizione di soluzioni non sufficientemente corroborate da indagini di settore e, pertanto, assunti di significanza meramente ideologica e/o apodittica.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 6: **dalla documentazione presentata non riverbera alcuna indicazione, neppure meramente illustrativa, alla scala di obiettivo generale e di linee direttive, in merito alle soluzioni di approfondimento in materia di analisi delle alternative. Si conferma la mancanza di un quadro conoscitivo anche per il profilo trattato in quanto è auspicabile analizzare in via preventiva le ragionevoli alternative, compresa la non realizzazione dell'ampliamento del corridoio est.**

Al punto 6 del rapporto preliminare allegato alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058/2021 viene evidenziato che *"La VAS richiede la valutazione delle ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano; a questo fine, sono considerati gli effetti ambientali nella valutazione delle scelte"* e che *"In fase di scoping devono quindi essere poste le basi per l'individuazione e valutazione delle alternative"*.

In tal senso, nel rapporto viene precisato che *"Le alternative verranno valutate tramite un'analisi di coerenza interna impostando delle matrici relative alla rispondenza delle azioni previste agli obiettivi generali di piano, agli obiettivi ambientali specifici, agli obiettivi ambientali pertinenti alla variante, ai possibili effetti ambientali, mettendo a confronto, sempre tramite matrice, gli impatti delle diverse alternative sulle varie componenti ambientali"*.

Tali aspetti, però, non vengono minimamente sviluppati nel materiale istruttorio pubblicato dalla Giunta Provinciale in allegato alla deliberazione n. 1058/2021.

Risulta assente, pertanto, qualsiasi indicazione e valutazione delle possibili alternative e dei possibili effetti/impatti sull'ambiente (non viene analizzata neppure la cosiddetta alternativa "0", consistente nella soluzione prevista dal PUP vigente).

Appare indispensabile, dunque, che nella documentazione messa a disposizione dalla Provincia sia contenuta un'analisi, seppure a livello preliminare, delle possibili alternative secondo una logica multicriteriale, anche tramite SWOT ambientale.

L'analisi SWOT, difatti, costituisce un efficace strumento di pianificazione strategica utilizzata per valutare i punti di forza (Strengths), i punti di debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) di un intervento pianificatorio importante.

Tale analisi deve essere approfondita mano a mano che si delinea l'architettura del piano (o dei piani) con l'obiettivo ultimo di prendere una "decisione" che può cambiare nel corso dei vari step di

progettazione e revisione delle bozze di Piano prima della sua emissione, presentazione e adozione.

Perché l'analisi SWOT sia efficace, è necessario avere sin dall'inizio dell'attività pianificatoria ben chiaro quale sia l'obiettivo generale da raggiungere, ovverosia quale sia il più adeguato e ambientalmente compatibile scenario da tratteggiare per il breve e medio periodo.

Gli studi di settore, le proposte politiche e gli approfondimenti conoscitivi delle diverse categorie ambientali:

- aria e fattori climatici;
- acqua (acque superficiali e consumi idrici);
- suolo;
- flora, fauna e biodiversità;
- paesaggio e beni ambientali;
- reti ecologiche;
- rumore;
- rifiuti;
- mobilità e trasporti;

debbono consentire di cambiare direzione e talora la prospettiva e l'approccio alla soluzione del problema pianificatorio.

Risulta pertanto evidente che senza questo tipo di analisi diventa impossibile effettuare ogni qualsivoglia valutazione in merito alle proposte di variante del PUP.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 7: **la documentazione riporta generiche considerazioni sulle esigenze di collegamento espresse dal sistema produttivo, senza citare, però, dati o documenti a sostegno delle esigenze medesime. L'elaborato presentato dalla Provincia riporta l'origine delle necessità anche economiche, richiamando studi commissionati dalla Camera di Commercio di Venezia e redatti dall'Università di Verona, senza peraltro far richiamo agli opinion leader locali (Camera di Commercio di Trento, sistema bancario trentino, associazioni di categoria della Provincia di Trento, Università di Trento, ecc..).**

Nel documento "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – rapporto preliminare" viene riportato che:

"Il territorio trentino è interessato da esigenze di miglioramento dei principali collegamenti infrastrutturali, affrontate da programmi e pianificazione a più scale, che si sintetizzano di seguito:

Le esigenze di collegamento espresse dal sistema produttivo: le piccole e medie imprese che caratterizzano il contesto produttivo di Trentino e Veneto, con la loro posizione strategica rispetto al corridoio transnazionale del Brennero e a quello padano, parte del corridoio "Mediterraneo", sono in grado di esprimere rilevanti potenzialità economiche. Questa dinamicità, caratteristica del sistema produttivo del Nord Est, è supportata da una rete infrastrutturale che ne accompagna solo parzialmente il percorso di sviluppo, richiedendo interventi per sostenere le esigenze di espansione dei mercati e il rafforzamento dei rapporti di scambio in un contesto fortemente orientato alla crescita e all'innovazione."

A supporto di tale tesi non vengono però riportati né documenti né dati. Il nuovo collegamento porta sicuramente ad un accesso facilitato da e per il territorio trentino con importanti ripercussioni sul tessuto produttivo ed economico locale, ripercussioni che, se non vengono ben analizzate e gestite, possono portare anche a conseguenze gravi.

Sarebbe stato opportuno allegare alla documentazione preliminare alla variante al PUP delle considerazioni economico-sociali, riportando eventuali note o pareri delle associazioni di categoria (industriali, imprenditori, commercianti, edili, ...) sulla realizzazione della nuova opera.

Purtroppo, nella documentazione proposta non si ha evidenza di ciò, facendo supporre che non sia stato neppure analizzato tale aspetto. Le ricadute sulla qualità della vita dei Trentini sono invece molteplici e di forte impatto.

A corollario del presente ragionamento, si riporta quanto citato nel documento “corridoio viabilistico d'interconnessione del Trentino con il Veneto – progetto di fattibilità 2018 (Trento) e 2019 (Rovereto) – descrizione sintetica di progetto”, liberamente scaricabile dal sito internet www.a31valdastico.it, redatto dalla società concessionaria autostradale Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.:

“L’opportunità di promuovere soluzioni infrastrutturali in grado di connettere efficientemente le due Regioni, con l’intento di rispondere alle esigenze espresse dagli operatori economici e dal sistema produttivo, connota, infatti, le politiche territoriali e i programmi di sviluppo infrastrutturale.

[...] Le piccole e medie imprese che caratterizzano il contesto produttivo del Trentino e del Veneto, con la loro posizione strategica rispetto al corridoio nazionale Padano e a quello transnazionale del Brennero, sono state in grado di esprimere nel corso dei decenni rilevanti potenzialità economiche.

Questa dinamicità, caratteristica del sistema produttivo del Nord Est, è stata supportata da una rete infrastrutturale che ne ha accompagnato solo parzialmente il percorso di sviluppo, diventando nel tempo inadeguata a sostenere le esigenze di espansione dei mercati e di rafforzamento dei rapporti di scambio in un contesto fortemente orientato alla crescita e all’innovazione².”

Lo stesso documento riporta l'origine di tali considerazioni economiche, che si riporta testualmente:

*“A sostegno di questa tesi non può non essere considerato quanto espresso nello studio “Valdastico Nord – Valorizzazione economica delle opportunità e delle potenzialità connesse alla realizzazione del tratto autostradale” commissionato dalla **Camera di Commercio di Vicenza** e realizzato dal P.S. Studi sull’Impresa dell’**Università di Verona** (a cura di A. Baretta Zanoni, 2011)”.*

Sarebbe quantomeno necessario che la Provincia autonoma di Trento, dunque, analizzi gli studi elaborati dalla compagine veneta e li approfondisca sulla realtà trentina, colloquiando con gli attori locali (camera di commercio di Trento, Università di Trento, sistema bancario trentino, associazioni di categoria, albi ed ordini professionali, ...), al fine di comprendere se, quanto avanzato dalla parte veneta, sia valido anche per il versante trentino. Anche in questo caso, la motivazione

addotta sembra per lo più dettata da pressioni economiche indotte dalla realtà veneta anziché da effettivi studi ed analisi di settore condotte in Trentino per la valorizzazione delle realtà locali.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 8: **la documentazione di variante non fornisce alcun elemento logico, deduttivo e valutativo di natura oggettiva atto a giustificare una rivisitazione della collocazione dei corridoi infrastrutturali di accesso al Trentino. Quanto proposto dalla Provincia prefigura un'idea di corridoio infrastrutturale di accesso privo di ogni ponderata valutazione, anche di carattere multicriteriale, rispetto a quella contenuta nell'attuale PUP. Inoltre non vi è alcun rapporto di spiegazione plausibile rispetto alla ricerca di nuovi corridoi infrastrutturali.**

Il piano urbanistico provinciale del 2008 propone specifici corridoi infrastrutturali di interconnessione tra il Trentino e le regioni limitrofe nella logica di migliorare le relazioni esterne. Nello specifico, il PUP riconosce tre corridoi di accesso rappresentati dal:

- corridoio nord-sud, inteso come asse del Brennero e rivolto principalmente all'Europa del nord;
- corridoio est, rivolto verso il Veneto, Venezia, Trieste, ecc...;
- corridoio ovest, rivolto verso la Lombardia.

Il corridoio est- Valsugana, in particolare, si identifica nell'asse della strada statale con i relativi potenziali sviluppi e nella ferrovia della Valsugana con i corrispondenti interventi di miglioramento. Il PUP al riguardo evidenzia nella relazione illustrativa (pag. 108 Allegato A) che : "su questo asse si concentrerà ... opere di modernizzazione della linea ferroviaria della Valsugana".

Dalla lettura di quanto sopra, è agevole constatare gli adeguati approfondimenti di metodo che nel 2008 erano stati condotti nell'alveo dell'approvazione del nuovo PUP.

Ad oggi, invece, viene prospettata una soluzione alternativa, senza peraltro dare alcuna contezza, nell'ambito del materiale istruttorio, delle reali ragioni poste a fondamento della modificazione della vision del corridoio di accesso in questione. Nella documentazione presentata, infatti, non vi è alcuna argomentazione oggettiva atta a dimostrare per quale ragione si debba abbandonare la soluzione del corridoio est prefigurato nel 2008 a favore di un'altra soluzione. Nello specifico, dovranno essere dimostrati, per poter formulare osservazioni adeguate, sia i costi degli interventi di miglioramento attuati e da attuare lungo l'asse della Valsugana, sia quali e quante opere di modernizzazione della linea ferroviaria della Valsugana sono state effettuate e quante abbisognano di ulteriori approfondimenti, ecc...

In caso contrario, il rischio è quello di modificare in assenza o, comunque, in carenza di motivazione la pianificazione provinciale per alimentare nuove soluzioni e tracciati senza alcun parametro di confronto preventivo. Anche per quanto attiene questo profilo, si riscontra una sostanziale discrasia rispetto alla pianificazione in atto, generando, così, un agire del soggetto pubblico non sorretto da un'adeguata ed oggettiva istruttoria, come tale, fondata anche da comparazioni multicriteriali.

La documentazione agli atti, infatti, risulta priva di qualsivoglia riferimento comparativo, così non consentendo una valutazione oggettiva e ponderata della scelta che l'Amministrazione provinciale sta avviando.

In altri e più chiari termini, manca completamente nella documentazione provinciale presentata una approfondita motivazione analitica tra l'opportunità di pervenire ad un nuovo tracciato di corridoio infrastrutturale di accesso e le ragioni a sostegno di tale esigenza.

Per tali ragioni, si riscontra una sostanziale carenza motivazionale, che è oltremodo necessaria per addivenire al processo di attivazione di una variante al piano urbanistico provinciale.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 9: il **“documento preliminare”** e il **“rapporto preliminare”**, inoltre, non riportano né lo stato di progettazione dell'opera, né l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.. Tali aspetti denotano una mancanza di trasparenza dell'agire provinciale. Alla luce di ciò i documenti sono pertanto da considerarsi strutturalmente carenti in quanto privi degli elementi conoscitivi di base (obiettivi generali e linee direttive che si intendono perseguire) su cui impostare il processo di variante al PUP.

Nel documento “piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare” viene riportato che:

“Rispetto a questo quadro è stato costituito un Comitato Paritetico (Stato, Regione del Veneto, Provincia autonoma di Trento), che nel 2016 ha definito un “Documento conclusivo”, individuando lo scenario di comune interesse “nel corridoio d’interconnessione infrastrutturale tra la Valle dell’Astico, la Valsugana e la Valle dell’Adige, che in territorio trentino si contestualizza anche come un collegamento tra viabilità ordinarie e, segnatamente, tra la SS47 ‘della Valsugana’ e la SS 12‘ dell’Abetone e del Brennero’ il quale presenta le ricadute positive nel contesto dei territori interregionali”. Anche sulla base di quanto contenuto nel Programma di sviluppo provinciale per la XVI Legislatura la Provincia autonoma di Trento nel 2019 ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un Memorandum integrativo che evidenzia la necessità di “un’analisi e un approfondimento più marcato in ordine allo scenario complessivo di mobilità tra il Veneto e il Trentino, nella cornice degli atti programmatici e delle proposte avanzate dai rispettivi Enti territoriali nonché dal citato Comitato Paritetico.”

Nella documentazione proposta per la variante al PUP, non viene riportata né nessuna concreta indicazione progettuale discendente dal lavoro di tale comitato, né gli sviluppi afferenti l'istituzione di gruppi di coordinamento o lavoro su tale opera.

Dal sito internet “www.a31valdastico.it”, liberamente consultabile e gestito dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a., è possibile esaminare un interessante elaborato denominato “processo autorizzativo dell'A31 nord”.

Tale documento riporta:

*“Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) nel 2013 approva il **progetto preliminare** del 1° lotto dell’A31 nord (Piovene Rocchette – Pedemonte), che insiste interamente sul territorio veneto.*

*Per il Lotto 2, il mancato accordo per il tratto trentino dell’infrastruttura porta il CIPE ad istituire, nell’agosto 2015, un **Comitato paritetico**, formato dal Ministero delle Infrastrutture, dalla Regione del Veneto e dalla Provincia autonoma di Trento, con l’obiettivo di giungere a definire un’intesa tra le parti per il 2° lotto. L’obiettivo è raggiunto nel febbraio 2016, quando il Comitato formalizza un’intesa che prevede l’individuazione del nuovo tracciato all’interno di un corridoio viabilistico tra la Valle dell’Astico, la Valsugana e la Valle dell’Adige (...) che in territorio trentino si contestualizzi anche come un collegamento tra viabilità ordinarie (...), tra la SS 47 “della Valsugana” e la SS 12 “dell’Abetone e del Brennero”.*

*Per dare forma alle indicazioni del Comitato paritetico il Ministero istituisce, poi, un **Gruppo di coordinamento**, a cui partecipano gli stessi soggetti, il quale fornisce alla Concessionaria le indicazioni utili ad individuare i possibili tracciati per il completamento dell’infrastruttura in territorio trentino. Il progetto di fattibilità che ne scaturisce, che individua tre tracciati alternativi con sbocco in Val d’Adige a sud di Trento, viene consegnato al Ministero nel luglio 2018, e viene valutato positivamente dalle tre amministrazioni nell’ottobre 2018. Il Ministero, anche a seguito dei nuovi indirizzi espressi dalla Provincia autonoma di Trento, nel maggio 2019, condivide la predisposizione di un nuovo progetto di fattibilità a cura della Concessionaria per un collegamento Val d’Astico – Valle dell’Adige tra Pedemonte e Rovereto sud.*

*La Concessionaria adempie il mandato assegnatole e consegna il **nuovo progetto di fattibilità il 21 ottobre 2019.**”*

Del gruppo di coordinamento non si fa menzione nel documento preliminare o nel rapporto preliminare, con la diretta conseguenza che nell’istruttoria non è possibile riscontrare lo stato di avanzamento della fase progettuale, che è già a livello di progetto di fattibilità. Si denotano, quindi, aspetti afferenti la mancata trasparenza dell’agire della Provincia che, partecipando al comitato paritetico ed al gruppo di coordinamento, non poteva non essere a conoscenza dell’attuale fase progettuale, già assegnata tra l’altro in capo alla società concessionaria dell’autostrada A4.

Alla luce di quanto sopra espresso, si ritiene che la documentazione messa in disponibilità della Provincia autonoma di Trento sia volutamente carente e priva pertanto di quel necessario approfondimento istruttorio che avrebbe dovuto accompagnare la fase prodroma.

In particolare, in virtù di quanto disposto dall'art. 2, comma 1, lett. f) della Legge provinciale n. 15/2015, la formazione degli strumenti di "pianificazione territoriale" deve avvenire nel rispetto dei *"principi di sussidiarietà, partecipazione e valutazione, assicurando il confronto tra Provincia, comunità e comuni, la coerenza delle scelte e l'integrazione e l'aggiornamento del sistema della pianificazione territoriale"*.

Appare evidente che la mancanza di riferimenti ormai consolidati e acquisti in base allo studio di fattibilità dell'arteria in seno alla documentazione in capo alla Provincia, rende gravemente lacunoso il provvedimento minando anche la validità sotto il profilo della giusta e corretta partecipazione.

In tal senso si ricorda che l'art. 19 c. 1 della L.P. 15/2015 recita:

"1. Nella formazione degli strumenti di pianificazione territoriale la Provincia, le comunità e i comuni conformano la propria attività al metodo della partecipazione per la definizione delle scelte, secondo quanto previsto da questa legge. Questo metodo si realizza mediante:

a) il coinvolgimento degli altri enti pubblici, delle associazioni che rappresentano rilevanti interessi di categoria e interessi diffusi e dei gestori di servizi pubblici e d'interesse pubblico nella definizione degli obiettivi e delle strategie di pianificazione dei territori;

b) il coinvolgimento dei cittadini;

c) l'intervento degli enti territoriali confinanti e dei soggetti interessati, secondo quanto previsto dalle procedure di formazione degli strumenti di pianificazione;".

Da questa novella normativa, il fatto di non aver citato e argomentato la fase prodromica della procedura di variante al PUP costituisce una grave lacuna. Per tale ragione, non pare ossequioso del principio di leale collaborazione fra enti sottacere profili di indubbia carenza motivazionale in ordine alle valutazioni condotte e contenute nel rapporto e nel documento preliminari.

Nel documento preliminare presentato, infatti, non trova riferimento alcuno l'istruttoria condotta fino ad ora e quindi lo stesso costituisce una astratta enunciazione di quello che la Provincia intende fare, senza peraltro contestualizzare, come la legge lo richiederebbe, le linee e gli obiettivi che si intendono perseguire. In tale ottica, la Provincia propone un livello di approfondimento astratto e generale che non rende possibile prefigurare delle osservazioni precise per mancanza dell'oggetto, seppur proposto in termini metaprogettuali, dell'idea progettuale.

In estrema sintesi, si ritiene che gli obiettivi proposti nel documento predisposto dalla Provincia siano del tutto generici e difficilmente argomentabili, seppur nella loro parzialità, stante l'assenza di ogni riferimento metaprogettuale specifico e concreto.

Osservazioni afferenti l'ambito **ambientale**:

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 10: **incoerenza con la strategia approvata con deliberazione della Giunta provinciale di data 14 dicembre 2020 n. 2062 "Approvazione del documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS".** L'intenzione di approntare una nuova viabilità infrastrutturata non risulta prevista o neanche allineata rispetto alle strategie provinciali in materia di sviluppo sostenibile recentemente adottate dallo stesso esecutivo provinciale. Gli obiettivi e le linee direttive enunciati dalla Provincia, per quanto attiene il nuovo corridoio di accesso est, sembrano pertanto distonici ed ontologicamente incompatibili rispetto a quelli prefissati in materia di sostenibilità, promozione di modalità di spostamento a minor impatto, miglioramento del trasporto pubblico locale ed intermodale.

La documentazione pubblicata con deliberazione della Giunta provinciale di data 25 giugno 2021 n. 1058, "Piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso Est – documento preliminare" e "Piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso Est – rapporto preliminare", risulta assolutamente contrastante e non coerente con il documento preliminare della strategia provinciale per lo sviluppo sostenibile - SproSS approvato con deliberazione della Giunta provinciale di data 14 dicembre 2020 n. 2062.

L'attuale Giunta provinciale, infatti, nel 2020 ha approvato il documento surrichiamato nel quale vengono indicate le strategie in materia di sviluppo sostenibile del Trentino dal 2030 al 2040. In particolare, per quanto attiene i temi di interesse delle presenti osservazioni, in tale documento viene riportato quanto segue:

"nel Trentino sostenibile del 2030 [...] il traffico merci pesante, che nel 2020 gravava in particolare sull'A22, è stato trasferito su rotaia, grazie all'apertura a regime del tunnel di base del Brennero";

Il documento riporta inoltre le proposte concrete da attuare entro il 2030 per rendere possibile lo scenario prefigurato per la decade successiva:

- 1. ridurre gli spostamenti con veicoli a propulsione privilegiando ove possibile, gli spostamenti...;omissis*
- 2. promuovere l'utilizzo di veicoli elettrici;*
- 3. gestire in maniera dinamica i limiti di velocità lungo l'autostrada;*
- 4. migliorare il trasporto pubblico locale e l'intermodalità;*

5. *promuovere modalità di spostamento a minor impatto a e ottimizzazione del trasporto merci;*

Inoltre, sempre nell'ambito strategia provinciale per lo sviluppo sostenibile, viene sostenuto che per la visione di un trentino sostenibile del 2040 si dovrà privilegiare:

- la mobilità organizzata in chiave sostenibile diffondendo la mobilità alternativa.

Sotto questo profilo, occorre sottolineare che, come ribadito nel documento in commento, la nostra regione ha oramai invertito la tendenza all'aumento dell'urbanizzazione, privilegiando la realizzazione di collegamenti infrastrutturali e di servizi;

E, ancora, si prefigurano proposte concrete da attuare entro il 2030, come, ad esempio, quelle di "rendere maggiormente attrattivo il trasporto pubblico, con frequenze adeguate e servizi all'utenza in senso lato, omissis, all'intermodalità, al miglioramento del parco mezzi, l'acquisto di nuovi bus anche a basso impatto ambientale, con l'introduzione di sistemi di semi-cadenzamento lungo alcune linee ferroviarie... omissis"

Dal quadro proposto, è evidente come la direzione e le strategie che si intendono adottare risultino del tutto antitetiche rispetto a quelle prefissate in materia di sostenibilità ambientale del Trentino, in quanto, come già evidenziato, l'esigenza di realizzare un nuovo corridoio viabilistico per favorire le connessioni tra la nostra regione e quella veneta risulta a ben vedere ancora permeata da logiche tradizionali e senza dubbio superate. Difatti, la direzione in cui la Giunta provinciale sembra muoversi con la presentazione del documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al PUP relativa al corridoio di accesso est, risulta del tutto distonica e anacronistica con le corrette, quanto pertinenti, strategie di sostenibilità ambientale elaborate dalla medesima Giunta con deliberazione n. 2062/2020. Nello specifico, dalla lettura delle strategie sviluppate nell'ambito della sostenibilità nel settore dei trasporti e mobilità, è agevole dedurre la totale difformità e la indubbia incogruenza con la necessità di approntare sul territorio provinciale un nuovo corridoio di accesso verso est.

In questa sede assume un ruolo determinante, anche per gli impatti diretti/indiretti ed indotti che saranno generati dall'ipotizzato corridoio di accesso est, porre l'attenzione, in termini di analisi integrata rispetto agli obiettivi di riduzione dello spostamento con veicoli, sia sull'esigenza di migliorare e potenziare il trasporto pubblico e l'intermodalità, sia sulla previsione, anche in termini di attuazione, di nuove modalità di spostamento a minore impatto ambientale.

Gli obiettivi di sostenibilità e sviluppo ambientale richiamati, non sono stati per nulla considerati nelle componenti metodologiche della documentazione preliminare presentata dalla Giunta provinciale, con la diretta conseguenza che, l'ipotizzata realizzazione del corridoio est, dovrà essere corredata da idonea documentazione volta ad attestarne la conformità rispetto alle prescrizioni di indirizzo dettate in materia di sostenibilità ambientale. Qualora ciò non avvenisse, l'istruttoria non potrebbe che essere qualificata come carente, e ciò sin dalla fase genetica del procedimento di formazione della variante in esame.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 11: **gli obiettivi ambientali specifici risultano del tutto parziali e di valenza monotematica interessando peraltro spazi territoriali circoscritti. Con la presente osservazione, nella denegata e non creduta ipotesi di reale attivazione delle fasi procedurali successive per la variante al Piano Urbanistico Provinciale, si caldeggia l'integrazione degli obiettivi ambientali specifici riportati nel rapporto preliminare con altri molteplici obiettivi di sostenibilità ambientale interessanti il comparto territoriale dell'asta dell'Adige, con particolare riferimento a quelli di pertinenza del Comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina. L'affiancamento dei nuovi obiettivi specifici garantisce una maggiore oggettività nell'approccio metodologico e nelle analisi valutative sugli impatti scaturibili dal nuovo corridoio di accesso ipotizzato.**

Il rapporto preliminare al capitolo 3.5 individua gli obiettivi ambientali specifici che la variante al PUP dovrà perseguire.

Gli stessi sono i seguenti:

- riduzione dei volumi di traffico sulla SS47 della Valsugana;
- miglioramento della qualità ambientale dei centri urbani presenti sulla SS47 – SS349 - SS350;
- miglioramento della qualità ambientale degli ambiti lacuali di Levico e Caldonazzo con conseguente tutela delle risorse idriche;
- riduzione delle emissioni legate agli spostamenti interni.

Dalla lettura degli obiettivi specifici, è di tutta evidenza l'assoluta incompletezza degli stessi e la mancanza di una visione globale che dovrà essere ricercata e perseguita.

Pur ritenendo gli obiettivi proposti condivisibili gli stessi, come sopra detto, non risultato per nulla esaustivi trascurando molteplici riferimenti al fine di garantire una coerenza interna dell'iniziativa avviata.

Solo a titolo meramente indicativo e non esaustivo, nella denegata ipotesi in cui la procedura di variante al PUP dovesse trovare sviluppo, di seguito si individuano gli obiettivi specifici che dovranno essere considerati e quindi puntualmente analizzati per la realtà comunale di Rovereto e più in generale per le altre realtà territoriali ubicate sull'asta dell'Adige:

- **miglioramento delle condizioni di mobilità e minimizzazione delle interferenze nel contesto dello svincolo autostradale Rovereto sud;**
- **favorire il riequilibrio modale** sia nelle città (meno mezzi privati, più mezzi pubblici, mezzi in condivisione), sia nei trasporti extraurbani (intermodalità gomma-rotaia);
- **salvaguardia delle condizioni ambientali dell'intera tratta dell'Adige con particolare riferimento agli eventuali nuovi flussi viabilistici;**
- **tutela e valorizzazione del complesso delle sorgenti idriche alimentanti le reti acquedottistiche comunali** (Sorgente Spino per Rovereto e Mori, Sorgente Acqua Nera per gli altipiani di Folgaria, Lavarone e Luserna, ecc...);
- **conservazione e valorizzazione del parco "Orme dei Dinosauri" e nuovi progetti di spazi pubblici attrezzati** (campo per il gioco del golf, recupero e valorizzazione Rio Coste, ecc...);
- tutela e salvaguardia dei centri abitati (ad es. di Marco) dagli elementi detrattori indotti dalla nuova viabilità (inquinamento, traffico, ecc...);
- **tutela e salvaguardia del contesto individuato dell'ambito omogeneo del paesaggio dei "Lavini di Marco"** (art. 33, comma 2, punto 2.2 delle norme del PRG del Comune di Rovereto), garantendo il rispetto dei seguenti principi:
 - mantenimento del paesaggio prevalente, in modo particolare per quanto attiene la sua articolazione e complessità;
 - mantenimento, valorizzazione e ripristino del sistema dei terrazzamenti presenti nell'ambito di paesaggio;
 - mantenimento della rete dei percorsi campestri e forestali attualmente esistenti, anche con finalità di visita dell'area;
 - salvaguardia e valorizzazione degli elementi evidenti della frana storica dei Lavini (rocce, massi, bordi della frana, ecc);
- **tutela e salvaguardia dell'ambito omogeneo del paesaggio dei "Vigneti di Marco"** (art. 32, comma 2, punto 2.3 delle norme del PRG del Comune di Rovereto), garantendo il rispetto dei seguenti principi:
 - mantenimento del paesaggio prevalente, in modo particolare per quanto attiene la tessitura degli apprezzamenti agricoli;

- mantenimento e valorizzazione e ripristino del sistema dei terrazzamenti presenti nell’ambito di paesaggio;
- **tutela e salvaguardia dell’ambito omogeneo del paesaggio del “Territorio di Noriglio”** (art. 32, comma 2, punto 2.5 delle norme del PRG del Comune di Rovereto), garantendo il rispetto dei seguenti principi:
 - mantenimento dell’articolazione del paesaggio agricolo esistente, in particolare per quanto attiene la tessitura dei campi agricoli e la loro dimensione, i caratteri insediativi e morfologici dei luoghi;
 - mantenimento, valorizzazione e ripristino del sistema dei terrazzamenti presenti nell’ambito di paesaggio;
 - recupero e valorizzazione degli appezzamenti agrari storicamente interessati dalle colture terrazzata della vite;
 - recupero e valorizzazione delle aree storicamente interessate dai prati e dai pascoli;
 - gestione delle aree boscate, in relazione alla generale valorizzazione paesaggistica;
- **tutela e salvaguardia dell’ambito omogeneo del paesaggio della “Malga del Finonchio”** (art. 32, comma 2, punto 2.6 delle norme del PRG del Comune di Rovereto), garantendo il rispetto dei seguenti principi:
 - mantenimento e valorizzazione paesaggistica del sistema di prati e pascoli esistente;
 - gestione delle aree boscate, in relazione alla generale valorizzazione paesaggistica dei boschi
- **tutela e salvaguardia dell’ambito omogeneo del paesaggio del “Monte Zugna e la Frana dei Lavini”** (art. 32, comma 2, punto 2.7 delle norme del PRG del Comune di Rovereto), garantendo il rispetto dei seguenti principi:
 - gestione delle aree boscate, in relazione al mantenimento ed al recupero naturalistico e paesaggistico delle aree sommitali di pascolo;
 - gestione delle zone boscate di margine rispetto all’area urbana di Rovereto, attraverso interventi di conversione del bosco a dominanza di conifere con boschi misti di latifoglie;

- **conservazione e valorizzazione del sistema dei valori naturalistici, paesaggistici, antropici e geologici del "Parco dei Lavini di Marco"** (art. 35 delle norme del PRG del Comune di Rovereto), garantendo il rispetto delle seguenti strategie:
 - conservazione e valorizzazione del sistema delle risorse naturali presenti;
 - sviluppo di attività ricreative e di conoscenza degli ambienti naturali compatibili con il sistema delle risorse naturali;
 - valorizzazione e sviluppo dei percorsi di visita interni;
 - miglioramento del sistema dell'accessibilità;
 - gestione con finalità naturalistiche e paesaggistiche della componente boscata;
 - mantenimento e miglioramento delle attività agricole presenti;
- **conservazione e valorizzazione del sistema del "Parco del Cengio Alto"** (art. 37 delle norme del PRG del Comune di Rovereto), garantendo le previsioni contenute nello "Studio paesaggistico per le aree del monte Zugna, Cengio Alto e Piste dei Dinosauri" approvato dalla Giunta Municipale con deliberazione 27 aprile 2005 n. 115;
- **tutela dell'ambito "Campana-Casteldante"** (art. 38 delle norme del PRG del Comune di Rovereto);
- **riqualificazione dell'ambito "Paesaggio Verticale della Ruina Dantesca-Zugna" (art. 38bis delle norme del PRG del Comune di Rovereto).**

L'elencazione sopra espressa riporta voci ed elementi con portata implicita di obiettivi ambientali specifici paragonabili per dignità ed importanza a quelli proposti nel rapporto preliminare. Gli stessi dovranno pertanto, qualora l'illustrissima Giunta provinciale decidesse di proseguire con l'iter di variante al PUP, essere analizzati e valutati nella matrice di coerenza atta a stabilire la fattibilità dell'intervento.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 12: **mancata valutazione, e conseguente estrinsecazione nei rapporti istruttori, delle criticità geologiche, idrogeologiche e di sicurezza del suolo, seppur in termini di enunciazione di obiettivo o linea direttiva da perseguire. Stante la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto, vengono richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti con rischio di estinzione. Tali profili dovranno essere valutati con assoluta attenzione e posti quali imprescindibili indicatori nella eventuale fase di approfondimento. Peraltro tali questioni non vengono considerate nel rapporto preliminare allegato alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058/2021.**

Il territorio ricompreso tra Rovereto e Lastebasse rappresenta un "unicum" per le sue caratteristiche naturalistiche, geologiche, idrogeologiche e tettoniche.

Questo implica che qualsiasi percorso infrastrutturale unisce i punti di partenza e di arrivo (Lastebasse - Marco di Rovereto), presenta complesse problematiche ambientali e, più in generale, legate alla sicurezza dei suoli e delle risorse idriche ivi presenti.

Tali profili non vengono minimamente sviluppati nel materiale istruttorio messo in disponibilità da parte della Giunta Provinciale con la deliberazione n. 1058/2021.

Infatti, nel punto 3.4, rubricato "Principali obiettivi generali di protezione ambientale", del rapporto preliminare, le questioni di tutela del sistema carsico vengono affrontate solo genericamente, senza peraltro prefigurare puntuali soluzioni di metodo.

L'area del Pasubio è abbracciata dai due torrenti (Leno di Vallarsa e di Terragnolo) che corrono copiosi senza presentare nessun affluente; risulta quindi evidente che i due torrenti sono alimentati dalle sorgenti che si trovano numerose lungo gli alvei dei corsi d'acqua.

Dall'esame della carta geologica, dalla quale vengono desunti gli elementi di permeabilità e di carsismo propri dei vari litotipi presenti nell'area, emerge chiaramente come le strutture tettoniche e le lineazioni, desunte dalle foto aeree e dal modello digitale del terreno, verranno tagliate trasversalmente da qualsiasi percorso di collegamento autostradale tra Lastebasse e la frazione di Marco. Da tale considerazione non si può non dedurre che, tale incisione sul territorio, non potrà

che provocare una forte azione di drenaggio delle acque sotterranee, con conseguente rischio di estinzione delle sorgenti presenti.

Oltre a ciò, si deve tenere in considerazione la natura carsica di tutto il territorio interessato.

La Relazione Idrogeologica, eseguita dalla Provincia Autonoma di Trento nel marzo del 2008 sullo studio delle sorgenti Spino, Molino e del Pasubio evidenzia, infatti, che i tracciati in galleria nell'area del monte Pasubio, "intersecando le faglie a direzione scledense (NW-SE), si addentrano nell'area di ricarica delle più importanti risorse idriche della zona, costituite da sorgenti tettonocarsiche: la sorgente "Spino" (portata minima 600 L/s, al servizio degli acquedotti di Rovereto e Trento), la sorgente "Molino" (portata di 25-50 L/s, non captata), le sorgenti "diga Toldo" (portata 30 L/s, utilizzate per itticoltura)." Più avanti afferma che "Nel settembre - ottobre 2007 sono state eseguite alcune prove di tracciamento nell'area del Pasubio, con quantità anche rilevanti di tracciante al fine di ottenere un segnale di risposta ben definito. Le prove hanno confermato la connessione idrogeologica tra il punto di immissione (nel Pasubio, tra Malga Zocchi e la Bocchetta dei Foxi) con le sorgenti "Spino", "Molino" e "Rocchi", ed escluso una connessione per le sorgenti "Peschiera" (cod. PAT 4180), "Toldo" (cod. PAT 4080 e 4142), "Coste", "Val dei Lombardi" (cod. PAT 4154). Risulta confermata una classificazione del sistema carsico come sistema a dreni interdipendenti, in cui sono presenti sottosistemi indipendenti. ... Saltori (1993) sulla base di sezioni seriate ha costruito una carta delle isoipse del tetto del substrato impermeabile (base della Dolomia Principale) dell'area del Pasubio, considerando ragionevolmente che l'andamento del substrato impermeabile definisca la direzione di deflusso regionale della circolazione idrica, osservando che le acque del massiccio del Pasubio recapitano preferenzialmente verso la confluenza dei due rami del Leno."

La presenza di grandi cavità carsiche in tutta la zona interessata dai possibili tracciati stradali, è stata rilevata anche durante tutti i lavori che sono stati eseguiti nel passato per realizzare piccole gallerie a scopo sia idroelettrico, che acquedottistico.

Si citano, a titolo esemplificativo, due casi: uno descritto da Venzo e Fuganti nel 1967; l'altro dall'ASM di Rovereto relativo ai lavori per la realizzazione della galleria serbato dello Spino.

Nello specifico, nel primo caso tratto da Venzo, Fuganti 1967 si rileva che: "... l'esecuzione delle opere ha praticamente confermato tutte le previsioni e le massime venute d'acqua 40 l/sec sono a circa 2.500 m da Stedileri in una zona fagliata. Durante lo scavo fu scoperta una voragine carsica entro la Dolomia Principale alla progressiva 1.940 dall'imbocco ovest e la sua genesi è da

attribuire a fenomeni di soluzione ad opera delle acque sotterranee scorrenti entro piccole faglie che rappresentano vie preferenziali all'azione dissolutrice."

Ciò documenta uno stretto rapporto tra l'attività tettonica dell'area e l'azione di cattura e dispersione delle acque ipogee.

Il secondo caso, invece, a cura di ASM attesta che: "Lo scavo della galleria serbatoio di Rovereto (sorgente Spino) entro le rocce del Gruppo dei Calcari Grigi (quota di uscita 283 m s.l.m.) incontrò in alcuni punti venute d'acqua consistenti, e un crollo di roccia, e portò all'estinzione temporanea di alcune sorgenti, rimediata con opere di impermeabilizzazione del cavo (lamine di acciaio inox e cementazione dell'intercapedine tra queste e la volta)."

Altro aspetto da considerare è la stabilità dei versanti, specie lungo i versanti del Leno di Terragnolo dove le alluvioni antiche terrazzate del torrente Leno spesso creano fenomeni di forte instabilità.

In tal senso, ricordiamo la frana del 2014, in corrispondenza dei laghetti del Leno e che ha comportato la chiusura della strada di accesso alle frazioni di San Nicolò e Fontanelle sul versante destro del torrente Leno, ha costretto gli abitanti delle medesime località a percorrere una lunga deviazione per raggiungere Rovereto.

Inoltre, nella relazione tecnica eseguita dal Consorzio Reatia (ing. Massimo Raccosta) per conto di Autostrada Brescia, Verona, Vicenza Padova SpA, settembre 2011, ossia la Relazione Geologica al tracciato T5, che prevedeva il passaggio a partire dalla frazione Geroli a mezza costa e in galleria si legge che: "... Nel tratto, oltre alle basse coperture delle gallerie Geroli, Ronchi e Corni, si segnala la presenza di fenomeni di erosione accelerata che coinvolgono gli imbocchi delle stesse gallerie, i tratti all'aperto ed il viadotto Della Zal. Il tratto è difficilmente accessibile ed indagabile con sondaggi. Le criticità del tratto T5, almeno così come concepito, sono tali da determinare condizioni al limite della fattibilità geologica."

Gli aspetti sopra espressi testimoniano come la tematica dei profili ambientali e, più in generale, della sicurezza dei suoli non può che richiedere la necessità di una verifica preventiva, da un lato, rispetto ad ogni tipo di approfondimento tecnico e, dall'altro, di tipo procedimentale prima di attivare soluzioni di variante al PUP.

Quanto sopra espresso pone, infatti, evidenti soluzioni di criticità idrogeologiche, di stabilità dei versanti e di congruo approvvigionamento idrico.

Tali profili, infatti, costituiscono una indubbia fonte di conoscenza empirica e, come tali, non possono non essere ricompresi nel documento preliminare e nel rapporto preliminare sui quali la giunta provinciale ha attivato il procedimento di variante al PUP.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 13: **obiettivo imprescindibile è la salvaguardia della rete idrogeologica roveretana e del contesto limitrofo. L'intero massiccio del Pasubio, dal punto di vista idrogeologico, è da intendersi come un sistema altamente fragile ed interconnesso, e quindi lo stesso non potrà essere intercettato in nessuno modo, nemmeno in maniera tangente da qualsiasi tipo di opera, che comprometterebbe in maniera irreversibile sia l'aspetto quantitativo, che qualitativo delle fonti idriche ad esso correlate. La completa assenza di filtri naturali e di difese rende le sorgenti suscettibili nei confronti di ogni tipologia di inquinamento che direttamente o indirettamente potrebbe giungere nel perimetro della montagna. Qualsiasi opera che dovesse essere realizzata anche a valle dei moti di filtrazione, può costituire un drenaggio artificiale e quindi causare un esaurimento, più o meno repentino, dell'acquifero che alimenta le sorgenti basali, tra le quali in primis la sorgente di Spino.**

Si intende di seguito richiamare quale sia la conformazione geologica del massiccio del Pasubio in relazione ai moti di filtrazione che lo attraversano, e che danno origine ed alimentano, tra le altre, la sorgente di Spino.

Le informazioni sono state riportate sulla scorta delle conoscenze che il Gestore della rete idrica cittadina ha maturato in decenni di attività, anche tramite numerose campagne sperimentali atte a caratterizzare la sicurezza delle proprie fonti idriche.

Non occorre ricordare che la sorgente di Spino (ed in generale il contesto idrogeologico che colloca nelle vicinanze anche la sorgente Molino), unica per caratteristiche di abbondanza e qualità, alimenta i comuni di Rovereto e Mori, ed in futuro alimenterà l'intero fondovalle della Vallagarina, potendo arrivare in condizioni di emergenza, fino alla città di Trento. La popolazione attualmente servita si aggira attorno alle 50.000 persone, che possono più che raddoppiare potenzialmente.

La qualità dell'acqua della sorgente è completamente differente rispetto a quella che si può emungere da pozzi nel fondovalle.

Il Pasubio è un massiccio di rocce calcaree e dolomitiche che ospita un sistema carsico il cui sviluppo è stato potenziato dalla presenza di un sistema tettonico pervasivo.

Il fenomeno carsico si è sviluppato per soluzione dei carbonati (calcite e dolomite) da parte delle acque meteoriche con CO₂. Questo processo inizia in superficie nella zona di altopiano e si

sviluppa in profondità, con i maggiori effetti lungo i giunti di strato e le fratture di origine tettonica, sino a giungere al substrato non carbonatico e non carsificabile.

Si è così creata una rete di condotti e di caverne che costituisce un vasto serbatoio per le acque meteoriche di infiltrazione, che scorrono principalmente verso i recapiti della zona di Trambileno e Rovereto.

Visto l'interesse altamente strategico, negli anni il gestore ha realizzato numerose prove di riscontro per capire le correlazioni tra le doline, le faglie, ed i vari punti di accesso al massiccio, e le sorgenti poste alla sua base. Tali prove sono state effettuate immettendo nelle sopraccitate zone dei traccianti non tossici, rilevando se e con che ritardo gli stessi si presentavano alle sorgenti.

Le prove negli anni sono state numerose, svolgendosi però con metodologie più o meno simili.

I risultati a cui si è giunti, confermano che l'intero massiccio presenta un fenomeno carsico assai diffuso, ed oltretutto altamente connesso

Si possono infatti evincere le seguenti risposte idrauliche rispetto all'iniezione di tracciante:

- il flusso predominante (in termine quantitativo) avviene di fatto in direzione Sud/Est – Nord/Ovest, portando la grande maggioranza della portata erogata dal sistema di surgive, nella zona a scavalco tra i due Leni, nel comune di Trambileno:
 - Sorgenti Spino e Molino nel versante di Vallarsa
 - Sorgenti Rocchi in Valle di Terragnolo.

Questo significa che gran parte dell'acqua di pioggia che cade sulla sommità del massiccio, viene convogliata, seppur con tempistiche diverse, verso Rovereto.

- il fenomeno avviene in tutte le direzioni (non quantitativamente). Seguendo infatti il percorso dei traccianti, si è notato come immissioni sul versante di Vallarsa possono affiorare tanto sullo stesso versante, quanto su quello di Trambileno, e viceversa.
- vi sono canali assai diretti, ovvero con tempistiche di risposta molto rapide, che giustificano l'esistenza di veri e propri torrenti, interni al massiccio, con la quasi completa assenza di filtrazione dell'acqua.

Focalizzandoci sulle sorgenti di interesse:

- l'area di alimentazione delle tre sorgenti principali si estende a tutto il massiccio del Pasubio.
- la profonda incisione della valle dell'Orco non è un limite idrogeologico.
- le prove in alta quota danno responso positivo per tutte le sorgenti basali, mentre le prove a bassa quota danno esiti diversi alle sorgenti basali, a seconda della frattura in cui è fatta l'immissione.
- vi è un'elevata capacità di assorbimento dell'epicarso con infiltrazione in profondità.
- vi è un'elevata velocità di deflusso (tra 1 e 2 km/giorno).

- il deflusso preferenziale coincide con le linee di faglia.
- vi è grande vulnerabilità agli inquinamenti superficiali.

Stesso ragionamento vale anche per altre sorgenti importanti, collocata in valle di Terragnolo, che ad esempio servono l'altopiano di Folgaria.

Per quanto sopra riportato si può ben intendere come l'intero massiccio del Pasubio, dal punto di vista idrogeologico, sia da intendersi come un sistema altamente fragile ed interconnesso, e quindi non debba essere intercettato in nessuno modo, nemmeno in maniera tangente da qualsiasi tipo di opera, che comprometterebbe in maniera irreversibile sia l'aspetto quantitativo, che qualitativo delle fonti ad esso correlate.

La completa assenza di filtri naturali e di difese rende le sorgenti suscettibili nei confronti di ogni tipologia di inquinamento che direttamente o indirettamente possa giungere nel perimetro della montagna a varie quote.

Qualsiasi opera che dovesse essere realizzata anche a valle dei moti di filtrazione (nel perimetro della città di Rovereto, per intenderci), può costituire un drenaggio artificiale e quindi causare un esaurimento, repentino o meno, dell'acquifero che alimenta le sorgenti basali, tra le quali la sorgente di Spino.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 14: **nel rapporto ambientale si rinvia ad una fase successiva la definizione e lo sviluppo di un quadro relativo al monitoraggio ambientale. Gli indicatori oggetto di monitoraggio esprimono notevole delicatezza e posto che gli impatti legati alla nuova infrastruttura saranno devastanti, sia nel breve/medio termine, durante la fase di cantiere, sia a lungo termine, in fase di esercizio, gli stessi dovranno essere molteplici e atti a descrivere tutte le condizioni di criticità (emissione di sostanze inquinanti, uso del suolo, superficie impermeabilizzata, aree sottoposte a vincolo paesaggistico e già tutelate, consumi finali di combustibili fossili, emissioni di gas, ecc...).** Per rispondere adeguatamente alle esigenze delle politiche di sviluppo sostenibile, caratterizzate da una equilibrata integrazione di fattori ambientali, sociali ed economici, si ritiene che gli indicatori debbano necessariamente essere inseriti in una logica di sistema. Nella denegata e non creduta ipotesi che la procedura trovi prosecuzione, è opportuno quindi disporre di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali.

Al punto 7 del rapporto preliminare allegato alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058/2021 viene riportato che *"il monitoraggio della variante, che deve essere progettato in fase di elaborazione della stessa e descritto nel Rapporto ambientale, dovrà prevedere:*

- la descrizione dell'evoluzione del contesto ambientale con riferimento agli obiettivi di sostenibilità generali, mediante la definizione di indicatori di contesto. Tali indicatori dovranno essere popolati per consentire di misurare lo stato del contesto ambientale nel momento della elaborazione della variante e la sua evoluzione;*
- il controllo dell'attuazione delle azioni della variante e delle eventuali relative misure di mitigazione/compensazione, mediante la definizione di indicatori di processo;*
- il controllo degli effetti significativi sull'ambiente mediante la definizione di indicatori di contributo che misurano la variazione del contesto imputabile alle azioni della variante."*

Nel rapporto preliminare si rinvia la definizione e lo sviluppo del monitoraggio ambientale alle successive fasi di elaborazione della variante.

Si comprende immediatamente, seppur a livello qualitativo, sulla scorta di indicatori, quali:

- emissioni di sostanze inquinanti;
- superamenti dei limiti di immissione acustica per le sorgenti controllate;
- uso del suolo, superficie impermeabilizzata, rischio idrogeologico;
- superficie delle aree naturali protette terrestri (Parchi Nazionali, Parchi Regionali, Riserve Naturali, altre Aree Protette)e dei siti Natura 2000, tipologie di habitat (secondo il sistema di classificazione europeo Corine Biotopes), classificazione del Valore Ecologico degli habitat, classificazione della Sensibilità ecologica degli habitat, classificazione della Pressione antropica sugli habitat, classificazione della fragilità ambientale degli habitat;
- aree sottoposte a vincolo paesaggistico e già tutelate;
- consumi finali di combustibili fossili, emissioni di gas;

che vi sono punti di notevole delicatezza e che gli impatti legati alla nuova infrastruttura saranno devastanti sia nel breve/medio termine, durante la fase di cantiere, sia a lungo termine, in fase di esercizio.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 15: **mancata valutazione di iniziative volte alla mitigazione, compensazione ed integrazione territoriale della proposta. Nella documentazione oggetto di istruttoria non vengono tratteggiate neppure in termini di obiettivi generali le strategie che si intendono percorrere per la prevenzione e la tutela dell'ambiente, con la conseguente mancanza di ogni riferimento all'analisi preventiva degli impatti generati dall'ipotizzato nuovo corridoio di accesso. La previsione di infrastrutture di tali portata, infatti, deve essere preceduta da congrue analisi atte a considerare le condizioni e le precondizioni ambientali e paesaggistiche, valorizzando le peculiarità attraverso misure volte alla riqualificazione delle aree in cui le opere si inseriscono.**

Nel documento preliminare allegato alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058/2021, in termini piuttosto generici, si rinvia ad un futuro "Rapporto ambientale" la possibilità di delineare strategie volte a orientare gli studi di fattibilità nell'ottica di coerenti trasformazioni dell'assetto territoriale e paesaggistico-ambientale, anche delineando ipotesi di mitigazione e compensazione come elementi sinergici e funzionalmente integranti la sfera tecnico-progettuale.

Si ritiene che, seppur a livello preliminare, debbano essere tratteggiate le strategie che si intendono percorrere per delineare soluzioni di mitigazione, compensazione ed integrazione territoriale della proposta.

La prevenzione e la tutela dell'ambiente devono essere perseguite attraverso politiche di riduzione dell'impatto ambientale delle opere e delle attività antropiche, attraverso un'azione tesa al miglioramento ambientale e paesaggistico del territorio.

Con un'analisi degli impatti, assente nei documenti allegati alla deliberazione giuntale più volte citata, si potrebbero evitare o comunque minimizzare gli impatti negativi.

E' indispensabile, sin dalla previsione della nuova infrastruttura, una continua interazione con gli analisti degli impatti per individuare idonee misure di mitigazione e compensazioni.

Le tipologie più frequenti di impatto per le quali adottare interventi di mitigazione sono:

- impatto naturalistico (riduzione di aree vegetate, frammentazione e interferenze con habitat faunistici, interruzione e impoverimento in genere di ecosistemi e di reti ecologiche);

- impatto fisico-territoriale (scavi, riporti, rimodellamento morfologico, consumo di suolo in genere);
- impatto antropico-salute pubblica (inquinamenti da rumore e atmosferico, inquinamento di acquiferi vulnerabili, interferenze funzionali, urbanistiche, ecc.) ;
- impatto paesaggistico quale sommatoria dei precedenti unitamente all'impatto visuale dell'opera.

La previsione di infrastrutture di tale portata, infatti, devono essere precedute da opportune analisi che considerino le condizioni e le precondizioni ambientali e paesaggistiche, valorizzando le peculiarità attraverso misure volte alla riqualificazione delle aree in cui le opere si inseriscono.

In questa chiave, devono essere date indicazioni relative all'inserimento paesaggistico-ambientale delle opere medesime, trovando le risoluzioni e le risposte alle criticità anche pregresse del sistema territoriale considerato.

In particolare, l'infrastruttura dovrebbe essere concepita in modo integrato e prefigurare la realizzazione di un nuovo "paesaggio" costituito, oltreché dal tracciato o dal manufatto vero e proprio, anche da una serie di elementi di tipo puntuale, lineare ed areale, che ricostruiscano e rafforzino il contesto interessato con opere di compensazione che siano in grado di migliorarne la connettività e ridurre i fattori di discontinuità.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 16: **incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di pianificazione comunale.** Dalla lettura della documentazione afferente la Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est emerge la netta incompatibilità con gli obiettivi dell'Amministrazione per la valorizzazione dell'ambito posto a sud di Rovereto. Nel caso l'iter della variante al PUP proceda ulteriormente si chiede vengano inseriti nella valutazione, tra gli obiettivi generali e specifici, la garanzia di tutela dei profili richiamati nel rapporto istruito.

Dalla lettura dei documenti denominati "Piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso Est – documento preliminare" e "Piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso Est – rapporto preliminare", si apprende che il corridoio intervallivo tra la Valle dell'Astico e la Valle dell'Adige prevede, quale nuovo terminal, uno svincolo in corrispondenza della zona sud di Rovereto. Tale comparto, posto al limitare della zona produttiva di interesse provinciale, è stato al centro di diversi approfondimenti da parte dell'Amministrazione comunale per la presenza di numerosi elementi di carattere culturale, paesaggistico, turistico, storico, geologico e paleontologico. Attraverso questi studi, l'Amministrazione ha inteso avviare un programma teso a valorizzare ed tutelare gli elementi sopracitati, i quali costituiscono un carattere identitario - culturale del territorio e del paesaggio, al fine di trovare nuove vocazioni per la città.

In tal senso, il Consiglio comunale con deliberazione n. 8 di data 29 gennaio 2021 ha approvato il Documento unico di programmazione (DUP) 2021-2023. Altresì la Giunta comunale con deliberazione n. 166 di data 27 luglio 2021 ha approvato il Documento Unico di Programmazione per gli anni 2022-2024, Sezione strategica (SeS) come successivamente presentato al Consiglio comunale nella seduta di data 29 luglio 2021.

Dalla lettura di tali strumenti programmatici, emerge che il Comune di Rovereto è attivo nella valorizzazione ambientale del suo territorio con progetti attuati nel contesto della valorizzazione della rete Natura 2000, quali il biotopo dei Lavini, il bosco della città, comprensivo della demolizione del comparto ex Anmil, come da accordi con la Provincia e la Patrimonio spa e le piste delle orme dei dinosauri.

Le orme sono un patrimonio che rende uniche in campo paleontologico le pendici del Monte Zugna. L'amministrazione, di concerto con il Muse ed il Museo Civico, sta avanzando un progetto di riqualificazione dell'area. In questa direzione la stessa ha dettato un metodo di lavoro logico e consequenziale: In primo luogo, ha dato corso alla condivisione e successiva approvazione di una variante al Piano Regolatore Generale nella quale ha trovato istituzione pianificatoria l'ambito del paesaggio verticale della Ruina Dantesca;

La progettualità è stata indagata mediante uno studio pianificatorio – paesaggistico finalizzato a sviluppare le specificità dei singoli ambiti di paesaggio, attraverso azioni omogenee atte a favorire la lettura integrata del territorio individuando linee di sviluppo e criteri comuni;

Lo studio predisposto ha prefigurato una visione sostenibile e volta alla valorizzazione del monte Zugna e del comparto dei Lavini;

Il tutto ha trovato declinazione mediante scenari temporali volti alla riattivazione di connessioni, reti, punti di interesse e micro-ambiti attrattivi per la narrazione del territorio (Ruina Dantesca – Zugna). In particolare, tra le priorità è stato indagato l'areale ospitante le orme dei dinosauri, il potenziamento della baita degli alpini e le relative urbanizzazioni ad isola, nella logica di garantire un approccio sostenibile e nel contempo innovativo per la fruizione degli spazi;

Tali progettualità sono in divenire e, grazie ad accantonamenti economici appartenenti al fondo strategico comprensoriale, potranno trovare naturale definizione attuativa. In questo senso, la Comunità della Vallagarina, contribuendo al finanziamento, ne ha di fatto riconosciuto la strategicità su tale ambito non solo a livello locale, ma su larga scala.

Nel contesto del fondovalle sta trovando sviluppo l'ambito ricreativo e sportivo volto ad accogliere nuove opportunità ludiche, quali le attrezzature per il golf e i percorsi sostenibili volti alla connessione del territorio (ciclopedonalità Marco-Lizzana).

L'Amministrazione ha già individuato qualificati professionisti per l'elaborazione delle relative progettazioni che, dopo aver trovato una generale condivisione e la necessaria partecipazione, verranno interessate dalla formale concessione dei finanziamenti per l'attuazione del progetto sovracomunale della Ruina Dantesca. L'ipotesi è quella di realizzare:

- l'ampliamento della Baita degli Alpini per finalità ricreative, culturali e didattiche;
- la definizione di nuovi percorsi periurbani naturalistici e tematici;
- la conservazione e valorizzazione del parco orme dei dinosauri;
- l'approntamento (mediante valorizzazione di un ambito degradato) del campo da golf;

- la creazione di nuovi spazi pubblici attrezzati (ex Aragno, recupero ex cava, valorizzazione Rio Coste, ecc).

In questo contesto assume rilievo l'importante accordo sottoscritto tra la municipalità di Rovereto ed i proprietari del compendio ex Aragno, che ha consentito la materiale riqualificazione del contesto attraverso la demolizione degli elementi detrattori che contraddistinguevano l'areale.

Risulta, infatti, cronaca di questi ultimi mesi la valorizzazione del contesto attraverso un primo intervento di carattere prodromico che costituisce il viatico per l'approntamento di nuove funzioni, prevalentemente pubblicistiche o/e di interesse collettivo.

Accanto a ciò non si deve poi dimenticare l'impegno che la scrivente Amministrazione sta riservando alla ridefinizione dei percorsi ciclabili ambientali nel novero dell'ambito del Rio Coste e la conseguente valorizzazione degli areali ricompresi tra il Rio Coste e lo spazio in cui ha trovato progettualità la bretella alla Mira.

Gli spazi in questione, oggi meramente residuali e contraddistinti da implicite criticità/fragilità ambientali, nel corso del 2020 hanno trovato in gran parte acquisizione da parte dell'Amministrazione comunale per la generazione di un naturale parco agricolo-boscato, al fine di trasformare l'areale in parola in vero e proprio elemento fondante per un impiego pubblicistico del contesto in parola.

Dalla lettura di quanto sopra, che costituisce sintesi fedele dei Documenti di programmazione comunale, si comprende la preoccupazione dell'Amministrazione per la palese divergenza tra le politiche concertate con la Comunità di Valle e la stessa Provincia e la proposta di variante al PUP.

Pertanto, nella malaugurata ipotesi in cui la PAT proceda con l'iter della variante volta ad individuare il paventato collegamento Valle dell'Astico – Valle dell'Adige in zona Rovereto sud, l'Amministrazione comunale ritiene, quale elemento imprescindibile, la garanzia di tutela dei profili sopraccitati attraverso l'inserimento degli stessi tra gli obiettivi generali e specifici sviluppati all'interno delle analisi che saranno condotte, al fine di garantire la coerenza esterna e interna nell'ambito dello strumento di pianificazione provinciale.

Osservazione n. 17: **incompatibilità tra quanto previsto dalla variante al PUP e gli ambiti del paesaggio di Rovereto.** Il documento adottato non affronta neppure con menzione alle linee ispiratrici e/o direttive da perseguire, la salvaguardia e la congrua tutela di ambiti di orientamento paesaggistico evidenziati dalla pianificazione urbanistica comunale e sovracomunale. Si registra quindi una sostanziale incompatibilità tra le tutele poste per gli ambiti di paesaggio (Parco dei Lavini, Vigneti di Rovereto, Vigneti di Marco, Monte Zugna, frana dei Lavini, Parco del Cengio Alto, Paesaggio verticale della Ruina dantesca, ecc..) e la proposta infrastrutturale. Si evidenzia la necessità di un adeguato approfondimento e un maggior confronto con l'Amministrazione comunale tenuto conto anche dei progetti di trasformazione che interesseranno la città di Rovereto nel prossimo futuro. Nel caso l'iter della Variante al PUP proceda ulteriormente si chiede vengano inseriti nella valutazione, tra gli obiettivi generali e specifici, la tutela dei profili sopracitati.

L'Amministrazione comunale di Rovereto, con deliberazione consiliare n. 36 del 3 agosto 2009, ha adottato in prima istanza la Variante al Piano Regolatore Generale "Giugno 2009: Territorio, Ambiente, Paesaggio". La variante al P.R.G., successivamente adottata in seconda istanza con deliberazione consiliare n. 24 del 27 maggio 2011 ed in via definitiva con deliberazione consiliare n. 9 del 16 febbraio 2012, è stata approvata dalla Giunta Provinciale con deliberazione n. 1310 del 22 giugno 2012 ed è entrata in vigore il 4 luglio 2012.

Tra i temi emergenti affrontati dalla variante al P.R.G. assume particolare centralità il paesaggio che, con la Convenzione Europea del Paesaggio firmata a Firenze nel 2000, si riappropria di una dimensione propria superando, ad esempio, il precedente ruolo ancillare rispetto al tema dell'ambiente; la Convenzione, infatti, ne stabilisce la definizione e le possibili azioni da mettere in campo per la sua tutela e valorizzazione.

Il capitolo 5 della Relazione Illustrativa alla prima adozione della Variante "Giugno 2009: Territorio, Ambiente, Paesaggio" è dedicato proprio al tema del Paesaggio. Si riportano di seguito alcuni stralci:

"5.1 *Precisazioni concettuali, obiettivi dell'orientamento paesaggistico*

Le osservazioni che risultano da uno sguardo approfondito del paesaggio roveretano portano a considerazioni condivisibili con gran parte del territorio trentino, ma rivelano anche

caratteri peculiari di un paesaggio che il piano inquadra in chiave analitica e progettuale, e che diventano punto di forza e di orientamento progettuale.

Consumo di suolo, soprattutto agricolo, alterazione – invece di evoluzione - dei paesaggi storici, scarsa connettività ambientale, carenza di spazi aperti che esprimano la percezione condivisa di una "città pubblica" (che il documento preliminare ha messo a fuoco), tutti questi fattori, verificati nel corso delle analisi preliminari, sono elementi che fanno da sfondo ad una prospettiva di orientamento paesaggistico, che fa leva sulla specificità dei luoghi, sulle possibili trasformazioni connesse al paesaggio e al senso di appartenenza a un ambiente di vita sociale.

L'enunciato che ricorre nelle premesse ai precedenti strumenti di pianificazione è quello della compattezza come tratto distintivo del territorio comunale e del suo sviluppo recente, sia nella struttura urbana che nel carattere serrato e invasivo che la struttura viaria assume in questo tratto di fondovalle. La distribuzione insediativa si distingue, infatti, per la netta cesura visibile tra il paesaggio dei rilievi montuosi e la parte pianeggiante del territorio comunale, dove tra la riva dell'Adige e i primi rilievi si sono verificate forme consistenti di saturazione.

L'incremento edilizio che ha fatto seguito al piano vigente – soprattutto con i piani d'area e di lottizzazione –, il riordino della viabilità nelle fasce periferiche e la consistente presenza di aree produttive sollecitano un giudizio approfondito sugli spazi residuali da intendersi come dimensione strutturante del "paesaggio", territori in attesa di acquisire un ruolo qualificante per lo sviluppo della città.

In una situazione frammentata come quella roveretana, il tema del paesaggio non può infatti risolversi come inquadramento analitico e quantitativo di ambiti omogenei, o di contrapposizione tra urbano-rurale, montagna-pianura eccetera. Nemmeno come strategia di sola ricomposizione e salvaguardia di ecosistemi.

Risulta necessario, invece, far leva sulla trama dispersa e contraddittoria degli spazi residuali, sui loro punti di contatto, di transizione, su luoghi in cui una prospettiva di trasformazione, a cavallo tra natura e fattori culturali, può diventare qualità dell'abitare in senso esteso. Oltre a guardare agli ambiti di salvaguardia e valorizzazione del "bel paesaggio", il piano si concentra dunque sulle possibilità di restituire dignità e identità a territori residui che il recente processo di espansione edilizia ha reso luoghi senza qualità.

Questa preoccupazione ha chiamato in causa un approccio di pianificazione "orientata al paesaggio", con un gesto che per certi versi ha anticipato la visione della quale oggi appare permeato il recente Piano Urbanistico Provinciale.

Sin dalle prime esplorazioni si è cercato, infatti, di affrontare il tema paesaggio senza restringere il campo ad ambiti tematici specifici, come il sistema delle aree "verdi" urbane o quello delle aree sottoposte a tutela paesistica, ma piuttosto di sviluppare orientamenti e affrontare questioni territoriali e urbane in cui i contesti insediativi densi, i patrimoni naturali, le forme e le prospettive di vita presenti sono valutati come appartenenti a un sistema organico.

Lavorando nel solco della qualità e della pertinenza dei processi in atto piuttosto che in direzione della predisposizione di un prodotto finito.

Quale paesaggio

Evoluzione storica, giacitura geografica e dinamiche insediative recenti hanno fatto del comune di Rovereto un caso nel panorama trentino nel quale, intorno a una città da tempo caposaldo di importanti flussi viari, si verifica, ai bordi dell'Adige e dell'alveo rettificato del torrente Leno, una massiccia edificazione di gran parte del territorio di pianura disponibile.

Questa edificazione e i flussi di attraversamento del territorio comunale che si sono di recente sviluppate, sembrano aver rovesciato le forme di connessione storiche tra le parti, e intaccato il tessuto connettivo rappresentato dall'agricolo, senza introdurre nuove gerarchie insediative e nuove logiche di percorrenza.

Il paesaggio "residuo" – orti e vigneti, relitti di strade agricole, canalizzazioni e rive, frane, discariche, ecc. – assume oggi un carattere di particolare provvisorietà, conseguente alla percezione di una progressiva colonizzazione del territorio all'interno del quale risulta necessario sviluppare una visione aggiornata e pertinente della parola "paesaggio". Non solo come salvaguardia di frammenti residui.

In questo quadro, ad esempio, una riflessione propositiva va fatta sui margini delle aree sature, sulla loro riconoscibilità, sull'immaginazione di nuove relazioni con i paesaggi residui, sulle connessioni possibili.

Guardando oltre i limiti sfrangiati della città costruita e i confini della sua area produttiva, sono riconoscibili nella configurazione morfologica generale del territorio tre ambiti che assumono comunque caratteri paesaggistici riconoscibili, che vale la pena ricordare; tali ambiti si configurano come lembi inesplorati o periferici dello sviluppo urbano:

- terreni pianeggianti prevalentemente connotati dalla coltivazione della vite*
- pendici montane terrazzate, con vigne e coltivazioni agricole*
- rilievi con forti pendenze, con boschi, prati e formazioni rocciose*

Questi paesaggi, riconoscibili e ben caratterizzati in altri comuni della valle – come, ad es. il sistema dei vigneti sul lato opposto dell'Adige – assumono un carattere di notevole promiscuità sui margini: la vigna comincia dove si arrestano edifici condominiali; il capannone s'interrompe a due passi dal biotopo, ecc.

Nella messa a fuoco dell'opzione paesaggio, il piano riflette su questa condizione, peculiare del territorio roveretano: la frana dei Lavini di Marco, con i massi che si trovano ormai compenetrati con l'area industriale e con il tracciato della provinciale, mostrano una scena emblematica di questa condizione.

Il paesaggio, sia nella sua fase di formazione del quadro conoscitivo che nella prefigurazione delle sue potenzialità progettuali, appartiene dunque a una condizione di mescolanza che ci appare un problema, ma anche come opportunità e una cifra identitaria di Rovereto e della sua storia.

Non è certo, quindi, per la sola unicità o esiguità di taluni paesaggi tradizionali che nel piano si è cercato un approccio paesaggistico, ma piuttosto per sviluppare una percezione condivisa e propositiva dei suoi contesti aperti, singolari nel quadro di una storia legata ai flussi di valle e di un intreccio di cultura industriale e attività intellettuali che ancora permangono.

L'identificazione di ambiti di lavoro intesi secondo la visione fin qui descritta, non può limitarsi alla codificazione di spazi finiti, ma tende a un visione della qualità paesaggistica intesa con processo, nella misura in cui le decisioni e le regole appartengono a un quadro che si immagina in divenire, prodotto dell'interazione tra le attività dell'uomo e la sfera della natura. “

Ed ancora più avanti:

“Si è voluto successivamente mettere in evidenza il ruolo e l'importanza di tre ambiti di paesaggio (cfr. Ambiti paesaggistici polarizzanti) che caratterizzano e connotano o possono

connotare il territorio comunale. Questi ambiti sono "polarizzanti" proprio per il carattere unitario dei confini che li delimitano, per le peculiarità paesaggistiche e la forza figurativa che li differenzia da altri, per il potere attrattivo sul fronte delle relazioni urbane e territoriali, anche a vasto raggio.

Questi ambiti, definiti nella percezione collettiva come luoghi di sedimentazione storica, di memoria sociale ancora viva e di valore naturalistico, possiedono una giacitura fisica strategica rispetto alla struttura dell'insediamento urbano, con numerosi punti di contatto, molti dei quali in attesa di trovare un'espressione progettuale appropriata.

Il "Bosco della città", a nord di Rovereto, lambisce i confini dell'abitato su tutto il perimetro ovest; in posizione baricentrica rispetto alla città, il "Parco del Leno" ricompone tutti gli spazi residui che ancora gravitano sull'asta del torrente. A sud, infine, il "Parco dei Lavini" si trova compresso tra l'area produttiva, la statale e l'abitato di Marco, in attesa di forme di connessione con queste ultime realtà e di valorizzazione.

Il paesaggio agricolo, con l'insieme delle coltivazioni, i percorsi e i manufatti appartenenti alla trama ancora presente del paesaggio storico, costituisce nel suo insieme il tessuto connettivo che dà coesione all'insieme delle aree descritte ai punti precedenti.

La qualità e il funzionamento dei sistemi sino ad ora descritti risiede nel modo in cui essi comunicano, soprattutto attraverso una rete di percorsi "lenti" che fa riferimento su alcune linee portanti, soprattutto ciclabili che il piano identifica."

... omississ ...

"PARCO DEI LAVINI"

Il Parco dei Lavini, in prossimità dell'abitato di Marco, rappresenta l'ultimo dei tre nodi che sono stati immaginati quali asse portante del più generale sistema degli spazi verdi periurbani che caratterizzano la città di Rovereto. Quest'area è possibile identificarla come ricompresa fra la zona industriale a nord ed ovest, la statale n. 12 ad est ed il sistema di zone agricole più direttamente afferente all'abitato di Marco a sud.

All'interno dell'area del parco, così come perimetrata nella cartografia di Piano, è compreso anche il Sito di Interesse Comunitario, nonché Biotopo di valenza provinciale dei "Laghetti di Marco", istituito a testimonianza del valore naturalistico dell'area.

L'area nel suo complesso, attualmente, risulta dominata dalla presenza di estese superfici a bosco, con prevalenza di pino nero, specialmente per quanto riguarda le aree centrali e quelle poste a nord. Diversamente, nella parte a sud, più prossima all'abitato di Marco, è possibile riconoscere un mosaico paesaggistico dotato di maggiore articolazione strutturale, sia per la natura dei soprassuoli (in parte boscati, in parte interessati da colture agricole), sia per la morfologia dei luoghi, piuttosto articolata perché interessata da sistemazioni di natura agricola.

Attualmente l'area nel suo complesso appare scarsamente utilizzata per ragioni di varia natura, fra le quali la posizione piuttosto interclusa fra infrastrutture di carattere industriale e legate alla mobilità, per una certa difficoltà di accesso, perché non percepita secondo un meccanismo identitario da parte dei cittadini di Rovereto.

Certamente, i Lavini di Marco rappresentano però un'area di grande attrattiva, di notevole interesse, e con un valore potenziale in termini di possibilità di visita e fruizione compatibile con i valori naturalistici in essa presenti piuttosto alto.

Quindi, gli obiettivi che il Piano si pone vanno nella direzione del recupero della identità complessiva di questo luogo, senza modificarne profondamente la natura, ma facendo leva invece sugli elementi più significativi di questa (ad esempio, la particolare configurazione legata alla presenza della storica frana dei Lavini), per indirizzare le scelte su un trionomio conservazione/evoluzione/valorizzazione."

La stessa variante al PRG "Giugno 2009: Territorio – Ambiente – Paesaggio" ha declinato lo studio sul paesaggio attraverso l'introduzione e la definizione degli Ambiti del Paesaggio che trovano descrizione nell'art. 33 delle norme di attuazione del vigente PRG denominato "Ambiti omogenei del paesaggio":

"1. Per ambiti di paesaggio si intendono le aree del sistema degli spazi aperti non ricomprese all'interno del perimetro dei centri abitati, che per caratteri propri dell'uso dei suoli, degli aspetti geologici e geomorfologici, degli insediamenti, dei valori storici, culturali ed architettonici, dei valori percettivi e visuali, dei valori naturalistici, presentano caratteri di unitarietà per quanto attiene il sistema dei valori paesaggistici in essi presenti.

2. Per ogni ambito di paesaggio, individuato nelle tavole del PRG, il Piano individua i principi con i quali garantire, nei casi di interventi di trasformazione, la qualità generale dei caratteri

prevalenti del paesaggio,. Nelle richieste di permessi di costruire o nelle segnalazioni certificate di inizio attività una apposita relazione dovrà indicare in che modo il richiedente o il proponente ha inteso attenersi ai sottoelencati principi.

2. 1. Ambito di paesaggio 1 "Vigneti di Rovereto"

L'ambito di paesaggio è caratterizzato da estese superfici a predominanza di coltura di vigneto, in prossimità con il margine dell'abitato di Rovereto. Per ogni intervento di trasformazione urbanistica o edilizia che comporti la modificazione dei caratteri prevalenti del paesaggio, deve essere garantito il rispetto dei seguenti principi:

- a) il mantenimento del paesaggio agrario in quella che è la sua articolazione prevalente;
- b) il mantenimento e la valorizzazione della rete dei percorsi campestri attualmente esistenti, anche con finalità di collegamento con il tessuto urbano esistente, per il miglioramento della fruizione dei valori paesaggistici presenti nell'ambito;
- c) la valorizzazione paesaggistica delle sponde del Fiume Adige, mediante interventi di rivegetazione localizzata con specie proprie dell'habitat fluviale;
- d) il miglioramento paesaggistico dei margini urbani presenti nell'ambito.

Gli interventi di trasformazione urbanistica o edilizia che comportino la modificazione dei caratteri prevalenti del paesaggio che non corrispondono, anche parzialmente, principi precedenti, possono essere autorizzati nei casi in cui si dimostri la permanenza dei valori paesaggistici propri dell'ambito, ovvero contengano elementi migliorativi.

2.2. Ambito di paesaggio 2 "I Lavini di Marco"

L'ambito di paesaggio è caratterizzato da un paesaggio articolato, interessato da colture agricole a prevalenza di vigneto e da nuclei boscati in massima parte legati alla parte terminale della frana storica dei Lavini ed al biotopo presente.

Per ogni intervento di trasformazione urbanistica o edilizia che comporti la modificazione dei caratteri prevalenti del paesaggio, deve essere garantito il rispetto dei seguenti principi:

- a) il mantenimento del paesaggio prevalente, in modo particolare per quanto attiene la sua articolazione e complessità;
- b) il mantenimento, la valorizzazione ed il ripristino del sistema dei terrazzamenti presenti nell'ambito di paesaggio;

c) il mantenimento della rete dei percorsi campestri e forestali attualmente esistenti, anche con finalità di visita dell'area;

d) la salvaguardia e la valorizzazione degli elementi evidenti della frana storica dei Lavini (rocce, massi, bordi della frana, ecc);

Gli interventi di trasformazione urbanistica o edilizia che comportino la modificazione dei caratteri prevalenti del paesaggio che non corrispondono, anche parzialmente, ai principi precedenti possono essere autorizzati nei casi in cui si dimostri la permanenza dei valori propri dell'ambito di paesaggio, ovvero contengano elementi migliorativi.

Nell'area del Parco dei "Lavini di Marco" sono prevalenti le destinazioni e le normative contenute nel progetto approvato dall'Amministrazione di cui al successivo art. 35.

Il Comune di Rovereto promuove le azioni di conservazione, tutela e valorizzazione dell'ambito di paesaggio, con particolare riferimento al Biotopo dei Lavini di Marco e delle aree ad esso adiacenti e funzionali dal punto di vista paesaggistico, di concerto con gli altri Enti competenti ed interessati.

2.3. Ambito di paesaggio 3 "I vigneti di Marco"

L'ambito di paesaggio è caratterizzato da estese superfici a dominanza agricola, con prevalenza di coltura di vigneto, a sud del centro urbano di Marco.

Per ogni intervento di trasformazione urbanistica o edilizia che comporti la modificazione dei caratteri prevalenti del paesaggio, deve essere garantito il rispetto dei seguenti principi:

a) il mantenimento del paesaggio prevalente, in modo particolare per quanto attiene la tessitura degli appezzamenti agricoli;

b) il mantenimento, la valorizzazione ed il ripristino del sistema dei terrazzamenti presenti nell'ambito di paesaggio.

Gli interventi di trasformazione urbanistica o edilizia che comportino la modificazione dei caratteri strutturali del paesaggio che non corrispondono, anche parzialmente, ai principi precedenti possono essere autorizzati nei casi in cui si dimostri la permanenza dei valori propri dell'ambito di paesaggio, ovvero contengano elementi migliorativi.

... omissis ...

2.5. Ambito di paesaggio 5 "Il territorio di Noriglio"

L'ambito di paesaggio è caratterizzato da estese superfici boscate, unitamente ad un insieme localizzato di colture agricole intorno al centro urbano di Noriglio, con nuclei di vigneti terrazzati e colture agricole eterogenee.

Per ogni intervento di trasformazione urbanistica o edilizia che comporti la modificazione dei caratteri prevalenti del paesaggio, deve essere garantito il rispetto dei seguenti principi:

a) il mantenimento dell'articolazione del paesaggio agricolo esistente, in particolare per quanto attiene la tessitura dei campi agricoli e la loro dimensione, i caratteri insediativi e morfologici dei luoghi;

b) il mantenimento, la valorizzazione ed il ripristino del sistema dei terrazzamenti presenti nell'ambito di paesaggio;

c) il recupero e la valorizzazione degli appezzamenti agrari storicamente interessati dalla colture terrazzata della vite;

d) il recupero e la valorizzazione delle aree storicamente interessate dai prati e dai pascoli;

e) la gestione delle aree boscate, in relazione alla generale valorizzazione paesaggistica.

Gli interventi di trasformazione urbanistica o edilizia che comportino la modificazione dei caratteri prevalenti del paesaggio che non corrispondono, anche parzialmente, ai principi precedenti possono essere autorizzati nei casi in cui si dimostri la permanenza ei valori propri dell'ambito di paesaggio, ovvero contengano elementi migliorativi.

... omissis ...

2.7. Ambito di paesaggio 7 "Il Monte Zugna e la Frana dei Lavini"

L'ambito di paesaggio è caratterizzato dal rilievo del Monte Zugna e dalla frana storica dei Lavini, con un paesaggio di matrice quasi interamente boscata.

Per ogni intervento di trasformazione urbanistica o edilizia che comporti la modificazione dei caratteri prevalenti del paesaggio, deve essere garantito il rispetto dei seguenti principi:

a) la gestione delle aree boscate, in relazione al mantenimento ed al recupero naturalistico e paesaggistico delle aree sommitali di pascolo;

b) la gestione delle zone boscate di margine rispetto all'area urbana di Rovereto, attraverso interventi di conversione del bosco a dominanza di conifere con boschi misti di latifoglie.

Gli interventi di trasformazione urbanistica o edilizia che comporti la modificazione dei caratteri strutturali del paesaggio che non corrispondono, anche parzialmente, ai principi precedenti possono essere autorizzati nei casi in cui si dimostri la permanenza dei valori propri dell'ambito di paesaggio, ovvero contengano elementi migliorativi.

2.8. Nell'area del parco del **"Cengio Alto"** compresa nello *"Studio paesaggistico per le aree del monte Zugna, Cengio Alto e Piste dei Dinosauri"*, approvato dalla Giunta Municipale con propria deliberazione n. 115 di data 27 aprile 2005, sono prevalenti le normative e le destinazioni nello stesso definite.

Preme richiamare anche i contenuti degli art. artt 35, 37 e 38 delle norme di attuazione del vigente PRG:

"ART. 35 Parco dei Lavini di Marco"

1. Il Parco dei Lavini di Marco, il cui perimetro è indicato nella cartografia di PRG, quale caposaldo posto a sud del più ampio sistema di spazi aperti di valenza comunale, è caratterizzato da un sistema di valori naturalistici, paesaggistici, antropici, geologici, di particolare importanza e rilevanza. Nel perimetro del Parco dei Lavini di Marco è anche ricompreso il Biotopo dei Lavini di Marco, di interesse provinciale, che è anche Sito di Importanza Comunitaria IT3120080 "Laghetti di Marco", ai sensi della Direttiva 92/43/CEE sulla tutela degli habitat naturali e seminaturali. Per la tutela e la gestione degli aspetti naturali legati alla flora, alla fauna ed agli ecosistemi, l'Amministrazione Comunale, di concerto con l'Amministrazione Provinciale, promuove la realizzazione dello specifico Piano di Gestione del SIC, secondo quanto stabilito dalle norme comunitarie, nazionali e provinciali in materia di tutela della biodiversità.

2. In relazione agli obiettivi prioritari di conservazione e valorizzazione del sistema dei valori naturalistici, paesaggistici, antropici, geologici dei Lavini di Marco, l'Amministrazione approva un apposito progetto dell'area che dovrà rispondere alle seguenti strategie:

- a) la conservazione e la valorizzazione del sistema delle risorse naturali presenti;
- b) lo sviluppo di attività ricreative e di conoscenza degli ambienti naturali compatibili con il sistema delle risorse naturali;
- c) la valorizzazione e lo sviluppo dei percorsi di visita interni;
- d) il miglioramento del sistema dell'accessibilità;

e) la gestione con finalità naturalistiche e paesaggistiche della componente boscata;

f) il mantenimento ed il miglioramento delle attività agricole presenti.

2bis. Sono altresì considerate rispondenti alle strategie di cui sopra, le attività e gli interventi volti all'esercizio di funzioni sportive, culturali e ricreative, ivi comprese la realizzazione delle strutture e/o manufatti funzionali di limitata entità.

3. Per quanto attiene la declinazione operativa degli obiettivi di cui al comma precedente, si rimanda allo studio microurbanistico approvato con Delibera di Giunta Municipale n.

Rimane evidente che qualora il Piano Regolatore o sue varianti introducano soluzioni modificative che interessino le aree ricomprese nel Parco dei Lavini di Marco, tali modifiche prevalgono sulle previsioni dello studio microurbanistico senza necessità di provvedere alla revisione dello studio microurbanistico.

4. *L'Amministrazione Comunale promuove inoltre la tutela e la valorizzazione del Parco dei Lavini di Marco attraverso studi, ricerche e progetti orientati a definire gli utilizzi compatibili con le risorse naturali presenti, allo scopo di promuovere delle forme di uso collettivo sostenibili, con particolare riguardo alla promozione della conoscenza degli ambienti naturali. Inoltre, l'Amministrazione Comunale promuove attraverso specifiche iniziative e progetti, le attività di didattica ambientale e le occasioni di conoscenza dei luoghi e dei paesaggi, in linea con quanto disposto dall'art. 6 della Legge n. 14 del 9 gennaio 2006 (Ratifica ed esecuzione della Convenzione Europea sul Paesaggio), in materia di sensibilizzazione ed educazione.*

5. *Sono comunque consentiti tutti gli interventi di conservazione e miglioramento delle risorse naturali presenti, ove documentati da studi, ricerche e progetti, insieme alla permanenza delle colture agricole, laddove esistenti. Sono inoltre consentiti gli interventi di natura forestale, secondo quanto stabilito dalla vigente normativa provinciale in materia e dal Piano Economico Forestale.*

...Omissis...

ART. 37 Parco del Cengio Alto

1. Ogni intervento edilizio e di trasformazione del territorio deve essere conforme alle previsioni contenute nello "Studio paesaggistico per le aree del monte Zugna, Cengio Alto e Piste dei Dinosauri" approvato dalla Giunta Municipale con deliberazione 27 aprile 2005 n. 115.

ART. 38 Ambito di riqualificazione Campana-Casteldante

1. L'ambito di riqualificazione Campana-Casteldante, come perimetrato nella cartografia di P.R.G., ha come obiettivo prioritario il riordino e la valorizzazione di un luogo di notevole valore testimoniale dell'identità roveretana. In particolare, gli interventi ammessi nell'ambito, fatto salvo quanto già stabilito nella normativa di PRG riguardano l'inserimento paesaggistico della viabilità carrabile, pedonale, le aree di sosta attrezzate, la segnaletica. Per la realizzazione degli interventi dovranno essere utilizzate tecniche e materiali rispondenti a criteri di qualità paesaggistica, valorizzazione del contesto boscato, sostenibilità ambientale. Laddove gli interventi interessano immobili vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2004, la possibilità di effettuare le opere è subordinata all'autorizzazione dei competenti uffici provinciali della Soprintendenza.

2. Sono ammessi interventi di riqualificazione dei percorsi pedonali esistenti e/o la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, che hanno come obiettivo il collegamento organico fra il sito di Casteldante e la Campana dei Caduti, nel rispetto di quanto stabilito dal Piano Economico Forestale per la tutela e la gestione delle aree boscate.

3. La realizzazione della nuova strada di accesso carrabile deve rispondere a criteri di inserimento paesaggistico e minimizzazione dell'impatto ambientale, privilegiando tecniche costruttive ed utilizzo di materiali che consentano di conseguire obiettivi di generale qualità dell'opera stradale e dei manufatti di corredo rispetto al contesto. La realizzazione dell'opera stradale è subordinata alla redazione di un contestuale progetto di inserimento paesaggistico. Inoltre, il nuovo tratto stradale di collegamento carrabile dovrà prevedere un percorso pedonale e ciclabile aderente alla carreggiata stradale.

4. È ammessa la realizzazione di aree di sosta pedonale di modeste dimensioni, sia lungo i percorsi pedonali esistenti e/o di progetto, sia lungo il percorso della strada carrabile di progetto, corredate di attrezzature minime utili alla funzione assegnata.

5. È ammessa la realizzazione di adeguata segnaletica a corredo dei percorsi carrabili, pedonali e delle aree di sosta pedonali, avente sia funzione di semplice indicazione, sia funzione

di interpretazione territoriale, storica, testimoniale, con lo scopo di qualificare e dare riconoscibilità all'ambito nel suo complesso.

6. All'interno dell'ambito sono fatte salve le disposizioni relative alle singole destinazioni di zona.

La Variante al Piano Regolatore Generale "Novembre 2015: Anticongiunturale"

La centralità del paesaggio necessaria per affrontare in termini di visione l'area del Parco dei Lavini, viene non solo riconfermata ma ampliata con la Variante al P.R.G. "Novembre 2015: Anticongiunturale", adottata in prima istanza con deliberazione consiliare n. 24 di data 28 giugno 2017 ed in via definitiva con deliberazione n. 17 di data 17 aprile 2018, approvata dalla Giunta Provinciale con deliberazione n. 2156 di data 23 novembre 2018 ed entrata in vigore dal 30 novembre 2018.

Con la suddetta variante, infatti, viene costituito un nuovo ambito del Paesaggio denominato "Ambito del Paesaggio Verticale della Ruina Dantesca-Zugna" declinato all'art. 38 bis "Ambito del Paesaggio Verticale della Ruina Dantesca-Zugna" delle Norme di Attuazione del PRG:

"1. Il sistema di cui al presente articolo denominato "ambito del paesaggio verticale della Ruina Dantesca-Zugna" si estende dai Lavini di Marco nella piana della Vallagarina fino alle vette dello Zugna e comprende il versante dello Zugna includendo la campana dei Caduti e Castel Dante verso nord e il Monte di Marco a Sud.

È composto dai seguenti ambiti di paesaggio, in ordine dal fondovalle verso la vetta dello Zugna e del Torta:

- Capitolo 1 Ambito di paesaggio 2 "I Lavini di Marco"*
- Capitolo 2 Ambito di paesaggio 3 "I vigneti di Marco"*
- Capitolo 3 Ambito di paesaggio 7 "Il Monte Zugna e la Frana dei Lavini".*

E' altresì composto dai seguenti elementi contraddistinti come Parco:

- Capitolo 4 Parco dei Lavini di Marco*
- Capitolo 5 Parco del Cengio Alto*
- Capitolo 6 Ambito di riqualificazione Campana-Casteldante.*

Tale sistema di paesaggio include aree di interesse archeologico A e B, beni ambientali puntuali, patrimonio storico culturale puntuale (la Campana dei Caduti), Siti di Interesse Comunitario (la IT3120080), beni architettonici e artistici rappresentativi e alcune aree ed edifici soggetti a norme speciali.

2. In relazione alla molteplicità delle componenti ed emergenze ricomprese in tale ambito, e compatibilmente con le previsioni ambientali ed urbanistiche sovraordinate, sono consentiti gli interventi ammessi dalle singole norme di zona oltre a soluzioni volte e finalizzate alla valorizzazione dei contesti per finalità culturali, didattiche, sportive, ricreative, ludiche, ecc..

3. L'Amministrazione Comunale promuove la redazione di uno studio pianificatorio paesaggistico finalizzato a sviluppare le specificità dei singoli ambiti di paesaggio, attraverso azioni omogenee che favoriscano la lettura integrata del territorio individuando linee di sviluppo e criteri comuni. Tale studio, in funzione di idonea e puntuale analisi, deve essere quindi volto al coordinamento delle diverse realtà al fine di favorire una congrua quanto multi-sistemica azione pianificatoria, nel rispetto delle caratteristiche delle singole realtà che dovranno essere valorizzate in funzione di una lettura critica del territorio e del suo percorso. Le azioni contemplate nello studio dovranno altresì garantire uno sviluppo dell'intero comparto o di parti dello stesso, anche con riferimento a ragionati approfondimenti tecnico/economici, garantendo l'equilibrio delle singole iniziative urbanistiche da approntare e/o veicolare. Le progettualità dovranno assumere una valenza d'interesse collettivo, pubblico-privato o solamente privato. L'attuazione delle progettualità stesse, qualora ne ricorrano i presupposti, potrà avvenire attraverso previsioni convenzionali e/o forme di partenariato pubblico/privato volte alla valorizzazione del comparto primario, forestale, culturale, storico, sportivo, ricettivo, didattico, ricreativo, ecc.

4. Fino all'approvazione dello studio di cui al precedente comma 3, trovano applicazione le disposizioni, gli studi e gli strumenti già approvati, inerenti i singoli ambiti di paesaggio e di parco.

5. Lo studio di cui al comma 3, assume una funzione di riferimento primario in seno al P.R.G. comunale, e risulta quindi sovraordinato ed assorbente gli studi d'ambito di cui agli articoli 35, 37 e 38."

Fra le finalità del PRG per l'ambito del paesaggio in oggetto si trova il mantenimento del paesaggio prevalente, in modo particolare per quanto attiene la sua articolazione e complessità, ... la salvaguardia e valorizzazione degli elementi evidenti della frana storica dei Lavini (rocce, massi, ecc.) ... omissis Il Comune di Rovereto promuove le azioni di conservazione, tutela e valorizzazione dell'ambito del paesaggio, con particolare riferimento al Biotopo dei Lavini di Marco

e delle aree ad esso adiacenti e funzionali dal punto di vista paesaggistico. Ciò a significare l'importanza della protezione del bosco e dello specifico contesto.

Studio di Fattibilità per l'Ambito di Paesaggio verticale della Ruina Dantesca

La valorizzazione in chiave culturale, sportiva, turistica dell'area ricompresa all'interno dell'Ambito di paesaggio verticale Ruina Dantesca - Monte Zugna viene annoverata tra gli obiettivi strategici dell'Amministrazione comunale; tale obiettivo viene perseguito attraverso la realizzazione di un sistema integrato di sviluppo per la qualificazione e la rivalutazione di un'area vasta e articolata, per lo più non antropizzata di Rovereto, che va dalla cima del Monte Zugna, scendendo verso la "Ruina dantesca" e le orme dei dinosauri fino ai Lavini di Marco. L'idea è quella di promuoverne i molteplici aspetti paesaggistici con significato storico-culturale, geologico, naturalistico, sportivo e ricettivo.

A tal proposito è stato istituito un gruppo di lavoro, coordinato dal Servizio Progetto Speciale per il Rilancio delle Vocazioni della città e sono stati convocati e gestiti numerosi incontri, tavoli di lavoro e momenti di approfondimento anche con stakeholder esterni.

Il territorio interessato dalla necessità di rilancio e valorizzazione si sviluppa su un'area ampia e composita dalle valenze diversificate, che va come detto dalle vette del Monte Zugna fino ai Lavini di Marco nella piana della Vallagarina e comprende l'ampiezza del versante dello Zugna, includendo la Campana dei Caduti e Castel Dante verso nord e il Monte di Marco a sud. La stessa si può idealmente suddividere in tre parti, di seguito specificate.

1. Area montana dello Zugna - dove si collocano manufatti della Prima Grande Guerra, l'Osservatorio astronomico, il Rifugio alpino, percorsi per trekking, scialpinismo e mountain bike.

Si precisa che nell'area rientra il Parco del Cengio Alto (art. 37 delle Norme di Attuazione del PRG) e il SIC "Monte Zugna" IT3120114. La prevalente destinazione dei luoghi viene tuttavia ricondotta in "Aree a bosco", di cui all'art. 80 delle Norme di Attuazione. È comunque riconosciuta la destinazione a "Zone di interesse collettivo" di cui all'art. 83 per alcune strutture ad uso pubblico esistenti. La viabilità esistente è indicata come destinazione di zona. Sono indicati i singoli interventi puntuali del Parco del Cengio Alto (rif. Art. 37 delle NTA).

La parte interessata viene peraltro dettagliatamente normata dallo "Studio paesaggistico per le aree del monte Zugna, Cengio Alto e Piste dei Dinosauri" approvato dalla Giunta municipale con deliberazione 27 aprile 2005 n. 115.

2. Area mediana collinare - del versante ovest del Monte Zugna dove si collocano le Orme dei dinosauri e infrastrutture importanti come la strada d'accesso principale (proveniente dall'abitato di Lizzana o dal Sacrario militare), il parcheggio e la Baita degli Alpini, oltre a siti di rilievo storico come la Strada degli Artiglieri e la Grotta di Damiano Chiesa; di rilievo naturalistico come la Sorgente Prà, Busa dell'Adamo e il Fungo di Albaredo; questi ultimi due, unitamente ai Lavini di Marco, sono indicati come elementi geologici e geomorfologici con espresso riferimento all'art. 28 delle Norme di Attuazione del PRG ed al Piano Urbanistico Provinciale.

Anche in quest'area rientra nell'ambito del Parco del Cengio Alto, in parte nella perimetrazione del SIC "Monte Zugna" IT3120114.

Anch'essa fa riferimento allo "Studio paesaggistico per le aree del monte Zugna, Cengio Alto e Piste dei Dinosauri" di cui sopra.

3. Area di valle - dove sono collocate: la zona "alberghiera" Aragno, le cave, il biotopo e l'area sportiva di Marco (campo da calcio e tamburello).

In questo contesto, la strada statale costituisce elemento di separazione tra il Parco del Cengio Alto (art. 37 delle Norme di Attuazione del PRG) posto a est, e il Parco dei Lavini di Marco (art. 35 delle Norme di Attuazione del PRG) posto a ovest.

La parte interessata dal Parco dei Lavini di Marco viene dettagliatamente normata dallo Studio Microurbanistico dei Lavini approvato dalla Giunta municipale con deliberazione n. 76 di data 16 aprile 2013.

L'ambito è interessato dall'inclusione e/o dalla vicinanza dei SIC: "Monte Zugna" IT3120114 e "Laghetti di Marco" IT3120080 (art. 25 delle Norme di Attuazione del PRG).

Lungo la statale, nella parte ad est, viene individuata una zona per attività ricettive alberghiere (rif. Art. 73) – ex Aragno, un'area di interesse collettivo, un'area di recupero ambientale (art. 95), aree a bosco, prato-pascolo, agricole e agricole di pregio.

Il Parco dei Lavini (che al suo interno vede anche la presenza dei due laghetti, di aree ad interesse collettivo a carattere sportivo, di aree agricole di pregio) confina ad ovest con una zona a prevalente destinazione di attività produttiva, ma dove trovano anche collocazione, conformemente

alla destinazione di zona di interesse collettivo, anche attività sportive all'aperto (campo pratica golf e aeromodellisti).

Nello specifico, lo "Studio paesaggistico per le aree del monte Zugna, Cengio Alto e Piste dei Dinosauri" sopra citato, mette in evidenza come nel PUP si cita espressamente che all'interno di questo vasto territorio esiste un particolare ecosistema costituito dai Lavini di Marco (Parco dei Lavini), dove sono presenti due piccoli bacini lacustri, una serie collinare di cumuli di pietre, una foresta artificiale di pino nero, campi coltivati a vite recintati da muri a secco e vecchie strade. L'area è prospiciente alla zona industriale di Rovereto ed è interconnessa con l'ambito viabilistico di accesso principale a sud della città. Si sottolinea come questo ambiente possa assumere la funzione di parco o di zona ricreativa.

L'Amministrazione comunale ha inteso promuovere la valorizzazione dell'intero ambito individuando alcuni possibili interventi:

1. per l'area montana – azioni volte a coltivare le reti, con il completamento di piccoli interventi d'infrastrutturazione previsti per migliorare i servizi già esistenti, come per esempio l'ampliamento della ricettività del Rifugio alpino, e soprattutto volte a creare un'offerta di fruizione turistica condivisa e coerente fra tutti gli attori che si muovono e operano in questo contesto: Museo Civico, Museo della Guerra, gestore del Rifugio, Servizio Foreste e Fauna della PAT, APT ed eventualmente i Comuni limitrofi (Ala e Vallarsa).

2. per l'area mediana - interventi focalizzati in particolare su le Orme dei dinosauri e la Baita degli Alpini, in termini di:

(a) salvaguardia: la Provincia Autonoma di Trento è già stata interessata per individuare da subito un progetto complessivo di messa in sicurezza, tutela e valorizzazione delle Orme. In particolare si reputano necessarie opere per irregimentare le acque piovane che portano possibili detriti sulla paleosuperficie.

(b) valorizzazione del sito paleontologico: con la creazione di un percorso attrezzato e sicuro di avvicinamento e visione delle Orme completo di segnaletica.

(c) realizzazione di un centro visite, "terminale di accesso per i visitatori": che comprenda biglietteria, bookshop, servizi igienici, spazi per la didattica, oltre a quelli amministrativi. Le ipotesi in questo caso potrebbero essere due: costruire uno spazio confacente con i criteri della bioarchitettura, utilizzando materiali naturali come legno e pietra, integrato nell'ambiente oppure valorizzare e ampliare l'esistente Baita degli Alpini.

3. per l'area di valle - almeno due linee di intervento.

Il primo aspetto riguarda il recupero dell'edificio ex Aragno, da utilizzare come punto di accesso visitatori dal fondo valle per tutto il contesto dei Lavini. Per una sua adeguata valorizzazione sarebbe necessario annessere all'edificio alcuni terreni adiacenti già di proprietà comunale.

Il secondo aspetto riguarda l'ipotesi di realizzazione di un campo da golf da almeno 9 buche, che partendo dal campo pratica si estenderebbe fino o addirittura oltre la strada statale.

Considerata la complessità degli elementi ivi presenti, con determinazione dirigenziale n. 1312/2017 di data 11 agosto 2017, è stato conferito all'arch. Marco Malossini l'incarico per la predisposizione di uno studio di fattibilità volto alla valorizzazione dell'ambito di paesaggio della Ruina Dantesca. Lo studio ha posto l'attenzione sulle diverse identità e vocazioni dei luoghi all'interno dell'ambito di paesaggio, sulle loro interconnessioni e sul loro sviluppo orientato alla sostenibilità. In particolare il tema della sostenibilità è stato affrontato analizzandone le dimensioni ecologica, economica e socio-culturale.

L'area viene quindi suddivisa in cinque microambiti: il microambito ricreativo e sportivo dei Lavini di Marco, il microambito delle Orme di Costa Violina, il microambito storico di vetta del Cengio Alto – Coni Zugna, il microambito naturalistico del Cengio Alto, il microambito storico-naturalistico Monte di Marco.

Particolare attenzione viene riservata al tema delle connessioni, di cui si riporta una proposta per l'area di fondovalle.

Lo studio ha inoltre ipotizzato 3 possibili scenari di futuro sviluppo per i diversi ambiti misurando i vari effetti sul territorio.

I contenuti degli strumenti di pianificazione generale a scala comunale ed i loro studi e progetto attuativi costituiscono riferimenti imprescindibili per le scelte di sviluppo e valorizzazione del territorio non solo comunale; le stesse trovano efficacia anche a scala più ampia, a livello di comunità di valle ed anche provinciale.

Nelle denegata ipotesi in cui la PAT proceda con l'iter della variante volta ad individuare il paventato collegamento Valle dell'Astico – Valle dell'Adige in zona Rovereto sud l'Amministrazione comunale ritiene quale elemento minimo, imprescindibile, la garanzia di tutela dei profili paesaggistici sopracitati attraverso l'inserimento degli stessi tra gli obiettivi generali e specifici

sviluppati all'interno delle analisi che saranno condotte al fine di garantire la coerenza esterna e interna nell'ambito dello strumento di pianificazione provinciale.

Osservazioni afferenti l'ambito **normativo**:

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 18: **La documentazione presentata si pone in contrasto con le finalità ed i principi generali della Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", sanciti dall'art. 2 con particolare riferimento a quelli volti a:**

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

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

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

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

L'art. 4, comma 1, della Legge provinciale per il governo del territorio, n. 15/2015, sancisce le attribuzioni spettanti alla Provincia, tra le quali vi rientrano anche la competenza relativa alla pianificazione provinciale, finanche con valenza paesaggistica, dell'intero territorio provinciale, la quale deve avvenire nel rispetto delle finalità e dei principi generali contenuti nell'art. 2 della suddetta legge.

In particolare, il comma 1, lett. a) dell'art. 2 cita, tra le finalità ed i principi ispiratori della legge stessa, quella di: ***"garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti"***.

Viene ora avviata la procedura per inserire all'interno del PUP una nuova opera stradale inerente il Corridoio di accesso est; la stessa si pone quale infrastruttura statica, il cui obiettivo è dare una risposta alle presunte esigenze di potenziamento ed implementazione della rete viabilistica.

Tuttavia, la rigidità dell'opera non consente di dare adeguata risposta a tali esigenze, le quali non si possono prefigurare univocamente visti i rapidi cambiamenti ambientali, economici e sociali che contraddistinguono quest'epoca.

La scrivente Amministrazione, inoltre, non rinviene all'interno del documento preliminare e del rapporto preliminare una motivazione strutturata, oggettiva e dettagliata, o quantomeno adeguata, dalla quale si possa rinvenire il rispetto della finalità di cui all'art. 2, comma 1, lett. a).

La documentazione prodotta, infatti, appare carente sotto una molteplicità di aspetti, tra i quali quello afferente ad una quantificazione, seppur sommaria, della lunghezza dell'opera, della tipologia dei suoli interessati, delle caratteristiche geologiche, idrogeologiche del territorio, dell'uso del suolo, dell'eventuale presenza di invarianti, di elementi paesaggistici e ambientali di rilievo presenti nelle aree intercettate dall'opera, ovvero di quegli elementi dai quali si possa desumere la coerenza con i principi ispiratori della L.P. 15/2015.

Sotto un altro versante poi, occorre altresì precisare come il surrichiamato art. 2 al comma 1, lett. b), indichi, quale altro principio informatore della legge in esame, quello di:

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

In particolare, come già riportato nell'Osservazione 10, la Giunta Provinciale con deliberazione n. 2062 di data 14 dicembre 2020 ha approvato il Documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS quale atto di indirizzo per l'avvio di un percorso strutturale in grado di riconsegnare una visione unitaria ed integrata della sostenibilità. Tale documento individua 20 obiettivi di sostenibilità, raggruppati in 5 macro-aree, ossia: 1) un Trentino più intelligente; 2) un Trentino più verde; 3) un Trentino più connesso; 4) un Trentino più sociale; 5) un Trentino più vicino ai cittadini.

Non solo il documento preliminare ed il rapporto preliminare non riportano delle considerazioni in merito alla coerenza con il documento preliminare della SproSS, ma non utilizza nemmeno la stessa metodologia di formazione, in quanto il documento in questione risulta incentrato solo sulla situazione attuale, senza contenere alcuna valutazione circa i futuri cambiamenti. Il rischio intrinseco a questa metodologia, pertanto, è quello di prevedere la progettazione di un'opera di cui non è dato sapere le future conseguenze in termini - ma non solo - di impatto ambientale.

Tale opera infrastrutturale, inoltre, va ad inserirsi in un territorio contraddistinto da una elevata naturalità, che costituisce un serbatoio di risorse naturali a beneficio non solo locale ma su larga scala, preservando un equilibrio fra aree urbanizzate/ antropizzate ed aree naturali.

Il documento non contiene un idoneo ed adeguato apparato motivazionale teso a trovare le doverose compatibilità fra la nuova infrastruttura viaria e gli obiettivi di sviluppo sostenibile prefigurati dallo stesso organo esecutivo.

Altro principio ispiratore della legge provinciale è riportato alla lettera f) del comma 1 dell'art. 2, che consiste nel: *"prevedere che la formazione degli strumenti di pianificazione territoriale avvenga nel rispetto dei principi di sussidiarietà, partecipazione e valutazione, assicurando il confronto tra Provincia, comunità e comuni, la coerenza delle scelte e l'integrazione e l'aggiornamento del sistema della pianificazione territoriale"*.

La scrivente Amministrazione è dell'avviso che tale obiettivo venga perseguito solo formalmente, stante l'assenza di un adeguato ed approfondito confronto con i territori locali, peraltro supportato da un bagaglio dettagliato di conoscenze ed informazioni.

Tale carenza viene inoltre a collidere anche con l'art. 19 della L.P. 15/2015, rubricato "Partecipazione alle scelte pianificatorie", che basa la formazione degli strumenti di pianificazione sul metodo partecipativo per la definizione delle scelte. A tal riguardo si rinvia anche all'Osservazione n. 2.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 19: **la documentazione presentata si pone in contrasto con l'obiettivo della limitazione del consumo di suolo sancito dalla Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", nell'art. 18. La legge per il governo del territorio sancisce infatti che il suolo è un bene comune e costituisce una risorsa non rinnovabile e che, a tal fine, gli strumenti di pianificazione "favoriscono, anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione".**

La legge provinciale per il governo del territorio, la n. 15/2015, ha introdotto, quale principio innovatore, che tutti gli strumenti urbanistici devono rispettare, la limitazione del consumo di suolo. In particolare, l' art. 18, comma 1, sancisce che il suolo è un bene comune e costituisce una risorsa non rinnovabile e che, a tal fine, gli strumenti di pianificazione *"favoriscono, anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione"*.

Si ravvisa, pertanto, una carenza fra il Documento Preliminare ed il Rapporto Preliminare, afferenti il "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est", e la tematica sollevata dall'art. 18 in merito al consumo di suolo.

Nel dettaglio, non vengono analizzate, seppur a livello metodologico, soluzioni o ipotesi alternative rispetto allo scenario di prefigurare un "nuovo" corridoio di accesso.

La scrivente Amministrazione comunale non può che sollevare delle perplessità in ordine alla circostanza che tale opera infrastrutturale, venga collocata in un contesto fra i più naturali della Provincia, scarsamente urbanizzato e con una vocazione turistica che risulta alimentata proprio da determinate caratteristiche quali, ad esempio: una mobilità lenta, la riscoperta di antiche coltivazioni di nicchia, la sopravvivenza di una forte identità locale ed il ripristino del paesaggio terrazzato.

Un ulteriore consumo di suolo, inoltre, potrà essere determinato dalle nuove esigenze urbanizzative che si verranno a creare a partire dalla realizzazione del collegamento viabilistico. L'adeguamento della rete viabilistica locale rischierà di essere insufficiente per la gestione del nuovo traffico generato. Creare una nuova infrastruttura, infatti, pone le basi per una futura

antropizzazione delle aree, per una riorganizzazione del territorio e la conseguente perdita della naturalità e dei caratteri identitari e di memoria dello stesso.

La perplessità sollevata dalla scrivente Amministrazione, dunque, è legata alla possibilità che si verifichino tali scenari. In tal senso il documento non prefigura interventi mitigatori, analisi dei possibili scenari indotti dalla realizzazione dell'arteria autostradale e conseguentemente non pone attenzione ad un'adeguata conoscenza del quadro preliminare..

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 20: **la documentazione proposta non menziona il protocollo sui trasporti di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 e conseguentemente, la proposta di variante al PUP non risulta minimamente istruita sulla scorta dei contenuti contemplati nel Protocollo medesimo. Le tematiche, alla base delle indicazioni fornite dall'Europa, nell'ambito della convenzione delle Alpi, non vengono riportate nella procedura condotta dalla Provincia. A tal fine si menziona "la popolazione locale deve essere posta in condizione di determinare essa stessa le prospettive del proprio sviluppo sociale, culturale ed economico, nonché di concorrere alla sua realizzazione nel quadro istituzionale vigente". Ed ancora è fondamentale e preordinato, prima di pianificare nuove infrastrutture "promuovere lo sfruttamento ottimale delle potenzialità delle infrastrutture esistente". In sintesi il protocollo riporta dei principi e degli impegni, assunti dagli stati firmatari, tra cui l'Italia, che devono essere presi in esame per l'argomento in oggetto, e che segnatamente avrebbero dovuto trovare adeguata evidenza nella documentazione preliminare alla variante al PUP.**

Sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea di data 8 dicembre 2007 è stato pubblicato il "protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti". Tale protocollo è stato ratificato dallo Stato italiano con Legge 9 novembre 2012 n.196.

Nel "documento preliminare" e nel "rapporto preliminare", approvati con deliberazione della Giunta provinciale di data 25 giugno 2021 n. 1058, non viene citato il protocollo europeo nonostante rechi indicazioni e prescrizioni sull'agire delle Amministrazioni per i collegamenti trasportistici interessanti l'arco alpino, materia nella quale rientra il "corridoio est" oggetto della futura variante al PUP.

Tale manchevolezza rende l'agire provinciale non ossequioso delle disposizione normative europee. Il documento provinciale, infatti, risulta disallineato con le motivazioni e le preoccupazioni in seno alla Comunità europea sull'argomento. Nello specifico, i seguenti temi non vengono trattati dalla documentazione provinciale fornita, sebbene ne dovessero costituire le fondamenta, così come auspicato dall'UE, in quanto costituenti prologo del protocollo di attuazione della convenzione sulle Alpi:

- il territorio alpino comprende un'area caratterizzata da ecosistemi e paesaggi particolarmente sensibili o da condizioni geografiche e topografiche tali da accentuare

l'inquinamento e l'impatto acustico oppure un'area caratterizzata dalla presenza di risorse naturali o culturali uniche;

- in assenza di adeguati provvedimenti, a causa della progressiva integrazione dei mercati, dello sviluppo sociale ed economico e delle esigenze legate alle attività del tempo libero, il traffico e l'impatto ambientale che ne consegue sono destinati ad aumentare;
- la popolazione locale deve essere posta in condizione di determinare essa stessa le prospettive del proprio sviluppo sociale, culturale ed economico, nonché di concorrere alla sua realizzazione nel quadro istituzionale vigente;
- i trasporti non sono privi di ripercussioni sull'ambiente e l'impatto ambientale, dovuto ai trasporti, provoca un crescente carico e rischi ecologici, per la salute e per la sicurezza;
- il trasporto di merci pericolose richiede interventi più incisivi al fine di garantire la sicurezza;
- sia l'esigenza di rendere trasparenti le connessioni tra trasporti, ambiente, salute e sviluppo economico, sia quella di rendere palese la necessità di ridurre l'impatto ambientale richiedono attività organiche di monitoraggio, ricerca, informazione ed orientamento;
- una politica dei trasporti orientata ai principi di sostenibilità non è di interesse della sola popolazione alpina ma anche di quella extra alpina e che è inoltre indispensabile per la conservazione delle Alpi come spazio vitale, naturale ed economico;
- da un lato le infrastrutture di trasporto non sono in parte sufficientemente sfruttate e che dall'altro non vengono adeguatamente promossi i sistemi di trasporto più ecologici, quali rotaia, navigazione e sistemi combinati, e neppure la compatibilità e l'operatività transnazionali dei vari mezzi di trasporto, e che è pertanto necessario ottimizzarli, rafforzando le reti di trasporto all'interno e all'esterno delle Alpi;
- le scelte pianificatorie e di politica economica operate all'interno ed all'esterno delle Alpi sono della massima importanza per lo sviluppo dei trasporti nel territorio alpino;
- adoperandosi per dare un contributo decisivo allo sviluppo sostenibile e al miglioramento della qualità della vita attraverso un contenimento del volume di traffico, attraverso una gestione ecocompatibile dei trasporti e attraverso l'incremento dell'efficacia e dell'efficienza dei sistemi di trasporto esistenti.

Le tematiche, alla base delle indicazioni fornite dall'Europa nel protocollo sopra menzionato, non vengono riportate nella procedura condotta dalla Provincia.

La base sulla quale si instaura l'idea della creazione di una nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto risulta quindi priva di quella particolare attenzione e del necessario approfondimento istruttorio atto a preservare il contesto alpino nel quale si interviene. Preme sottolineare come l'area individuata in modo estremamente generico e superficiale dalle poche indicazioni cartografiche riportate nei documenti provinciali, non è attualmente interessata da arterie principali che possono accogliere importanti flussi veicoli, anche pesanti. L'infrastruttura prevista, di collegamento tra due regioni contermini, sarà invece nettamente di rango superiore con innegabili ripercussioni ambientali, viabilistiche, sociali, geologiche, economiche non indifferenti, che comprometteranno il contesto alpino interessato.

Con il medesimo protocollo, l'UE, al fine di sviluppare i trasporti in condizioni di sostenibilità, impegna gli stati firmatari, tra i quali l'Italia, "a:

a) tener conto delle esigenze dell'ambiente in modo tale da:

aa) ridurre il consumo delle risorse ad un punto tale da non superare, per quanto possibile, la capacità naturale di rigenerazione;

bb) ridurre l'emissione di sostanze nocive ad un punto tale da non superare la capacità di carico delle risorse ambientali interessate;

cc) limitare le immissioni nell'ambiente ad un punto tale da evitare ripercussioni sulle strutture ecologiche e sui cicli naturali;

[...]

c) tener conto delle esigenze dell'economia in modo tale da: [...]

*bb) **promuovere lo sfruttamento ottimale delle potenzialità dell'infrastruttura esistente;***"

Nessuno di questi aspetti viene analizzato dalla documentazione approvata dalla Provincia, anzi, si cita semplicemente e senza addurre motivazioni sostenute da dati concreti, l'inadeguatezza della strada statale n. 47 "Valsugana". Sarebbe stata necessaria invece una motivazione forte e puntualmente analizzata, al fine di ottemperare soprattutto quanto richiesto al punto c) lettera bb) sopra riportato. La mancata analisi conduce quindi ad una sistematica carenza istruttoria del procedimento in corso che non tiene conto neanche di aspetti dibattuti ed assunti in ambito comunitario per la salvaguardia di un bene prezioso e fragile come la catena montuosa delle Alpi.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 21: **la procedura amministrativa condotta dalla Provincia non recepisce la partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti. Gli Enti territoriali avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure. Si chiede quindi di prefigurare un processo partecipativo concreto degli enti territoriali sulla questione in oggetto, tenendo anche conto che gli enti locali interessati, a mezzo dei propri consigli comunali, hanno già formalizzato il proprio totale dissenso al collegamento infrastrutturale di cui alla presente osservazione.**

Sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea di data 8 dicembre 2007 è stato pubblicato il "protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti". Tale protocollo è stato ratificato dallo Stato italiano con Legge 9 novembre 2012 n.196.

All'art. 5 "partecipazione degli enti territoriali" del protocollo, è riportato:

*"2. Ciascuna parte contraente determina nel quadro istituzionale vigente il livello più idoneo al **coordinamento e alla collaborazione tra le istituzioni e gli enti territoriali** direttamente interessati al fine di promuovere una responsabilità solidale e, in particolare, di valorizzare e di sviluppare le sinergie potenziali nell'attuazione della politica dei trasporti, nonché delle misure conseguenti.*

*3. Nel rispetto delle loro competenze nel quadro istituzionale vigente, **gli enti territoriali direttamente interessati partecipano ai diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure.**"*

Nel "documento preliminare" e nel "rapporto preliminare", approvati con deliberazione della Giunta provinciale di data 25 giugno 2021 n. 1058, non viene riportata alcuna particolare procedura partecipativa per gli enti territoriali locali interessati dal passaggio della nuova infrastruttura. L'iter partecipativo, data la complessità dell'opera, avrebbe dovuto essere sicuramente più articolato rispetto a quello normale previsto dalle leggi provinciali per una variante al PUP. Infatti, il protocollo europeo impone la partecipazione degli enti territoriali sin dal momento di preparazione delle linee strategiche afferenti le politiche in materia di trasporti, postulando dunque il relativo coinvolgimento già dalle prime fasi embrionali del processo amministrativo.

Le considerazioni riportate nei documenti provinciali, assolutamente vaghe e non argomentate, non sono state condivise in precedenza con gli enti territoriali, nonostante l'importanza che riveste l'opera, quale principale accesso da est al territorio trentino.

Questo è manifestamente acclarato dall'assoluta mancanza di controdeduzioni alle delibere assunte dai civici consessi delle comunità della valle dell'Adige rispetto all'iniziativa proposta dalla Giunta provinciale.

Da quanto viene riportato nel "rapporto preliminare", la procedura seguita dalla Provincia ricalca semplicemente quanto proposto dalla norma provinciale per le variante al PUP, senza entrare nello specifico dell'opera prospettata, che invece necessiterebbe di un giusto approfondimento partecipativo degli enti locali e dei cittadini in senso lato, anche riuniti in associazioni, al fine di considerare tutti gli aspetti coinvolti.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 22: i contenuti del **“documento preliminare”** e del **“rapporto preliminare”** non contengono le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. Non vengono riportati i dati viabilistici e/o non si dà evidenza della raccolta in fase istruttoria dei medesimi (anche in un'ottica di origine/destinazione), base sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromi alla variante al PUP. Infine quanto presentato non pare allinearsi con le strategie generali della politica dei trasporti sancita con la Convenzione delle Alpi, che stabilisce quanto segue :

“1. Nell’interesse della sostenibilità le parti contraenti si impegnano ad attuare una gestione razionale e sicura dei trasporti nel contesto di una rete di trasporti integrata, coordinata e transfrontaliera tesa a: [...]

b) sfruttare nel modo migliore i sistemi e le infrastrutture di trasporto esistenti nel territorio alpino, tra l’altro con l’impiego della telematica, e imputare a coloro che li causano i costi infrastrutturali ed esterni, differenziandoli a seconda dell’impatto causato; [...]

d) valorizzare e sfruttare i potenziali di riduzione del volume di traffico.”

Sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea di data 8 dicembre 2007 è stato pubblicato il “protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell’ambito dei trasporti”. Tale protocollo è stato ratificato dallo Stato italiano con Legge 9 novembre 2012 n.196.

All’art. 7 “strategia generale della politica dei trasporti” del protocollo, è riportato:

“1. Nell’interesse della sostenibilità le parti contraenti si impegnano ad attuare una gestione razionale e sicura dei trasporti nel contesto di una rete di trasporti integrata, coordinata e transfrontaliera tesa a: [...]

*b) **sfruttare nel modo migliore i sistemi e le infrastrutture di trasporto esistenti nel territorio alpino, tra l’altro con l’impiego della telematica, e imputare a coloro che li causano i costi infrastrutturali ed esterni, differenziandoli a seconda dell’impatto causato; [...]***

*d) **valorizzare e sfruttare i potenziali di riduzione del volume di traffico.”***

Nel "documento preliminare" e nel "rapporto preliminare", approvati con deliberazione della Giunta provinciale di data 25 giugno 2021 n. 1058, non vengono declinati questi aspetti.

Si riporta, in modo generico e non approfondito, l'inadeguatezza delle reti di trasporto (strada statale n. 47 e linea ferroviaria) lungo la Valsugana, non prendendo minimamente in considerazione quanto riportato nel protocollo comunitario.

L'analisi sulle infrastrutture esistenti, con eventuali interventi di miglioramento o adeguamento, deve essere quindi posta alla base dei ragionamenti di potenziamento dell'accesso est. La Giunta provinciale, invece, ha impostato le riflessioni atte alla definizione dell'accesso est secondo la logica della nuova realizzazione, non specificando peraltro neppure un tracciato di massima.

Non viene neanche analizzato, come suggerito in ambito comunitario, un utilizzo di metodologie di controllo telematico capaci di attuare politiche di gestione dei flussi interessanti la Valsugana.

Con una attenta politica volta alla riduzione dei volumi di traffico, si potrebbero quindi rivalutare le infrastrutture esistenti, adeguandole alle nuove esigenze e, nel contempo, preservando il contesto alpino trentino da sicuri e nocuentosi impatti ambientali.

Simulazioni sulla configurazione attuale della mobilità sugli assi di collegamento con la regione Veneto, mediante anche analisi origine/destinazione, permetterebbero la raccolta dei dati necessari al fine di predisporre scenari sui quali impostare ideazioni progettuali di massima. Solo successivamente si potranno evidenziare le caratteristiche e gli impatti degli interventi. Da tale raccolta di dati, che dovrà abbracciare un cospicuo lasso temporale per addivenire ad una fotografia della situazione più rappresentativa, sarebbe possibile ricavare un modello trasportistico di base sul quale instaurare i ragionamenti futuri. Di tutto questo, diretta declinazione delle impostazioni comunitarie, non c'è evidenza nei documenti provinciali.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 23: **l'intenzione di realizzare una nuova infrastruttura viaria di collegamento con la Regione Veneto non trova giustificazione motivazionale rispetto alle indicazioni relative al trasporto su strada contenute nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti. Il protocollo di attuazione della citata convenzione in ambito dei trasporti pone precise condizioni per la realizzabilità di nuove reti viarie per il trasporto "intraalpino". La documentazione preliminare provinciale non menziona minimamente tali disposizioni comunitarie connotando l'istruttoria condotta da gravi lacune e mancanze. La procedura deve quindi essere rivista.**

Sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea di data 8 dicembre 2007 è stato pubblicato il "protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti". Tale protocollo è stato ratificato dallo Stato italiano con Legge 9 novembre 2012 n.196.

All'art. 11 "trasporto su strada" del protocollo, è riportato:

"2. Dei progetti stradali di grande comunicazione per il trasporto intralpino possono essere realizzati solo a condizione che:

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

A mente del medesimo protocollo, per "traffico/trasporto intralpino" si intende *"traffico/trasporto con origine e destinazione all'interno del territorio alpino (traffico/trasporto interno) incluso il traffico/trasporto con origine o destinazione nel territorio alpino"*. L'infrastruttura prospettata rientra in tale casistica.

L'art. 2, paragrafo 2 lettera j), della Convenzione delle Alpi del 1991 sancisce che gli Stati firmatari adottano misure adeguate per raggiungere gli obiettivi *"al fine di ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico interalpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna, la flora e il loro habitat, tra l'altro attuando un più **consistente trasferimento su rotaia** dei trasporti e in particolare del trasporto merci, soprattutto mediante la creazione di infrastrutture adeguate e di incentivi conformi al mercato, senza discriminazione sulla base della nazionalità."*

Le condizioni sopra riportate per la realizzazione di una nuova infrastruttura nell'arco alpino non vengono assolutamente menzionate nei documenti approvati dalla Provincia autonoma di Trento in seno all'attuale fase iniziale di variante al PUP. Già tale fatto riveste connotati di notevole gravità, in quanto risulta profondamente disallineata la procedura provinciale con le disposizioni comunitarie che disciplinano puntualmente i casi nei quali poter realizzare strade di importanza paragonabile a quella oggetto delle presenti osservazioni. La mancanza di attenzione alle norme europee, infatti, configura forti carenze istruttorie minanti la legittimità dell'agire prospettato. Sotto questo profilo, si sarebbe dovuto fin da subito analizzare il contesto normativo di riferimento, procedendo con una istruttoria caratterizzata da raccolta di dati, analisi, elaborazioni tali da suffragare a livello motivazionale tutte le richieste in seno alla norma europea. Nulla di tutto questo è stato riportato nel "documento preliminare" o nel "rapporto preliminare", paventando l'assoluta mancanza di tali elaborazioni propedeutiche.

Risulta infatti paradossale iniziare un iter di variazione al Piano urbanistico provinciale senza aver svolto le necessarie verifiche per addivenire alla realizzazione di una nuova infrastruttura. Questo può comportare rischi di spreco di tempo e risorse qualora tali verifiche non dovessero dare i risultati idonei per la prosecuzione della progettazione di un'opera di accesso alla regione Veneto.

Assolutamente in linea con i dettami comunitari, ma anche con i normali principi dell'azione amministrativa, è lo svolgimento preliminare di tutti gli approfondimenti necessari sulla situazione esistente, sugli eventuali miglioramenti da apportare, sull'eventuale ricorso ad una nuova infrastruttura, con le relative analisi annesse e connesse.

Allo stato attuale non risultano esserci neanche indicazioni approfondite sullo stato di fatto. Le questioni comunitarie afferenti le mitigazioni e le compensazioni, il miglioramento delle attuali strade e linee ferroviarie, le verifiche sull'opportunità economica e sui piani/programmi di assetto territoriale e dello sviluppo sostenibile non trovano contemplazione rendendo assolutamente carente la documentazione provinciale fornita.

Osservazioni afferenti l'ambito **infrastrutturale**:

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 24: **strutturale carenza di riferimenti oggettivi e quantitativi in merito ai dati in materia di traffico. La documentazione presentata dalla Provincia risulta completamente priva dei dati relativi al traffico tali da giustificare l'intervento. Pur trattandosi di materiale volto a definire gli obiettivi e le linee direttive, ad avviso dell'Amministrazione comunale lo stesso non prefigura alcun supporto conoscitivo preliminare sufficiente per l'attivazione meditata della variante al PUP. Mancano quindi i presupposti motivazionali oggettivi connessi all'ipotizzata variante al Piano urbanistico provinciale.**

Nel rapporto preliminare e nel documento preliminare allegati alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058/2021 non sono contenute analisi e valutazioni dei dati aventi ad oggetto il traffico, al fine di giustificare gli obiettivi e le azioni poste alla base della ipotizzata variante al Piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso est al Trentino.

Gli unici riferimenti relativi ai dati forniti risultano assolutamente insufficienti per sviluppo ed articolazione. Difatti, gli stessi non costituiscono neppure lontanamente un adeguato riferimento volto a consentire ai soggetti interessati di condurre analisi specifiche, stante la loro genericità ed inconsistenza.

Infatti, gli unici riferimenti numerici in materia di traffico a supporto dell'ipotizzata variante al Piano urbanistico provinciale risultano quelli riportati a pagina 18 del documento preliminare, che all'uopo testualmente recita: "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 oltre un valore medio di 45.000 veicoli giornalieri bidirezionali nella tratta Trento – Pergine Valsugana con punte superiori a 55.000 veicoli al giorno. 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 ...".

La carenza dei dati forniti e sopra riportati impedisce ogni tipo di relazione con la necessità di nuove infrastrutture viabilistiche. Sotto questo profilo, merita ricordare in via preliminare che i dati forniti fanno riferimento ad uno specifico momento temporale, senza avere alcuno sviluppo

analitico circa l'andamento storico degli stessi accompagnata da un'estrapolazione modellistica futura di breve e medio e lungo termine.

Di per sé il dato fornito e localizzato temporalmente nel 2018 costituisce quindi un riferimento privo di esaustività e sicuramente non sufficiente per supportare le scelte in corso di definizione. Analogamente, a ciò si deve anche ricordare che il dato fornito fa espresso riferimento alle tratte Pergine Valsugana / Levico Terme e Trento / Pergine Valsugana.

Manca qualsiasi riferimento al traffico, sia in entrata che in uscita, in altre importanti sezioni stradali del percorso (Borgo Valsugana, Ospedaletto ecc), nonché i riferimenti interessanti il carico di traffico al confine provinciale.

Pur rammentando che i documenti in questione assumono valenza preliminare, non si deve sottacere la circostanza per la quale l'impostazione degli stessi dovrebbe essere supportata dalla predisposizione di uno studio viabilistico e conseguente valutazione degli effetti in termini di traffico degli interventi e delle soluzioni progettuali previste sulla rete viaria.

Il fatto di non aver minimamente supportato la documentazione preliminare presentata con tali aspetti, peraltro di fondamentale importanza, rende per nulla giustificabile il percorso intrapreso dalla Provincia Autonoma di Trento.

In termini del tutto generali si deve rammentare che l'obiettivo generale di uno studio del traffico, da un lato, è quello di quantificare i volumi di traffico previsti, determinando il corrispondente livello di servizio e, dall'altro, descrivere il nuovo assetto dei flussi sulla rete stradale interessata dagli interventi ovvero dalle alternative prefigurate. Tali studi devono essere sviluppati secondo i metodi della modellistica dei trasporti, con dettagliate analisi di rete negli scenari di domanda / offerta relativi alle diverse soluzioni / opzioni preliminarmente prefigurate.

Sulla scorta della documentazione presentata non vi è la possibilità di estrarre alcun passaggio metodologico per la ricostruzione del quadro domanda/offerta, sia per quanto attiene lo scenario attuale, sia per quello dell'ipotizzata soluzione infrastrutturale.

In altri termini, la documentazione presentata dalla P.A.T. avrebbe dovuto contenere quantomeno un estratto coordinato di dati ed analisi al fine di poter effettuare ragionamenti appropriati e fondati su presupposti oggettivi.

Ciò detto si prefigurano solo, in termini del tutto indicativi, i principali passaggi di approfondimento, ad oggi mancanti, necessari per una trattazione seria ed esaustiva dell'argomento:

Scenario stato di fatto:

- definizione della domanda,
- definizione dell'offerta,
- assegnazione della domanda alla rete,
- scenario storico;

Scenario delle soluzioni proposte:

- previsione della domanda futura,
- definizione dell'offerta futura,
- assegnazione della domanda di traffico futura alla rete e analisi dei risultati;

Elementi tecnici inerenti i livelli di servizio di assi stradali e delle intersezioni:

- livello di servizio e ambiti di analisi.

Gli elementi essenziali contemplati nei capitoli sopra espressi avrebbero dovuto trovare preventiva definizione per l'attivazione dell'iter volto all'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale. La carenza dell'illustrazione dei dati e degli scenari afferenti la domanda e l'offerta di traffico rende strutturalmente ingiustificato / immotivato il processo amministrativo avviato dalla PAT.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 25: **l'opzione di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di “Rovereto sud”, riportata nel “piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare”, non risulta coerente con gli approfondimenti condotti sul versante per la realizzazione del corridoio del Brennero (quadruplicamento della ferrovia del Brennero). Gli studi condotti non menzionano e non considerano le criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvati.**

La connessione tra la valle dell'Astico e l'asta dell'Adige nei pressi di Rovereto sud viene citata nel documento preliminare quale opzione alla base di un atto aggiuntivo al documento conclusivo del Comitato paritetico del 9 febbraio 2016, in fase di sottoscrizione.

L'asta dell'Adige, negli ultimi anni, è oggetto di importanti progettazioni, a livelli più o meno dettagliati, aventi ad oggetto il potenziamento della linea ferroviaria esistente, al fine di incrementare il trasporto delle merci su ferro mediante i “treni ad alta capacità (TAC)”.

Dal sito internet ufficiale dell'opera “www.corridoiodelbrennero.provincia.tn.it” è riportata una descrizione sommaria dell'opera. *“Il quadruplicamento della ferrovia del Brennero, finalizzato ad un utilizzo ottimale della linea di alta capacità garantita dal nuovo Tunnel di base del Brennero, interessa direttamente la Provincia di Trento, che è attraversata dall'attuale ferrovia del Brennero lungo la valle dell'Adige. Il progetto si distingue in lotti funzionali: il lotto prioritario, che interessa i centri urbani di Trento e Rovereto (denominato Lotto prioritario 3 “Circonvallazione di Trento e Rovereto”), e i lotti di completamento, che si raccordano a nord con la provincia di Bolzano e verso sud da Rovereto verso il confine meridionale del Trentino. La Rete Ferroviaria italiana (RFI) S.p.A. è il soggetto incaricato della progettazione, in accordo con la Provincia autonoma di Trento e gli enti locali”.*

All'interno del lotto prioritario 3, il progetto di by-pass del centro abitato di Rovereto risulta essere di revisione progettuale, rispetto alla proposta del 2008, di una galleria passante sotto i monti Zugna e Finonchio. Dal medesimo sito internet, infatti, vengono riportate le seguenti informazioni:

"RFI Spa, in qualità di soggetto responsabile della progettazione, ha presentato negli anni diverse ipotesi progettuali, che sono state discusse e valutate con la Provincia autonoma e gli enti locali. La proposta presentata nel progetto preliminare del 2008 prevedeva la circonvallazione della città di Rovereto in galleria, in sinistra orografia sotto il monte Zugna. Il progetto, sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale, ha riscontrato l'opposizione di alcune amministrazioni comunali. Anche i lavori dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero hanno messo in luce la necessità di approfondire alcuni elementi progettuali e gli impatti ambientali. Allo stato attuale il progetto è in fase di project review e la Provincia autonoma di Trento, in seno all'Osservatorio, ha attivato un gruppo di lavoro dedicato ad approfondire le criticità emerse, che ha iniziato le sue attività a febbraio 2020. Il tavolo tecnico si occuperà di approfondire il tema dell'attraversamento di Rovereto, ma anche delle interconnessioni verso la parte meridionale della provincia (il lotto di completamento sud)."

Tali evenienze, riscontrate per la progettazione dell'opera strategica di potenziamento ferroviario lungo l'asta dell'Adige, non vengono citate nei documenti allegati alla deliberazione della Giunta provinciale n. 1058/2021, nonostante siano talmente di forte impatto da comportare la revisione progettuale del nuovo tracciato ferroviario.

Le criticità evidenziate nel processo progettuale del potenziamento ferroviario, dunque, devono essere pertanto considerate anche alla luce della procedura in oggetto. La nuova infrastrutturazione di collegamento con il Veneto, infatti, dovrà rapportarsi con le medesime problematiche: si evidenzia pertanto la necessità di implementare la documentazione approvata con deliberazione provinciale n. 1058/2021 con tali aspetti.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 26: il **“documento preliminare”** e il **“rapporto preliminare”** non riportano il progetto di fattibilità, che è stato già sviluppato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale. Tale mancanza è da ricondursi ad una fattispecie grave di assenza di trasparenza dell'agire provinciale e comporta una assoluta povertà informativa del documento preliminare e del rapporto preliminare. La procedura avviata, stante il fatto che il quadro informativo fornito è decisamente carente, dovrà essere revocata.

Nel documento “piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare” non vengono riportati scenari progettuali, lasciando dunque presumere che, perlomeno attualmente, non siano ancora stati elaborati.

Il rapporto preliminare si limita a citare che: *“l'Obiettivo della variante al Piano urbanistico provinciale è quello di comprendere nello strumento pianificatorio provinciale la possibile declinazione degli scenari relativi ai collegamenti infrastrutturali nell'ambito del corridoio Est, coerenti con gli obiettivi del Piano, ricercando la dovuta integrazione funzionale e assicurando le necessarie forme di valutazione e partecipazione.”* Degli scenari, però, non viene fatta alcuna menzione.

Dal sito internet, liberamente consultabile, “www.a31valdastico.it” gestito dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a., è possibile, invece, esaminare l'elaborato “corridoio viabilistico d'interconnessione del Trentino con il Veneto – progetto di fattibilità 2018 (Trento) e 2019 (Rovereto) – descrizione sintetica di progetto”.

La semplice navigazione attraverso il sito internet sopra menzionato rende l'idea di come la società autostradale abbia già sviluppato degli scenari di collegamento tra l'attuale autostrada A31 e l'asta dell'Adige.

Il documento redatto dalla concessionaria riporta i seguenti scenari progettuali:

- collegamento valle dell'Astico - valle dell'Adige a sud di Trento, approfondendo tre alternative di tracciato:

- con uscita all'Acquaviva (prefigurando due soluzioni, una con il semplice raccordo alla strada statale n. 12, l'altra con il raccordo anche con l'autostrada A22);
- con uscita a Trento sud (prefigurando tre soluzioni afferenti la connessione con la strada statale n. 12, in modo diretto, indiretto o semi diretto);
- con uscita a Mattarello (prefigurando anche in questo caso due soluzioni, una con il semplice raccordo alla strada statale n. 12, l'altra con il raccordo anche con l'autostrada A22);
- collegamento valle dell'Astico - valle dell'Adige a sud di Rovereto.

Le elaborazioni progettuali, a livello di progetto di fattibilità, sono quindi già state redatte e sono in possesso del Ministero delle infrastrutture, della Regione Veneto e della Provincia autonoma di Trento dal 21 ottobre 2019 (come riportato nel documento "processo autorizzativo dell'A31 nord" scaricabile liberamente dal sito internet "www.a31valdastico.it").

Gli scenari elaborati dalla società autostradale riportano: una descrizione del tracciato, l'estensione chilometrica, la definizione delle categorie stradali ai sensi della normativa vigente, la definizione della sezione stradale, la previsione di eventuali raccordi intermedi, la ripartizione quantitativa chilometrica tra opere in sotterraneo, le opere a raso/rilevato e opere a cielo aperto. Infine, sono indicate le lunghezze e la nomenclatura delle singole nuove opere d'arte necessarie (gallerie, ponti, viadotti).

La mancata integrazione, nel documento preliminare e nel rapporto preliminare alla variante PUP, delle informazioni relative ai tracciati elaborati dalla concessionaria autostradale, risulta assolutamente grave in termini di trasparenza e di pubblicità dell'azione amministrativa provinciale, nonché crea forti lacune nella documentazione presentata. Per tali ragioni, ai soggetti interessati è preclusa la possibilità di formulare rilievi ed osservazioni puntuali. In tal modo infatti, si inibisce un fondamentale diritto alla conoscenza dell'azione amministrativa, senza alcuna giustificazione motivazionale. Pur consapevoli che la presente fase richiede la presentazione di idonea documentazione preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che il governo provinciale intende perseguire, alla luce di quanto sopra rilevato, si ritiene che il documento presentato dalla Provincia sia carente. Tale rilievo, inoltre, non può che determinare un'asimmetria partecipativa, aggravando non poco la possibilità reale e documentata di formulare osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto territoriale.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 27: **il documento "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare"**, inoltre, riporta che la sottoscrizione dell'atto aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato paritetico del 9 febbraio 2016 per l'opzione con uscita a Rovereto sud è ancora in corso, a differenza di quanto dichiarato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova, la quale, in un proprio elaborato, asserisce come la sottoscrizione sia già avvenuta a maggio 2020. Anche questo profilo determina una carenza insanabile dell'istruttoria condotta.

Nel documento "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare" viene riportato che:

*"Anche sulla base di quanto contenuto nel Programma di sviluppo provinciale per la XVI Legislatura la Provincia autonoma di Trento nel 2019 ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un Memorandum integrativo che evidenzia la necessità di "un'analisi e un approfondimento più marcato in ordine allo scenario complessivo di mobilità tra il Veneto e il Trentino, nella cornice degli atti programmatici e delle proposte avanzate dai rispettivi Enti territoriali nonché dal citato Comitato Paritetico." **A questo fine è in corso la sottoscrizione, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Regione del Veneto e della Provincia, dell'Atto aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato paritetico del 9 febbraio 2016,** con cui le parti convengono di integrare "l'articolazione dello scenario generale di comune interesse, che riguarda i collegamenti trasportistici tra la Provincia Autonoma di Trento e l'area del Veneto Centrale, si arricchisce (in alternativa all'ipotesi di un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico, Valsugana e Valle dell'Adige) con l'opzione di un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di "Rovereto Sud"."*

Da sito internet "www.a31valdastico.it", liberamente consultabile e gestito dalla società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a., è possibile leggere l'elaborato denominato "processo autorizzativo dell'A31 nord", che riporta:

"Il Ministero, anche a seguito dei nuovi indirizzi espressi dalla Provincia autonoma di Trento, nel maggio 2019, condivide la predisposizione di un nuovo progetto di fattibilità a cura della Concessionaria per un collegamento Val d'Astico – Valle dell'Adige tra Pedemonte e Rovereto

sud. La Concessionaria adempie il mandato assegnatole e consegna il nuovo progetto di fattibilità il 21 ottobre 2019.

*L'intesa per inserire il nuovo tracciato tra le ipotesi progettuali da sottoporre a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) da parte della Provincia autonoma di Trento, si perfeziona **nel maggio 2020, con la firma da parte del MIT, della Regione del Veneto e della Provincia autonoma di Trento, dell'Atto Aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato paritetico del 09/02/2016.***

La firma è quindi avvenuta per l'integrazione, nella documentazione afferente i tracciati preventivati di uscita della nuova infrastruttura in zona Trento sud, con lo scenario di uscita a Rovereto sud. Tale evenienza non pone certo a favore della trasparenza della procedura amministrativa condotta. Infatti, dalla lettura del documento preliminare alla variante del PUP, si intuisce che non esista ancora una definizione compiuta di tracciato con uscita sull'asse dell'Adige a Rovereto sud, mentre questa è già stata elaborata dalla società concessionaria autostradale, consegnata all'Amministrazione provinciale, condivisa e accettata con la firma di maggio 2020.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 28: **il documento riporta considerazioni sulle gerarchizzazione dei corridoi di accesso al Trentino che si pongono in contrasto con il progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova. La mancata definizione delle attuazioni per addivenire a tale gerarchizzazione, collegata alla progettazione in essere da parte della società concessionaria autostradale, pone evidenti perplessità in merito. Il contrasto rilevato rende ulteriormente impreciso l'iter istruttorio condotto.**

Nel documento "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare" viene riportata una gerarchia delle infrastrutture di accesso al Trentino, nel quale il collegamento di accesso est dovrebbe inserirsi.

*"La realizzazione degli interventi lungo il corridoio del Brennero è interesse del contesto locale e ancor più dell'Italia e dell'Europa. Per motivi di natura trasportistica, economica, sociale e ambientale la prevista connessione ferroviaria è prioritaria e, rispetto a essa, altre infrastrutture di collegamento si devono integrare, verificando le diverse opzioni in modo da rispondere alle esigenze territoriali ed evitando di sottrarre risorse o traffico dall'obiettivo strategico. [...]. L'integrazione dello scenario con l'eventuale realizzazione di collegamento infrastrutturali – anche nell'ipotesi di prolungamento a nord dell'autostrada A31 – per la connessione diretta dell'area centro veneta, e in particolare dell'area di Vicenza-Treviso, con la valle dell'Adige, senza passare per Verona, risulta funzionale per i traffici di medio raggio; non risponde invece alle esigenze di trasporto di lunga percorrenza di quell'area. **In questo senso la realizzazione di un'infrastruttura di collegamento tra la valle dell'Adige e l'area centro veneta è vantaggioso se si inserisce in maniera gerarchica nella rete del trasporto primario, dove – nel quadro dei corridoi europei - i collegamenti ferroviari da e per Verona sono più efficienti di quelli che hanno origine in altri punti della rete.**"*

Da quanto riportato si intuisce una preminenza del corridoio nord – sud lungo l'asta dell'Adige rispetto agli altri assi provenienti dalla Lombardia e dal Veneto. Tale principio non trova ulteriore declinazione all'interno del documento. Si pone in evidenza, invece, il rapporto tra la nuova infrastruttura e la strada statale n. 47 della Valsugana:

"La definizione del reciproco ruolo tra i due tracciati, da realizzarsi sia con interventi infrastrutturali sia con azioni gestionali (tra cui ad esempio limitazioni di velocità e/o di percorrenza per categoria

veicolare, come ipotizzato già nel Piano urbanistico provinciale con l'introduzione di forme di pedaggio selettivo del traffico merci) consentirebbe di risolvere le esigenze di collegamento e insieme di ridurre il traffico sulla strada statale della Valsugana, in ragione di una differente specializzazione delle due infrastrutture: **l'asse della SS47 quale arteria a servizio del traffico locale e della mobilità di breve-media percorrenza**, confermando in questa prospettiva le opere di modernizzazione della linea ferroviaria, e il **collegamento tra le valli dell'Adige e dell'Astico quale asse funzionale alla gestione della mobilità di medio-lunga percorrenza attraverso la connessione diretta alla rete infrastrutturale nazionale ed europeo.**"

La nuova infrastruttura sembra dover avere quindi la capacità di porsi tra il corridoio del Brennero, collegamento primario posto lungo l'asta dell'Adige, e la strada statale della Valsugana, attualmente importante arteria interessata già da traffico pesante come evidenziato nel documento preliminare.

Il documento preliminare, però, non riporta in che modo dare concreta attuazione a tale classificazione gerarchica. Si tratta, infatti, di una questione fondamentale al fine di prevenire una situazione caotica e difficilmente regolamentabile. La realizzazione di un collegamento principale tra la valle dell'Astico e la valle dell'Adige avrebbe non poche ripercussioni sulla rete stradale provinciale, che risente fortemente delle caratteristiche orografiche del territorio.

La progettazione di fattibilità condotta dalla società autostradale A4, dunque, non aiuta a definire la situazione ma, anzi, pone qualche ulteriore interrogativo, specie nel passo, contenuto nel documento di sintesi del progetto e liberamente scaricabile dal sito internet "www.a31valdastico.it", riporta per lo scenario con uscita a Rovereto sud:

*"A seguito dello studio condotto sul Lotto 1, e su **specificata indicazione della Provincia autonoma di Trento**, la scelta della sezione tipologica è ricaduta sulla categoria A - Autostrade in ambito extraurbano [...]"*.

Rispetto alle altre ipotesi di tracciato analizzate dalla società concessionaria autostradale A4, caratterizzate da una sezione stradale di categoria "B – strade principali in ambito extraurbano", solo lo scenario con uscita a Rovereto sud è pensato come collegamento autostradale. Questo pone seri dubbi sulla effettiva e concreta gerarchizzazione dei collegamenti stradali posta quale obiettivo dal documento preliminare: non si riesce a comprendere come la stessa Provincia autonoma di Trento abbia sollecitato la scelta della sezione tipologica autostradale. Tale fatto risulta ancor più preoccupante tenendo conto che la stessa Provincia ha approvato documenti strategici in materia di sviluppo sostenibile nei quali si pone in termini di centralità l'adozione di

modalità di spostamento delle persone e delle merci il più possibile efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze di valorizzazione delle identità ambientali culturali e sociali del Trentino. Il fatto di creare una nuova connessione di reti autostradali anche per l'accesso est significa, nella sostanza, sposare una linea di azione programmatica centrata sulla quantità infrastrutturale e non già sulla qualità della mobilità. Come è facile comprendere, una doppia connessione autostradale nella Vallagarina (A22 e A31) presuppone un approccio estensivo poco attento alla dimensione volta al risparmio del suolo e più in generale delle invarianti territoriali ed urbanistiche. Infine, si rammenta che più l'infrastruttura determina impatti sul territorio e più la stessa costituisce una permanenza nel novero del paesaggio e del contesto urbanistico che richiederà notevoli energie per una eventuale sua rimodulazione e o modificazione sulla scorta delle esigenze future ad oggi non prevedibili.

Oggetto e descrizione sintetica dell'Osservazione n. 29: **il documento più volte menzionato enuncia, quale opzione da analizzare, lo scenario con uscita a Rovereto sud in termini piuttosto generici, dimostrando, così, di non tenere in debito conto le precise e specifiche informazioni contenute nel progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Brescia. Il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale, da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Di tale evenienza non ce ne è traccia nei documenti proposti, evidenziando nuovamente un'ambiguità istruttoria.**

La società concessionaria autostradale A4, come riportato nel documento "processo autorizzativo dell'A31 nord" liberamente consultabile dal sito internet "www.a31valdastico.it" della medesima società, ha già consegnato in data 21 ottobre 2019 il progetto di fattibilità, comprensivo dell'opzione di tracciato stradale con uscita a Rovereto sud. Di tale evenienza non viene riportato nulla nei documenti allegati alla deliberazione provinciale di data 25 giugno 2021 n. 1058.

Dal progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4, si evidenzia come l'infrastruttura caratterizzante lo scenario con uscita a Rovereto sud:

- abbia la lunghezza complessiva maggiore rispetto agli altri scenari analizzati (29,609 km);
- comporti una modifica alla configurazione del tracciato attualmente progettato per la parte veneta, per una necessaria rotazione dell'asse principale;
- abbia un maggior sviluppo in galleria rispetto agli altri scenari analizzati (26,467 km);
- abbia un maggior sviluppo su strutture a ponte rispetto agli altri scenari analizzati (2,8 km) con ben sei viadotti necessari;
- non abbia un collegamento diretto con la strada statale n. 12, ma solo con l'autostrada A22.

Nonostante l'Amministrazione provinciale abbia in possesso questi approfondimenti progettuali, sul documento preliminare alla variante al PUP viene riportato solo in modo generico e superficiale una definizione di collegamento di accesso est al territorio trentino, inglobando anche lo scenario con l'uscita a Rovereto sud. Sarebbe stato più opportuno svolgere, invece, una comparazione multicriteriale tra le opzioni analizzate dalla società concessionaria autostradale A4 e riportarne i risultati nel documento preliminare alla variante al PUP. In questo modo si renderebbe più trasparente e completo l'iter motivazionale e procedimentale, garantendo sostanza ai documenti

proposti. Allo stato attuale, dunque, la carenza informativa del documento preliminare ed il disallineamento con gli studi condotti dalla società concessionaria autostradale A4, completamente ignorati, non rendono la procedura chiara sia negli obiettivi, sia nelle intenzioni, limitando la possibilità di redigere le osservazioni e quindi la partecipazione alla procedura.

Comune di Rovereto
piazza del Podestà n. 11
36068 – Rovereto (TN)
posta elettronica certificata (p.e.c.) comunerovereto.tn@legalmail.it
partita iva / codice fiscale 00125390229

**COMUNE DI VALLARSA**

PROVINCIA DI TRENTO

Vallarsa, 28 settembre 2021.

Alla Giunta Provinciale di Trento

P.zza Dante, 15

38122 Trento

umst.giunta-trasparenza@provincia.tn.it

**Al Dipartimento Territorio e Trasporti
Ambiente Energia Cooperazione**
dip.taec@provincia.tn.it

**Al Servizio Urbanistico e Tutela del
Paesaggio**
Via Mantova, 67
38122 Trento
serv.urbanistica@provincia.tn.it

P. 5384

Oggetto: delibera n° 1058 del 25 giugno 2021: approvazione documento preliminare variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est.

Egregi membri della Giunta Provinciale,

con la presente la nostra Amministrazione intende nuovamente esporre la propria contrarietà a quanto da Voi deliberato con delibera n° 1058 del 25 giugno 2021 avente per oggetto la variante al PUP volta a pianificare il Corridoio di accesso Est con possibilità di passaggio sul nostro territorio, come da delibera del Consiglio Comunale che Vi abbiamo già inoltrato.

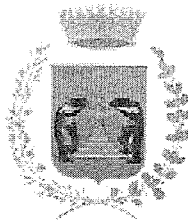
Cordiali saluti.



**Il Sindaco
Luca Costa**

Allegata delibera consiliare n. 22 del 30.06.2021





COMUNE DI VALLARSA

(PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO)

Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale

N. 22 del registro delibere

Data 30 giugno 2021

OGGETTO: Esame della mozione avente ad oggetto “*Contrarietà al passaggio della Autostrada Valdastico A31 Nord sul territorio di Vallarsa*”,.-

L'anno **duemilaventuno** addì **trenta** del mese di **giugno** alle ore **20.30** previo esaurimento delle formalità prescritte dalla vigente Legge Regionale sull'Ordinamento dei Comuni a seguito di regolare convocazione si è riunito presso il teatro comunale in fraz. S.Anna, nel rispetto delle vigenti disposizioni per il distanziamento sociale a causa dell'emergenza sanitaria COVID;

IL CONSIGLIO COMUNALE

composto dai signori:

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

Assiste il Segretario Comunale dott. CARLO PLOTEGHER.

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti la

Sig. LUCA COSTA

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

OGGETTO: Esame della mozione avente ad oggetto “*Contrarietà al passaggio della*
OGGETTO: Esame della mozione avente ad oggetto “*Contrarietà al*
passaggio della Autostrada Valdastico A31 Nord sul territorio di Vallarsa”,.-

IL CONSIGLIO COMUNALE

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

Udita al riguardo la lettura da parte della consigliere Anna Pancheri della mozione concordata nella riunione dei Capigruppo dd. 7 giugno 2021 ed avente ad oggetto Contrarietà al passaggio della Autostrada Valdastico A31 Nord sul territorio di Vallarsa”, allegata alla presente deliberazione quale parte integrante e sostanziale

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

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

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

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

Ad unanimità di voti dei n. 13 consiglieri presente e votanti espressi nelle forme di legge,

delibera

1. di approvare la mozione relativa alla “Contrarietà al passaggio dell’ Autostrada Valdastico A 31 Nord sul territorio di Vallarsa allegata alla presente deliberazione che ne forma parte integrante e sostanziale;
2. di inviare la presente deliberazione al Presidente della Provincia Autonoma di Trento, alla Giunta Provinciale, all’Assessorato Provinciale Lavori Pubblici, ai Comuni di Terragnolo, Rovereto, Trambileno, Ala e Folgaria;
3. di dichiarare il presente atto i esecutivo ex Art. 183 3° comma del codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige approvato con Legge Regionale n. 2 dd. 03.05.2018;

4. di dare evidenza, ai sensi del combinato disposto dell'art. 73 del T.U.LL.RR.O.C. approvato con D.P.Reg. 01.02.2005 n. 3/L e dell'art. 4 c. 4) della L.P. 30.11.1992 n. 23, che avverso la presente deliberazione sono ammessi i seguenti ricorsi:
- opposizione alla Giunta comunale entro il periodo di pubblicazione ai sensi dell'art. 183 c. 5) del codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige approvato con Legge Regionale n. 2 dd. 03.05.2018;
 - ricorso giurisdizionale al TRGA di Trento da parte di chi vi abbia interesse entro 60 giorni ai sensi della Legge 06.12.1971 n. 1034;
 - ricorso straordinario al Presidente della Repubblica da parte di chi vi abbia interesse, per i motivi di legittimità entro 120 giorni ai sensi del DPR 24.01.1971 n. 1199.



Vallarsa, 07 giugno 2021

MOZIONE

“Contrarietà al passaggio della Autostrada Valdastico A31 Nord sul territorio di Vallarsa”

Considerato che la Giunta Provinciale nel 2018 all'interno del Programma di sviluppo provinciale della XVI legislatura il completamento dell'autostrada A31 “Valdastico” tra Piovene Rocchette e il Trentino. La Provincia di Trento ha dichiarato di privilegiare l'uscita a Rovereto Sud rispetto alla precedente uscita a Besenello. Percorso che interesserebbe anche il territorio del comune di Vallarsa

Ricordato che con deliberazione n. 15 del 22 maggio 2012 il Consiglio comunale di Vallarsa si era espresso contrario al prolungamento dell'autostrada A31 approvando la Mozione “Autostrada Valdastico A31 Nord (Tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette) - procedura approvativa di cui all'art. 165 e ss. del D.Lgs. 163/2006 e verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'art. 95 del D.Lgs. 163/2006. Espressione valutazione negativa”;

preso atto che con deliberazione n. 27 del 14 ottobre 2019 il Consiglio comunale di Vallarsa all'unanimità approvava il Regolamento e prevedeva l'indizione di una Consultazione popolare, con l'antico metodo della balotazione, nei Comuni di Terragnolo, Trambileno e Vallarsa per conoscere l'orientamento della popolazione in merito al tema del passaggio della Valdastico nei territori delle Valli del Leno;

considerato che in data 24 novembre 2019 si è svolta detta Consultazione popolare, o Balotazione, e considerando il Verbale di proclamazione dei risultati Prot. n. 6147 dd. 26.11.2019 da cui si evince che hanno votato 1585 residenti su 2886, pari al 55% della popolazione avente diritto al voto, con risultato di 1476 voti contrari all'opera (93%), 106 favorevoli, 2 nulli e 3 astenuti;

atteso che con deliberazione della Giunta comunale n. 141 del 6 luglio 2020 “Diffida a tutela della sentenza del Consiglio di Stato, Sezione IV, 21 gennaio 2019 n. 499, resa a favore del Comune di Besenello. Affidamento mandato agli avvocati Giandomenico Falcon di Padova

e Christian Ferrazzi di Verona dello Studio legale Falcon”, l’Amministrazione aderiva a quanto proposto dal Comune di Besenello onde rilevare i vizi amministrativi dell’iter progettuale intrapreso dalla concessionaria dell’Autostrada A31, richiamando nel provvedimento quanto mosso dalle amministrazioni di Vallarsa, Terragnolo e Trambileno;

Vista la deliberazione della Giunta provinciale n. 837 del 19 6 2020 “decisioni della Giunta provinciale in merito al Corridoio d’interconnessione infrastrutturale Valli dell’Astico e dell’Adige” la quale prevede l’avvio di procedimento di variante al Piano Urbanistico Provinciale per affrontare in tema di pianificazione il suddetto collegamento e la sottoscrizione dell’atto aggiuntivo all’accordo ministeriale in materia, il quale prevede il tracciato con uscita nella zona “Rovereto Sud;

ritenuto che il Comune di Vallarsa quale rappresentanza della popolazione ed ente amministrativo del territorio sia del tutto titolato ad esprimere osservazioni in merito a qualsiasi progettualità veda interessato il territorio, ai sensi dell’art. 29 comma 3 della L.P. 4 agosto 2015 n. 15 in merito a tutela dell’ambiente naturale e antropizzato nonché degli impatti su qualità della vita, paesaggio oltre ad inquinamento acustico e dell’aria, ed è compito e interesse del Comune di Vallarsa di agire a tutela del proprio territorio e della propria comunità ivi insediata;

il Consiglio comunale delibera:

1. di rispettare pienamente quanto espresso nella Balotazione del 24 novembre 2019, ovvero la contrarietà al passaggio della Autostrada Valdastico A31 Nord sul territorio di Vallarsa, avendo risposto NO al quesito posto il 51,1% in assoluto degli aventi diritto al voto;
2. di istituire, con successivo provvedimento consiliare, anche assieme agli altri comuni interessati, un Tavolo di lavoro composto da Consiglieri comunali (rappresentanti di maggioranza e minoranza), che possa prevedere anche la collaborazione a titolo gratuito di Tecnici esterni ed esperti in materia, al fine di presentare come Amministrazione le dovute osservazioni in vista dei prossimi passaggi del processo di approvazione della variante al Piano Urbanistico Provinciale;
3. di porsi come soggetto attivo verso la ricerca ed il mantenimento dell’integrità ecologica del nostro territorio, dell’approfondimento di tematiche inerenti alla tutela dell’ambiente naturale da qualsiasi fonte di inquinamento, nonché dell’impatto sulla qualità di vita dei residenti e sul paesaggio di opere ed infrastrutture.

I consiglieri

...(Vallarsa in Comune)

... (Uniti per la Vallarsa)

**PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
PER IL CONSIGLIO COMUNALE**

OGGETTO: Esame della mozione avente ad oggetto “*Contrarietà al passaggio della Autostrada Valdastico A31 Nord sul territorio di Vallarsa*”, -

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA AMMINISTRATIVA

0 parere favorevole

0 parere come da nota allegata

in ordine alla regolarità tecnica-amministrativa sulla presente proposta di deliberazione ai sensi ex art. 184 del codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige approvato con Legge Regionale n. 2 dd. 03.05.2018;.

Vallarsa,

IL SEGRETARIO COMUNALE

Dott. Carlo Plötegher

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE E ATTESTAZIONE DELLA COPERTURA DI SPESA ex art. 184 del codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige approvato con Legge Regionale n. 2 dd. 03.05.2018;

0 parere favorevole

0 parere come da allegata nota

Il sottoscritto Responsabile Ufficio Ragioneria, in relazione alla proposta di deliberazione in oggetto attesta la regolarità contabile e certifica che la spesa possiede la relativa copertura finanziaria.

Vallarsa,

IL RESPONSABILE DELL'UFFICIO RAGIONERIA

dott.ssa Roberta Angheben

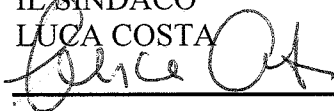
Seduta del
Presenti n.....
Presidente.....

Deliberazione n.....
Assenti
Segretario

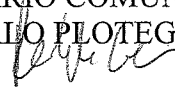
IMMEDIATA ESECUTIVITA' 0 SI 0 NO

Letto confermato e sottoscritto

IL SINDACO
LUCA COSTA



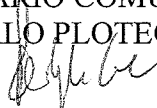
IL SEGRETARIO COMUNALE
DOTT. CARLO PLOTEGHER



Io sottoscritto Segretario Comunale certifico che la presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio il giorno 6 luglio 2021 per rimanervi 10 giorni consecutivi



IL SEGRETARIO COMUNALE
DOTT. CARLO PLOTEGHER

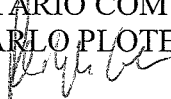


Comunicazione ai capigruppo

Si attesta che della presente delibera, contestualmente all'affissione all'albo, viene data comunicazione ai capigruppo consiliari ai sensi dell'art.79, secondo comma, del TULLRROC approvato con DPREG del 01.02.2005 N. 3/L;



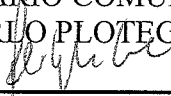
IL SEGRETARIO COMUNALE
DOTT. CARLO PLOTEGHER



La presente deliberazione è eseguibile in data:



IL SEGRETARIO COMUNALE
DOTT. CARLO PLOTEGHER



**COMUNE DI CALDONAZZO****PROVINCIA DI TRENTO**

Piazza Municipio n. 1

C.A.P. 38052 - Tel. n. 0461/723123
P. IVA n. 00145790226 - Cod. Fisc. n. 81001190222
ufficio.segreteria@comune.caldonazzo.tn.it
comune.caldonazzo@legalmail.it

Spett.le

PAT - Ufficio di Gabinetto
Assessorato all'urbanistica,
ambiente e cooperazione

Via Vannetti, 32
28122 - Trento (TN)

alla c.a. del
dott. Mario Tonina

e p.c. alla

PAT - Servizio urbanistica e tutela
del paesaggio

Via Lunelli Renato, 4
38122 - Trento (TN)

Interoperabilità

Prot. n. 5881/P

Caldonazzo, 27.09.2021

OGGETTO: Invio deliberazione del Consiglio Comunale n. 39 dd. 22.09.2021 avente ad oggetto *"Osservazioni del Consiglio comunale di Caldonazzo alla delibera della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021, avente ad oggetto "documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est - articolo 28 della L.P. 4 agosto 2015, n. 15. E s.c." - Approvazione"*

In allegato alla presente invio copia della deliberazione del Consiglio Comunale n. 39 dd. 22.09.2021, contenente le osservazioni del Consiglio Comunale di Caldonazzo alla delibera della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021.

Si coglie l'occasione per porgere cordiali saluti.

IL SINDACO
Elisabetta Wolf

All: c.s.



**COMUNE DI CALDONAZZO
PROVINCIA DI TRENTO**

**Verbale di deliberazione N. 39
del Consiglio Comunale**

OGGETTO: Osservazioni del Consiglio comunale di Caldonazzo alla delibera della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021, avente ad oggetto "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est – articolo 28 della L.P. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m." - Approvazione.

L'anno **duemilaventuno** addì **ventidue** del mese di **settembre**, alle ore 20.30 presso la Casa della Cultura, Viale Stazione n. 6, a seguito di regolari avvisi, recapitati a termine di legge, si è convocato il Consiglio Comunale.

Presenti i signori Consiglieri:

Assenti
giustificato non giustificato

Antoniolli Giampaolo
Baldessari Mario
Battisti Claudio
Bordignon Jacopo
Bortolini Mirko
Campregher Valerio
Ciola Cesare
Costa Daniele
Defrancesco Anita
Eccher Marina
Giacomelli Riccardo
Mattè Erica
Minora Francesco Andrea
Nicolussi Silvia
Pizzitola Pierluigi
Scarnato Paola
Virolani Luca
Wolf Elisabetta

Assiste il Segretario Comunale Signora **Conci dott.ssa Nicoletta**.

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, il signor **Costa Daniele**, nella sua qualità di Presidente assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato posto al n. 1 dell'ordine del giorno.

REFERTO DI PUBBLICAZIONE
(Art. 183 del Codice degli Enti Locali
della R.A.T.A.A. approvato con L.R.
03/05/2018 n.2)

Certifico io sottoscritto Segretario
Comunale che copia del presente
verbale viene pubblicato il giorno
24/09/2021 all'Albo Informatico ove
rimarrà esposto per 10 giorni
consecutivi.

Addì, lì 24/09/2021

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to Conci dott.ssa Nicoletta

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

- con delibera della Giunta Provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021 è stato approvato il “Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est - articolo 28 della L.P. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m.”;
- la suddetta delibera è stata inviata ai Comuni, alle Comunità, al Consiglio delle autonomie locali e al Consiglio provinciale, affinché possano esprimere osservazioni e proposte nel termine di novanta giorni previsto per legge; il documento preliminare è pervenuto al Comune di Caldonazzo giusta nota in atti sub prot. n. 4109 di data 01.07.2021;
- dell'autostrada A31 “Valdastico”, denominata anche PI.RU.BI. ed in particolare del suo completamento a nord si discute da circa 50 anni, coinvolgendo vari livelli istituzionali;
- la comunità di Caldonazzo ha da sempre convintamente espresso la propria contrarietà al progetto;
- sui canali di comunicazione ufficiali della P.A.T. è emersa in questi giorni la volontà di arretrare l'attuale tracciato della SS47 lungo la sponda Est del Lago di Caldonazzo.

Preso atto in particolare che:

- dal documento preliminare alla variante del Piano Urbanistico Provinciale emerge la necessità di rafforzare il collegamento del “corridoio Est” per dare una risposta concreta ai crescenti flussi di traffico fra l'asta dell'Adige e la Regione Veneto;
- che la suddetta variante individua nell'asse della SS47 il “corridoio Est”, sottintendendone de facto potenziali sviluppi;
- dal medesimo documento emerge altresì come i carichi di traffico in essere nella zona dei Laghi di Caldonazzo e Levico siano già di per sé superiori a quelli ammissibili sotto il profilo della sicurezza ambientale e stradale; circostanza che era già stata messa in luce nella documentazione costituente il PUP 2008;
- la zona dei Laghi di Caldonazzo e Levico, così come la Valle del Centa, costituiscono un ambito particolarmente sensibile sotto il profilo ambientale e paesaggistico;
- le politiche di sviluppo turistico per l'intero sistema Valsugana-Lagorai, per l'Alta Valsugana (terza destinazione turistica estiva del Trentino) ed in particolar modo per la zona dei Laghi di Caldonazzo e Levico sono incentrate sullo sviluppo di un turismo sostenibile e di una fruizione open-air del territorio (laghi, bici, montagna, castelli, gastronomia), come recentemente certificato dalla GSTC (prima destinazione certificata in Italia), dalla Bandiera Verde 2020 di Legambiente ad APT Valsugana e dalla Bandiera Blu 2021 assegnata da anni ai Laghi;
- la qualità dell'aria, dell'acqua e dell'ambiente in generale costituiscono un asset prioritario di sviluppo per il territorio e per la sua offerta turistica, rappresentando un patrimonio collettivo imprescindibile e non compromettibile da progetti, opere ed interventi viari in contrasto con gli sforzi fatti nell'ultimo trentennio;
- è auspicabile che progetti, opere ed interventi viari facciano propria la vocazione turistica dell'Alta Valsugana, puntando allo sviluppo di forme di mobilità lenta e collettiva, orientate ad una progressiva riduzione degli impatti ambientali ed ecologici derivanti dalle forme di mobilità, fra cui il potenziamento/interramento dell'asse ferroviario come alternativa competitiva al trasporto pendolare individuale, ed il completamento delle reti ciclabili e ciclo-esursionistiche;

- in particolare, progetti, opere ed interventi di nuova viabilità e di potenziamento della viabilità esistente dovrebbero essere orientati ad un miglioramento della qualità delle acque e della biodiversità del Lago di Caldonazzo, del Fiume Brenta e del Torrente Centa;
- l'eventuale allargamento dell'attuale tracciato della SS47 da 2 a 4 corsie evidenzia sul territorio amministrativo di Caldonazzo due passaggi di assoluta criticità in corrispondenza degli abitati stanziali delle località di Brenta e Costa, per la vicinanza dell'edificio al Fiume Brenta.

Evidenziato che la commissione consiliare permanente denominata Commissione urbanistica, territorio ed ambiente si è appositamente riunita e ha ritenuto, analizzato il documento preliminare approvato dalla Giunta provinciale, di formulare alcune osservazioni e proposte da sottoporre all'attenzione e all'approvazione del Consiglio comunale di Caldonazzo.

Ciò premesso ed evidenziato, il Consiglio comunale rileva, a titolo di osservazioni e proposte ai sensi e per gli effetti dell'art. 28 della L.P. 4 agosto 2015 n. 15, quanto segue, rivendicando il diritto di decidere sul futuro del proprio territorio:

1. L'Amministrazione comunale di Caldonazzo vede con preoccupazione qualunque forma di infrastrutturazione del territorio che porta ad un potenziale incremento dei flussi di traffico nella zona dell'Alta Valsugana ed, in particolare, in quella dei Laghi di Caldonazzo e Levico e della Valle del Centa.
2. Per l'Amministrazione comunale di Caldonazzo la zona dei Laghi e della Valle del Centa, per la particolare fragilità e peculiarità ambientale, costituiscono un valore da conservare e non compromettere per la loro vocazione turistica in considerazione dell'importanza che il comparto riveste nell'offerta turistica complessiva del Trentino (3° comprensorio turistico estivo per numero di presenze).
3. Si rileva come il documento preliminare di variante al PUP e le sue possibili attuazioni siano in palese contrasto con le vocazioni e le fragilità del territorio di Caldonazzo.
4. Si osserva come la Valle del Centa sia caratterizzata da pesanti penalità di carattere idrogeologico che appaiono difficilmente compatibili con la realizzazione di ulteriori opere di infrastrutturazione.
5. Si rileva come anche le opere provvisorie, la movimentazione di mezzi e di materiali subordinate alla possibile realizzazione della Valdastico Nord comporterebbero pesanti impatti ambientali e paesaggistici sul territorio di Caldonazzo, con danni permanenti.
6. Si valuta come insufficiente ed inadeguata la proposta di "arretramento" dell'attuale tracciato della SS47 lungo la Sponda Est del Lago di Caldonazzo, sia sotto il profilo della tutela delle acque dei Laghi che dell'impatto ambientale.
7. Si propone di inserire nella programmazione urbanistica provinciale un'opera risolutiva per il bypass dei laghi di Caldonazzo e Levico, anche rivalutando il progetto del Tunnel di Tenna (già inserito nella programmazione urbanistica della Comunità Alta Valsugana e Bersntol), ovvero spostandolo a Nord, ipotizzando un collegamento diretto interrato tra Campiello di Levico e San Cristoforo.
8. Si propone di inserire nella programmazione urbanistica provinciale l'interramento della Ferrovia della Valsugana nel tratto che costituisce cesura urbana di Caldonazzo fra gli ambiti residenziali del centro storico e la fascia lago.

Tutto ciò premesso,

sentiti gli interventi di cui al verbale di seduta;

rilevato che, in ragione dei termini stringenti per presentare proposte ed osservazioni, si rende opportuno procedere alla trattazione del presente punto in apposita seduta consiliare

d'urgenza ai sensi e per gli effetti del co. 2 dell'art. 33 del vigente regolamento del consiglio comunale al fine di inoltrare il presente atto alla Giunta provinciale nel più breve tempo possibile;

rilevato che, ai sensi dell'art. 185 del Codice degli Enti Locali della Regione Trentino Alto Adige, approvato con L.R. 03/05/2018 n. 2, sulla proposta di deliberazione relativa all'oggetto ha espresso il parere di competenza:

- il Responsabile del Servizio Tecnico comunale, parere favorevole sotto il profilo della regolarità tecnico amministrativa;

e dato atto che in ordine alla presente proposta non rilevano aspetti contabili e che pertanto non necessita l'espressione del relativo parere.

rilevata la propria competenza ai sensi della lettera b) del comma 2 dell'articolo 49 del Codice degli Enti Locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige;

ritenuto di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 183, comma 4, della L.R. 3 maggio 2018, n. 2 "Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige" al fine di permettere l'invio del presente atto alla Giunta provinciale nel rispetto dei termini assegnati e comunque nel più breve tempo possibile;

visto il Codice degli Enti Locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e ss.mm.;

visto il regolamento del consiglio comunale;

visto lo Statuto vigente;

con voti favorevoli n. 18, astenuti n. //, contrari n. // voti espressi dai n. 18 consiglieri presenti e votanti, espressi in modalità palese per appello nominale;

DELIBERA

1. di approvare, per le motivazioni di cui in premessa, le seguenti osservazioni e proposte - ai sensi e per gli effetti dell'art. 28 della L.P. 4 agosto 2015 n. 15 - rispetto alla delibera approvata dalla Giunta provinciale n. 1058 di 25.06.2021 avente ad oggetto "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est - articolo 28 della L.P. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m":
 1. L'Amministrazione comunale di Caldonazzo vede con preoccupazione qualunque forma di infrastrutturazione del territorio che porta ad un potenziale incremento dei flussi di traffico nella zona dell'Alta Valsugana ed, in particolare, in quella dei Laghi di Caldonazzo e Levico e della Valle del Centa.
 2. Per l'Amministrazione comunale di Caldonazzo la zona dei Laghi e della Valle del Centa, per la particolare fragilità e peculiarità ambientale, costituiscono un valore da conservare e non compromettere per la loro vocazione turistica in considerazione dell'importanza che il comparto riveste nell'offerta turistica complessiva del Trentino (3° comprensorio turistico estivo per numero di presenze).
 3. Si rileva come il documento preliminare di variante al PUP e le sue possibili attuazioni siano in palese contrasto con le vocazioni e le fragilità del territorio di Caldonazzo.
 4. Si osserva come la Valle del Centa sia caratterizzata da pesanti penalità di carattere idrogeologico che appaiono difficilmente compatibili con la realizzazione di ulteriori opere di infrastrutturazione.

5. Si rileva come anche le opere provvisorie, la movimentazione di mezzi e di materiali subordinate alla possibile realizzazione della Valdastico Nord comporterebbero pesanti impatti ambientali e paesaggistici sul territorio di Caldonazzo, con danni permanenti.
 6. Si valuta come insufficiente ed inadeguata la proposta di “arretramento” dell’attuale tracciato della SS47 lungo la Sponda Est del Lago di Caldonazzo, sia sotto il profilo della tutela delle acque dei Laghi che dell’impatto ambientale.
 7. Si propone di inserire nella programmazione urbanistica provinciale un’opera risolutiva per il bypass dei laghi di Caldonazzo e Levico, anche rivalutando il progetto del Tunnel di Tenna (già inserito nella programmazione urbanistica della Comunità Alta Valsugana e Bersntol), ovvero spostandolo a Nord, ipotizzando un collegamento diretto interrato tra Campiello di Levico e San Cristoforo.
 8. Si propone di inserire nella programmazione urbanistica provinciale l’interramento della Ferrovia della Valsugana nel tratto che costituisce cesura urbana di Caldonazzo fra gli ambiti residenziali del centro storico e la fascia lago.
2. di trasmettere copia del presente atto alla Giunta Provinciale entro i termini previsti la presente deliberazione come propria osservazione alla delibera n. 1058 del 25 giugno 2021, confidando nell'accoglimento delle richieste suesposte;
 3. di dichiarare la presente deliberazione, per le motivazioni di cui in premessa e con separata votazione che ha prodotto il seguente esito: voti favorevoli 18, contrari // ed astenuti //, immediatamente eseguibile ai sensi dell’art. 183, co. 4, della L.R. 3 maggio 2018, n. 2 “Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige”.

*** ** * ** ***

Avverso la presente deliberazione sono ammessi i seguenti ricorsi:

- a) opposizione alla Giunta comunale, entro il periodo di pubblicazione, ai sensi dell’art. 183, co. 5 del Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino-Alto Adige;
- b) ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale di Trento, entro 60 giorni, ai sensi dell’art. 29 del D.Lgs. 02.07.2010, n 104;
- c) ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, entro 120 giorni, ai sensi dell’art. 8 del D.P.R. 24.11.1971, n. 1199.

I ricorsi b) e c) sono alternativi.

Data lettura del presente verbale, viene approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
F.to Costa Daniele

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to Conci dott.ssa Nicoletta

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

Caldonazzo, lì 24/09/2021

IL SEGRETARIO COMUNALE
Conci dott.ssa Nicoletta

CERTIFICATO DI ESEGUIBILITA'

La presente deliberazione è stata dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 183 del Codice degli Enti Locali della R.A.T.A.A. approvato con L.R. 3 maggio 2018, n. 2.

Caldonazzo, lì 24/09/2021

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to Conci dott.ssa Nicoletta

**COMUNE DI LAVIS**

Provincia Autonoma di Trento

Il Sindaco

Tel 0461/248111

email: sindaco@comunelavis.it

Spett.le
PRESIDENTE E GIUNTA DELLA PROVINCIA
AUTONOMA DI TRENTO

presidente@pec.provincia.tn.it

Vicepresidente assessore all'
URBANISTICA , AMBIENTE E COOPERAZIONE
ass.cooperazione_territorio@pec.provincia.tn.it

PAT – SERVIZIO URBANISTICA E TUTELA DEL
PAESAGGIO.

serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it

Lavis, 27/09/2021**Prot. N.**

Oggetto: DOCUMENTO PRELIMINARE AI FINI DELL'ADOZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSO EST E RELATIVO RAPPORTO PRELIMINARE. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ARTICOLO 28 DELLA L.P. 4 AGOSTO 2015, N. 15. TRASMISSIONE DELIBERA DELLA GIUNTA COMUNALE N. 253 DD. 23/09/2021

Si trasmette in allegato la deliberazione della Giunta comunale n. 253 dd.23/09/2021, immediatamente eseguibile quale espressione delle osservazioni ai sensi dell'art. 28 della L.P.15/2015 da parte del Comune di Lavis sul DOCUMENTO PRELIMINARE AI FINI DELL'ADOZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSO EST E RELATIVO RAPPORTO PRELIMINARE.

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

Il Sindaco

Arch. Andrea Brugnara

(documento firmato digitalmente)



COMUNE DI LAVIS

PROVINCIA DI TRENTO

ORIGINALE

Deliberazione Giunta Com.le N. 253

OGGETTO: DOCUMENTO PRELIMINARE AI FINI DELL'ADOZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSO EST E RELATIVO RAPPORTO PRELIMINARE. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ARTICOLO 28 DELLA L.P. 4 AGOSTO 2015, N. 15.

L'anno 2021 addì **23** del mese di **SETTEMBRE** alle ore, **14.00** nella sala delle riunioni, a seguito di regolare convocazione, si è riunita la **GIUNTA COMUNALE**.

All'appello risultano i **signori**:

Cognome Nome	Carica	Presenti
Brugnara arch. Andrea	Sindaco	SI
Caracristi Isabella	Assessore	SI
Castellan Franco	Assessore	SI
Fabbro Andrea	Assessore	SI
Paolazzi Luca	Assessore	SI
Pasolli Caterina	Assessore	SI

Partecipa il Segretario Generale Carlini dott. Mariano

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti il Sig. BRUGNARA ARCH. ANDREA nella sua qualità di Sindaco assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto indicato.

Relazione di pubblicazione
(Art. 183 del Codice degli enti Locali della Regione Trentino Alto-Adige L.R. 03.05.2018 n. 2 e ss.mm.)

Certifico lo sottoscritto Segretario comunale che copia del presente verbale viene pubblicato il giorno **27/09/2021** all'albo pretorio ove rimarrà esposto per 10 giorni consecutivi.

Certifico inoltre che la presente deliberazione, ai sensi dell'art. 16 dello Statuto comunale, è stata comunicata ai capigruppo consiliari.

Addì, **27/09/2021**

IL SEGRETARIO GENERALE
Carlini dott. Mariano

C_E500 - C_E500 - 1 - 2021-09-27 - 0021966

OGGETTO: DOCUMENTO PRELIMINARE AI FINI DELL'ADOZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSO EST E RELATIVO RAPPORTO PRELIMINARE. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ARTICOLO 28 DELLA L.P. 4 AGOSTO 2015, N. 15.

PREMESSO:

che in data 1 luglio 2021 sono pervenuti al protocollo del Comune di Lavis il documento preliminare e il rapporto preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, approvati con deliberazione della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021, ai sensi dell'articolo 28 della legge provinciale per il governo del territorio 2015.

Atteso che con la nota sopra richiamata è stato precisato che entro novanta giorni dal ricevimento della predetta documentazione è possibile trasmettere alla Giunta provinciale osservazioni e proposte – con riferimento agli obiettivi della variante – per la risoluzione dei principali problemi di assetto del proprio territorio;

considerato che l'articolo 28 della L.P. 15/2015 dispone che ai fini dell'adozione del PUP o di una sua variante:

- la Giunta provinciale predispone e approva il documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire, effettuando il primo passo nell'iter di approvazione della variante del PUP così come specificato dagli articoli 28 e 31 della L.P. 15/2015;
- il documento preliminare e il relativo rapporto preliminare sono inviati alle comunità, ai comuni e al Consiglio delle autonomie locali, che entro novanta giorni possono trasmettere alla Giunta provinciale osservazioni e proposte. La medesima documentazione è trasmessa al Consiglio provinciale che entro centoventi giorni dal ricevimento del documento può approvare indirizzi ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di piano;
- il progetto di variante al PUP, preliminarmente adottato, è depositato a disposizione del pubblico per novanta giorni e contemporaneamente è trasmesso ai soggetti di cui all'articolo 29, comma 4, della L.P. 15/2015 ai fini dell'espressione del parere di merito nei termini indicati; qualora la Giunta provinciale modifichi il piano sulla base dei pareri o delle osservazioni pervenuti, sono disposti un secondo deposito e una seconda pubblicazione del progetto di variante al Piano per ulteriori quarantacinque giorni;
- la Giunta provinciale approva il disegno di legge di approvazione della variante al PUP e lo trasmette al Consiglio provinciale;.

Atteso che il Piano Urbanistico Provinciale, approvato con la legge provinciale 27 maggio 2008, n. 5, declina le relazioni tra territorio e corridoi infrastrutturali mediante un modello sistemico articolato su tre livelli di connessioni:

- 1) corridoi di accesso, individuati nel corridoio nord-sud, inteso come asse del Brennero nell'ambito del corridoio "Scandinavo-Mediterraneo" (Helsinki-La Valletta) e rivolto principalmente all'Europa e all'interconnessione con i corridoi "Reno-Danubio" (Strasburgo- Bucarest/Sulina/Costanza) e "Mare del Nord-Baltico" (Helsinki-Anversa) che insieme ai corridoi "Reno-Alpi" (Anversa/Amsterdam/Rotterdam-Genova) e Baltico-Adriatico (Gdynia/Szczecin-Trieste/Koper) consente al corridoio "Mediterraneo" (Algeciras-

confine Ucraina) di interagire con il nord Europa; nel corridoio Ovest rivolto verso la Regione Lombardia attraverso la provincia di Brescia; nel corridoio Est rivolto verso la Regione del Veneto e all'interconnessione con il corridoio "Mediterraneo";

- 2) corridoi interni, che devono integrarsi con i principali tracciati esistenti lungo l'asse Nord-Sud e con le relative diramazioni laterali, perseguendo il miglioramento della funzionalità dell'intero sistema infrastrutturale e insieme la dotazione di adeguati nodi di connessione sia intervalliva che di accessibilità alle aree urbane;
- 3) collegamenti funzionali, finalizzati ad approfondire le relazioni infrastrutturali tra alcune parti del territorio provinciale e le ulteriori reti per la mobilità costituite dal sistema viario, ferroviario e funiviario.

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

atteso che le finalità del documento preliminare e del rapporto preliminare sono rispettivamente quella di indicare e illustrare gli obiettivi generali e le linee direttive che si intendono perseguire con la variante al PUP e di fornire le prime indicazioni sui possibili impatti ambientali significativi della variante al PUP;

premesso che vi è stato un confronto con le amministrazioni comunali di Trento, Rovereto e Pergine Valsugana con le quali si è condiviso che *"Preliminarmente ad ogni altra considerazione si ritiene necessario rilevare che l'analisi del documento preliminare e del rapporto preliminare ne ha evidenziato carenze di metodo e contraddittorietà di contenuto. Il metodo adottato e l'istruttoria tecnica svolta risultano inadeguati rispetto alla rilevanza e complessità dei temi da trattare. Sono assenti indicazione e analisi dei dati di dettaglio sulla mobilità, di carattere ambientale, socio-economico a supporto degli enunciati motivazionali. La proposta appare decontestualizzata dall'intero sistema provinciale della mobilità e difetta ogni valutazione di possibili alternative. Il tema del collegamento con il Veneto viene proposto quale intervento di carattere strategico, ma la soluzione proposta pare incoerente con le politiche europee in ambito di mobilità e con i principi di sviluppo sostenibile e durevole, sussidiarietà, partecipazione e valutazione enunciati in primis dalla legge urbanistica provinciale per il governo del territorio."* La totale indeterminatezza della soluzione proposta rende impossibile la formulazione di osservazioni e proposte (esprese ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015) che non siano, a loro volta, generali e di metodo non potendosi rilevare la razionalità delle scelte compiute, la congruità dei mezzi adottati rispetto allo scopo e l'avvenuta valutazione di soluzioni alternative.

Preso atto che il documento preliminare della variante al PUP inerente l'ampliamento del corridoio di accesso Est è finalizzato essenzialmente a dare risposta alle seguenti problematiche:

- 1) la necessità di disporre di un efficiente collegamento tra Trentino e Veneto lungo la direttrice Nord-Ovest/Sud-Est, in particolare tra gli ambiti territoriali di Vicenza e Trento;

- 2) la risoluzione di problematiche ambientali e funzionali della SS 47 della Valsugana, che presenta criticità connesse ai volumi di traffico, alle caratteristiche geometrico-strutturali, alla presenza di numerosi insediamenti abitati direttamente attraversati dal tracciato, alla delicatezza ambientale della zona dei laghi di Levico e Caldonazzo, nonché alla pressione generata dalle nuove viabilità realizzate come la Pedemontana Veneta e la A31 Sud verso Rovigo.

Dato atto che la variante al PUP intende affrontare le problematiche sopra richiamate attraverso il raggiungimento dei seguenti obiettivi generali:

- 1) assicurare idonei collegamenti infrastrutturali del territorio provinciale in direzione Est con il Veneto, contribuendo all'interconnessione a livello europeo lungo il corridoio del Mediterraneo;
- 2) perseguire mediante nuove infrastrutture la connessione intervalliva sul territorio provinciale nell'ottica di assicurare i collegamenti interni tra insediamenti e territorio e di rafforzare le condizioni fisiche di inclusione sociale;
- 3) rafforzare l'attrattività del Trentino nei macrosistemi economici nazionali mediante l'integrazione interna ed esterna nelle grandi reti;
- 4) sviluppare il ruolo di centri attrattori di Trento e Rovereto ampliandone il raggio di influenza verso l'Italia e l'Europa orientale;
- 5) rispondere alle esigenze di collegamento funzionali al sistema economico locale; considerato che i suddetti obiettivi sono stati declinati nella proposta di ampliamento del Corridoio Est previsto dal "PUP 2008" e nella possibile area di snodo tra il corridoio di accesso Nord-Sud e il corridoio di accesso Est.

Atteso che nel documento preliminare è precisato che "il tema della mobilità, particolarmente complesso in un territorio limitato come quello Trentino, è affrontato dal PUP 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" e che, a tale fine, il PUP "persegue un modello di mobilità in cui il rapporto fra strada e ferrovia 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";

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

dato atto che nel 2015 è stata adottata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite l'Agenda 2030 che, in particolare, attraverso l'obiettivo di sviluppo sostenibile 11 denominato "Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili" mira in particolare a promuovere nelle città modalità di trasporto sostenibili al fine di ridurre l'inquinamento dell'aria;

dato atto altresì che le più recenti politiche europee in materia di trasporti mirano alla creazione di un sistema di mobilità sostenibile, intelligente, resiliente e in grado di raggiungere gli obiettivi del Green Deal europeo mediante l'adozione di strategie finalizzate ad accelerare la decarbonizzazione dei trasporti in sinergia con l'impegno di azzerare entro il

2050 le emissioni di gas ad effetto serra, contribuendo in tal modo al raggiungimento degli obiettivi climatici;

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

ritenuto pertanto che una variante al PUP che affronti il tema dei trasporti, diversamente da quanto prospettato nell'ambito della variante in oggetto, debba considerare l'intero sistema provinciale dei trasporti, ispirandosi ai principi della mobilità sostenibile e contribuendo a dare risposta anche agli obiettivi climatici, e conciliare gli scenari infrastrutturali e gli obiettivi generali dichiarati a quanto previsto dall'Agenda 2030, dalle politiche europee sul trasporto sostenibile, dal PNRR, dalle politiche provinciali in materia di mobilità sostenibile, in primis dalla Strategia Provinciale per lo Sviluppo Sostenibile e dalla legge provinciale 30 giugno 2017, n. 6, "Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile", che, tra le finalità, riconosce l'importanza di *"ridurre la dipendenza dal petrolio e da materia prime non rinnovabili, senza sacrificare l'efficienza, l'efficacia e il diritto alla mobilità"*, e dalle politiche comunali a sostegno di una mobilità sostenibile;

rilevato che gli scenari infrastrutturali prospettati dal documento preliminare della variante al PUP per il corridoio Est risultano riconducibili sostanzialmente alle seguenti due alternative infrastrutturali, entrambe di tipo stradale:

- 1) ipotesi di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige;
- 2) ipotesi alternativa di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di Rovereto Sud;

rilevato che la variante al PUP in esame è finalizzata essenzialmente a proporre una estensione dell'areale di riferimento per il corridoio Est, contenuto nel "PUP 2008", corrispondente all'intero territorio meridionale trentino senza peraltro fornire alcuna indicazione, ancorché preliminare, dei possibili ambiti territoriali entro cui sviluppare i tracciati infrastrutturali;

rilevato che la suddetta variante se, da un lato, riconosce la scelta europea di incentrare sulla ferrovia la strategia di sviluppo dei trasporti terrestri – con particolare riguardo al potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero – e la maggiore sostenibilità ambientale del trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma, dall'altro lato, propone di affrontare e risolvere le problematiche sopra richiamate mediante l'adozione di scenari che prefigurano la realizzazione di corridoi stradali tra il Trentino e il Veneto, determinando in tal modo una incongruenza di fondo tra gli obiettivi dichiarati e le soluzioni prospettate dalla variante medesima;

accertato che il documento preliminare non affronta i potenziali impatti negativi generati sul sistema urbano e periurbano città di Trento, sui territori a nord di Trento e sul sistema stradale di fondovalle, con particolare riguardo all'ulteriore volume di traffico indotto dal nuovo tracciato stradale, peraltro non quantificato, che graverebbe inevitabilmente sull'autostrada A22, già attualmente sovraccaricata;

considerato che il documento preliminare, da un lato, demanda la declinazione del modello di mobilità previsto per il corridoio Est allo studio di fattibilità e, dall'altro, sostiene che un tracciato viario per il completamento verso nord dell'autostrada A31 è considerato a livello europeo come elemento di potenziamento del collegamento tra il Corridoio "Mediterraneo" e

il Corridoio "Scandinavo-Mediterraneo", determinando in tal modo un evidente incongruenza con la scelta europea di incentrare sulla ferrovia le politiche di trasporto terrestri; ritenuto che la definizione del modello di mobilità da adottare per la risoluzione delle problematiche ambientali e infrastrutturali descritte nel documento preliminare necessita di adeguati approfondimenti in termini di analisi dello stato dell'ambiente e della situazione socio- economica finalizzati alla costruzione di una idonea banca dati di tipo quantitativo e qualitativo;

rilevato che la proposta di ampliamento del corridoio Est, così come descritta nel documento preliminare e nel relativo rapporto preliminare, non risulta supportata da un adeguato quadro conoscitivo che consenta di integrare in maniera efficace le considerazioni ambientali nello strumento pianificatorio, come richiesto dalla normativa in materia di valutazione ambientale strategica;

ritenuto che la mancanza di un quadro conoscitivo preliminare riferito all'ambito geografico di riferimento non permette di verificare, ancorché in via preliminare, la sostenibilità ambientale e socio-economica della proposta di variante al PUP dal momento che né il documento preliminare né il rapporto preliminare consentono:

- di verificare con sufficiente dettaglio la coerenza degli obiettivi dichiarati con i quadri programmatico, pianificatorio, ambientale e socio-economico attuale;
- di determinare il grado di idoneità, o di vulnerabilità, del territorio provinciale interessato dall'estensione del corridoio Est, ai fini dell'individuazione di uno o più ambiti territoriali entro cui sviluppare i tracciati infrastrutturali che dovrebbero scaturire dalla sovrapposizione cumulativa delle varie cartografie tematiche riportate nel rapporto preliminare e finalizzate a dare evidenza dei principali vincoli ambientali e territoriali ivi presenti;
- di fornire adeguate indicazioni in relazione ai possibili impatti ambientali significativi, anche di tipo cumulativo, derivanti dall'attuazione della variante al PUP, con particolare riguardo alle principali matrici ambientali (suolo, acqua, aria, rumore), all'impatto sul paesaggio e alla potenziale frammentazione delle connessioni ecologiche, e dall'eventuale interferenza con ulteriori interventi programmati o in fase di realizzazione;
- di analizzare in via preventiva le ragionevoli alternative, compresa la non realizzazione dell'ampliamento del corridoio Est (opzione zero);
- di giustificare l'elenco preliminare degli indicatori di contesto e il sistema di monitoraggio degli impatti ambientali contenuti nel rapporto preliminare;

ritenuto di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile a norma dell'art. 183, comma 4 della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m., al fine di consentire la trasmissione della deliberazione in oggetto alla Provincia nel rispetto dei termini fissati dalla legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15 per l'espressione di osservazioni e proposte

LA GIUNTA COMUNALE

Ascoltata la relazione;

Attesa la competenza della Giunta comunale, ai sensi dell'art. 53 del Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino Alto-Adige, approvato con L.R. 03/05/2018 n. 2, in quanto atto non riservato alla competenza del Consiglio, del Sindaco o delle figure dirigenziali dell'ente;

Visto il Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino Alto-Adige, approvato con L.R. 03/05/2018 n. 2;

Visto il Regolamento di contabilità adottato con deliberazione del Consiglio comunale n. 32 del 25/10/2018;

Visto il D.U.P. 2021 – 2023, approvato con deliberazione consiliare n. 1 del 21/01/2021;

Vista la nota di aggiornamento al D.U.P. 2021 – 2023, approvato con deliberazione consiliare n. 18 del 06/04/2021;

Visto il Piano regolatore generale del Comune di Lavis

Dato atto che non necessitano i pareri sulla presente deliberazione, ai sensi dell'art. 185, 187 e 200 del Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino Alto-Adige, approvato con L.R. 03/05/2018 n. 2, in quanto atto politico della Giunta comunale

Con voti favorevoli unanimi espressi in forma palese per alzata di mano.

DELIBERA

1. di esprimere, ai sensi dell'articolo 28 della legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, le seguenti osservazioni e proposte in relazione al documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso est e relativo rapporto preliminare:
 - a) successivamente all'entrata in vigore del "PUP 2008" il tema della mobilità sostenibile ha assunto una sempre maggiore rilevanza nelle politiche internazionali, europee, nazionali e locali in materia di trasporti, anche nella prospettiva di contribuire a contrastare il costante aumento delle emissioni di gas ad effetto serra prodotte dal settore, che minacciano di compromettere gli sforzi volti a conseguire gli obiettivi climatici; aspetti che, invece, il documento preliminare e il rapporto preliminare della variante al PUP non affrontano, limitando l'attenzione al mero ampliamento del corridoio Est secondo un approccio non del tutto coerente con le attuali politiche per la mobilità sostenibile;
 - b) gli obiettivi generali e operativi dichiarati nel documento preliminare e nel rapporto preliminare devono comunque conciliarsi con quanto previsto dall'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e dalle politiche provinciali (L.P. 6/2017, Strategia Provinciale per lo Sviluppo Sostenibile) e rapportarsi con le politiche comunali in materia di mobilità sostenibile, al fine di assicurare l'adozione della soluzione infrastrutturale con il minore impatto sull'ambiente;
 - c) la visione di mobilità proposta dal documento preliminare risulta limitata a soluzioni di tipo stradale, e, quindi, in evidente contrasto con le politiche europee per la mobilità sostenibile che mirano a incentivare le reti ferroviarie in luogo di quelle stradali;
 - d) il documento preliminare e il rapporto preliminare non affrontano i potenziali impatti negativi indotti sul sistema stradale della Valle dell'Adige dall'ulteriore volume di traffico generato dal nuovo tracciato stradale, peraltro non quantificato, che graverebbe principalmente sull'autostrada A22, già attualmente sovraccaricata;
 - e) la documentazione approvata e pubblicata dall'Amministrazione provinciale risulta del tutto generica e insufficiente per formulare osservazioni compiute e dettagliate

nel merito. In seno agli atti, messi in disponibilità dell'amministrazione, non si rinvenivano in termini chiari ed oggettivi, gli obiettivi cardine che dovrebbero supportare secondo rigore motivazionale la pianificata variante al PUP;

- f) la documentazione di variante, non fornisce alcun elemento logico, deduttivo e valutativo di natura oggettiva atto a giustificare una rivisitazione della collocazione dei corridoi infrastrutturali di accesso al Trentino. Quanto proposto dalla Provincia prefigura un'idea di corridoio infrastrutturale di accesso privo di ogni ponderata valutazione, anche di carattere multicriteriale, rispetto a quella contenuta nell'attuale PUP. Inoltre non vi è alcun rapporto di spiegazione plausibile rispetto alla ricerca di nuovi corridoi infrastrutturali.

2. di trasmettere le suddette osservazioni e proposte al Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio della Provincia Autonoma di Trento;
3. di dare evidenza al fatto, e ciò ai sensi dell'art. 4 della L.P. 30.11.1992 n. 23 e s.m., che avverso la presente deliberazione sono ammessi:
 - ricorso in opposizione alla Giunta comunale durante il periodo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 183 c. 5 del Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino Alto-Adige, approvato con L.R. 03/05/2018 n. 2 ;
 - ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni, ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 24.11.1971 n. 1199;
 - ricorso giurisdizionale al T.R.G.A. di Trento entro 60 giorni, ai sensi dell'art. 92 del D.Lgs. 2.7.2010 n. 104.

Richiamata la motivazione espressa nelle premesse dal relatore, con voti espressi in forma palese favorevoli unanimi

DELIBERA INOLTRE

di dichiarare la presente immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 183, comma 4, Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino Alto-Adige, approvato con L.R. 03/05/2018 n. 2.



Estremi della Proposta

Proposta Nr. **2021 / 1007**

Ufficio Proponente: **Segreteria_S**

Oggetto: **DOCUMENTO PRELIMINARE AI FINI DELL'ADOZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSO EST E RELATIVO RAPPORTO PRELIMINARE. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ARTICOLO 28 DELLA L.P. 4 AGOSTO 2015, N. 15.**

Parere Tecnico

Ufficio Proponente (Segreteria_S)

Parere ai sensi degli art.185 e 187 del Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige, L.R. 03/05/2018 n. 2 e s.m. Il parere di seguito espresso è da considerarsi -----.

Sintesi parere: **Parere Non Necessario** in quanto atto politico della Giunta comunale

Data **21/09/2021**

Il Responsabile di Settore

Mariano Carlini

Parere Contabile

Ragioneria

In ordine alla regolarità contabile della presente proposta, art. 185 e 187 del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, L.R. 03/05/2018 n. 2 e s.m. si esprime parere -----.

Sintesi parere: **Parere Non Necessario**

Data **21/09/2021**

Responsabile del Servizio Finanziario

Andrea Turra

Data lettura del presente verbale, viene approvato e sottoscritto.

IL SINDACO
Brugnara arch. Andrea

IL SEGRETARIO GENERALE
Carlini dott. Mariano

CERTIFICATO DI ESECUTIVITÀ

Vedi certificato di fine pubblicazione allegato

IL SEGRETARIO GENERALE
Carlini dott. Mariano

C_E500 - C_E500 - 1 - 2021-09-27 - 0021966

Il presente documento è rispettivamente vistato e sottoscritto con firma digitale di cui agli artt. 20 e 21 D.lgs 82/2005 da:

Brugnara Andrea;1;44877103590045346651895054257262870589
MARIANO CARLINI;2;7703993197619115403

**COMUNE DI VOLANO**

PROVINCIA DI TRENTO

CAP 38060 - VIA S.MARIA, 36

TEL 0464 411250 – FAX 0464 413427

P.IVA E COD.FISC. 00369340229

e-mail: info@comune.volano.tn.it

Prot. 7083/P

Volano, 24 settembre 2021

Spettabile
Provincia Autonoma di Trento
alla c.a. Vicepresidente Mario Tonina
Assessore all'Urbanistica,
ambiente e Cooperazione
Via Vannetti, 32
38122 – TRENTO

OGGETTO: Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accessi Est – articolo 28 della L.P. 4 agosto 2015 n. 15 e s.m. – trasmissione osservazioni.

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

La procedura attraverso la quale vengono approvati il PUP e le relative varianti è definita dagli articoli 28- 31 della Legge Provinciale n. 15 del 2015. Con specifico riferimento alla parte di iter finora intrapresa, la sopra citata legge urbanistica provinciale prevede che la Giunta provinciale approvi il documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire. Il documento preliminare costituisce l'atto prodromo dell'iter di approvazione della variante; lo stesso è accompagnato dal rapporto preliminare a supporto della consultazione preliminare da avviare con la Struttura ambientale e con i soggetti competenti in materia ambientale, come stabilito dall'articolo 3, comma 1 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg.

Successivamente tale documento preliminare, unitamente al rapporto preliminare stesso, viene trasmesso alle comunità, ai comuni ed al Consiglio delle autonomie locali, che entro 90 giorni possono inviare alla Giunta provinciale osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto dei loro territori. Entro centoventi giorni dal ricevimento del documento preliminare il Consiglio provinciale può approvare indirizzi ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di PUP.

Tutto ciò premesso si è proceduto all'istruttoria del documento preliminare per l'adozione del P.U.P. che ha evidenziato evidenti carenze nell'ambito della documentazione approvata dalla Giunta provinciale sia per quanto attiene gli aspetti metodologici, sia per quelli di contenuto. Di seguito trovano sintesi meramente descrittiva le principali riflessioni:

- mancanza di condivisione, di reale coinvolgimento e collaborazione fra Enti nelle scelte: in tal senso si ravvisa la mancanza di ascolto delle comunità locali, per aver ignorato le

perplexità ed i dissensi espressi nel corso degli anni dai vari consigli comunali, senza peraltro tentare di aprire una via improntata al dialogo e ad una visione di concerto fra le varie realtà territoriali coinvolte;

- mancanza di considerazione dei programmi di governo degli enti locali, dello sviluppo delle vocazioni territoriali e degli aspetti ambientali e paesaggistici locali e mancanza di coerenza con i documenti unici di programmazione dei comuni coinvolti; preme in particolare modo evidenziare l'incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di programmazione comunali e gli ambiti del paesaggio individuati dal PRG;
- contrasto con i patti sovra provinciali tesi a valorizzare e salvaguardare il patrimonio paesaggistico, culturale e ambientale montano; si evidenzia in particolare che il "documento preliminare" ed il "rapporto preliminare" non contengono le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. Ed ancora il mancato recepimento della partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, che avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure;
- incoerenza con i principi e le finalità della Legge Urbanistica Provinciale laddove prevede di *"garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti"* e *"promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente"*; ed ancora introduce la limitazione al consumo di suolo *"anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione"*;
- disallineamento del documento preliminare e del rapporto preliminare presentati dalla Giunta provinciale con gli indirizzi enunciati dall'Esecutivo provinciale stesso nella documentazione della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS;
- assenza di dati viabilistici o evidenza di raccolta dei medesimi (anche in un'ottica di origine/destinazione), base sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromi alla variante al PUP;
- assoluta povertà informativa dei documenti preliminari i quali non menzionano e non riportano il progetto di fattibilità 2018-2019 elaborato dalla società autostradale all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture. D'altra parte il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multi criterio da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Ed ancora i documenti stessi non riportano lo stato di progettazione dell'opera e l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.;
- mancata menzione e considerazione delle criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvativi;
- necessità di sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto; nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti con rischio di estinzione delle stesse. Tali profili dovranno essere valutati con assoluta attenzione e posti quali indicatori non negoziabili nelle eventuali fasi di approfondimento;
- carenza degli obiettivi proposti nel documento predisposto dalla Provincia, i quali paiono

del tutto generici e difficilmente argomentabili, seppur nella loro parzialità, stante l'assenza di ogni riferimento specifico e concreto anche in termini di meri obiettivi e linee direttive da perseguire;

- carenza nell'ambito degli obiettivi prefigurati di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali;
- carenza nell'ambito delle linee direttive della prefigurazione di specifici modelli, quale il DSPIR (determinanti, pressioni, stato, impatti, risposte) sviluppato dalla AEA (Agenzia Europea per l'Ambiente), nell'attuazione del sistema di monitoraggio ambientale;
- apparente impressione che la visione sottesa alla variante al PUP derivi dalla pressione delle nuove viabilità realizzate dalla regione Veneto e quindi la stessa sembra per lo più improntata a subire e rincorrere infrastrutture da altri realizzate piuttosto che governare lo sviluppo della nostra provincia; ed ancora il documento sembra motivato da pressioni economiche indotte dalla realtà veneta anziché da effettivi studi ed analisi di settore condotte in Trentino per la valorizzazione delle realtà locali.

Si evidenzia inoltre che il consiglio comunale di Volano, già nel corso del 2012, aveva approvato una mozione in ordine al progetto viabilistico di completamento della Valdastico Nord – tratto di 39 chilometri da Piovene Rocchette a Besenello, la cui delibera è stata poi trasmessa al Ministero dell'Ambiente, Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, alla Provincia Autonoma di Trento ed ad alcuni comuni, facendo proprie le valutazioni della Provincia in merito alla contrarietà del completamento di questa arteria poiché non coerente con la volontà di trasferire il traffico a lunga percorrenza dalla strada alla rotaia.

Si rammenta che in riferimento a quest'opera, la Sentenza n. 499 di data 21 gennaio 2019 del Consiglio di Stato, riporta quanto segue:

“6.5. Alla luce di quanto considerato, il Collegio, rilevando che il c.d. primo lotto funzionale in esame risulta privo di autonomo significato se non incluso nel complessivo ed unitario asse di collegamento oggetto dell'originario progetto, non può che constatare l'illogicità della scelta amministrativa, di per sé giustificativa, in ragione del pacifico orientamento giurisprudenziale richiamato, del sindacato giurisdizionale.

E ancora:

“8. In conclusione, in ragione di quanto esposto, l'appello deve essere accolto. Deve pertanto essere riformata la sentenza impugnata e, per l'effetto, in accoglimento del ricorso di primo grado, deve essere annullata l'impugnata deliberazione del CIPE 18 marzo 2013, n. 21, recante l'approvazione in linea tecnica, con prescrizioni, del progetto preliminare dell'autostrada A31 Valdastico nord - 1° lotto funzionale Piovene Rocchette – Valle dell'Astico, pubblicata nella G.U. Serie Generale n. 168 del 19 luglio 2013.”

A supporto della Sentenza di cui sopra, si cita inoltre l'ordinanza della Cassazione che boccia il 4 febbraio scorso i ricorsi di A4 e quello incidentale dello Stato.

Tali metodologie di impostazione del documento preliminare al PUP per quanto riguarda il Corridoio Est e la mancanza di motivazioni addotte per la realizzazione di quest'opera, si ritengono analogamente sussistere anche in riferimento alla valutazione che oggi ci troviamo a dover esprimere.

Il concetto legato alla mobilità sostenibile attraverso l'impegno profuso dalle amministrazioni comunali della Vallagarina sulla riapertura della Stazione dei Treni di Calliano va nella direzione di privilegiare lo spostamento del traffico su rotaia come peraltro contenuto nelle Linee Programmatiche di governo dell'attuale amministrazione.

Non riveste meno importanza la preoccupazione sull'incremento di traffico veicolare a carico dell'Autostrada del Brennero, che si verrebbe a creare in seguito all'innesto della nuova viabilità connessa al Corridoio Est.

Già allo stato attuale scontiamo tutte le problematiche connesse al carico veicolare che interessa l'A22, specialmente quando questo viene deviato sulla Statale del Brennero che attraversa i nostri abitati, producendo l'intasamento della strada, già di per sé interessata dal transito ordinario di oltre 20.000 veicoli al giorno.

Tutto ciò premesso, in considerazioni delle motivazioni sopra esposte, si esprime netta contrarietà alla realizzazione dell'opera connessa al Corridoio Est come inserita nel Documento preliminare di adozione del PUP e contestualmente si chiede la revoca della procedura di variante avviata per carenza di elementi documentali e motivazionali.



La sindaca
Maria Alessandra Furlini

Maria Alessandra Furlini