



# COMUNE DI CIVEZZANO

## PROV. DI TRENTO

Prot. N. 9880/VI.1

Civezzano, 29 settembre 2021

Egregio Presidente della  
**GIUNTA PROVINCIALE DI TRENTO**  
**dott. Maurizio Fugatti**  
Piazza Dante, 15

38122 TRENTO

spedita via pec: [presidente@pec.provincia.tn.it](mailto:presidente@pec.provincia.tn.it)

alla c.a. Egregio Signor  
Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione  
**Mario Tonina**

e-mail: [ass.cooperazione\\_territorio@provincia.tn.it](mailto:ass.cooperazione_territorio@provincia.tn.it)

Oggetto: 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". Invio osservazioni.

L'Amministrazione Comunale di Civezzano accoglie con favore gli obiettivi che questa variante al PUP vuole perseguire, obiettivi che, se raggiunti, potrebbero portare ad un miglioramento sostanziale della mobilità sul nostro territorio e su quelli limitrofi.

Il costante aumento di traffico, sia pesante che leggero, sulla SS47 da e verso la città di Trento, visti anche i collegamenti realizzati e in divenire nella confinante regione veneta, riversa preoccupanti conseguenze anche sul territorio comunale di Civezzano. Per questo motivo auspichiamo che le opere promesse a miglioramento della strada in oggetto, quale ad esempio il raddoppio di corsia e la messa in sicurezza stradale in zona laghi, avvengano in tempi celeri e soprattutto di concerto con altri interventi utili alla riduzione del traffico soprattutto pesante.

Tra le possibili azioni collaterali proposte, il potenziamento della rete ferroviaria è a nostro avviso di fondamentale importanza. Vorremmo infatti proporre con questo documento di valutare l'opportunità di ripristino di una fermata sul territorio di Civezzano, creando un nuovo snodo di accesso ferroviario, tornando così ad offrire, come un tempo, un utile servizio per il nostro territorio, ma anche per quelli limitrofi.

Il potenziamento della linea ferroviaria della Valsugana e la creazione di un punto di accesso a Civezzano permetterebbero un ulteriore alleggerimento del carico veicolare diretto verso la città di Trento e verso la parte bassa della Valsugana, intercettando parte del flusso veicolare proveniente dal Pinetano e dalla Valle di Cembra oltre ad offrire, unitamente al percorso ciclopeditonale in fase di realizzazione, un'ulteriore possibilità di incremento della mobilità sostenibile.

Un upgrade tecnologico e funzionale dell'asse ferroviario, la garanzia di una cadenza frequente dei passaggi e il ripristino della suddetta fermata potranno consentire ad un numero sempre maggiore di cittadini di abbandonare l'uso della macchina per gli spostamenti quotidiani.

Nella speranza di aver contribuito in maniera propositiva, alle considerazioni di sviluppo territoriale e infrastrutturale in merito a questo tema, auspichiamo possa essere presa in considerazione la possibilità di un potenziamento anche sul territorio di Civezzano.

Cordiali saluti.

IL VICESINDACO  
DEL COMUNE DI CIVEZZANO  
Dott. Diego Puel

Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi degli artt. 20 e 21 del codice dell'amministrazione digitale (d.lgs. n.82/2005).



Riferimento prot. prec. 19061/2021

COMUNE DI ARCO

Arco, 29 settembre 2021

[ass.cooperazione\\_territorio@pec.provincia.tn.it](mailto:ass.cooperazione_territorio@pec.provincia.tn.it)

Al Vicepresidente  
Assessore all'urbanistica,  
ambiente e cooperazione

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

Con la presente e con riferimento al documento preliminare in oggetto, in un'ottica collaborativa e propositiva, l'Amministrazione presenta le seguenti osservazioni agli obiettivi dichiarati finalizzati alla creazione delle condizioni per il completamento in territorio trentino dell'autostrada della Valdstico.

In primo luogo si evidenzia come, in termini generali, il completamento del cosiddetto “corridoio di accesso est”, si presenta come un progetto privo di una visione di insieme rispetto al contesto infrastrutturale che caratterizza l'intera provincia di Trento ed in particolare con riferimento a quelli che il PUP definisce “corridoi interni”, funzionali all'integrazione dei territori provinciali interni. La modifica del corridoio est, obiettivo del documento preliminare alla variante al PUP, costituisce presupposto essenziale all'attuazione dell'ipotesi di prolungamento della viabilità proveniente dal Veneto con approdo a Rovereto, in alternativa al nodo principale di interconnessione dei vari sistemi di mobilità individuato attualmente dallo stesso PUP nell'ambito del territorio di Trento, e non può essere attuata senza considerare le diverse e molteplici ricadute sui collegamenti interni esistenti e programmati.

Nel documento preliminare alla variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est non si riscontrano evidenze di quali possibili impatti possa generare un'opera di questa portata sul già delicato equilibrio ambientale del territorio trentino e non vi sono valutazioni sufficientemente approfondite rispetto alle criticità geologiche, idrogeologiche e di sicurezza del suolo che potrebbero generarsi e/o moltiplicarsi con l'attuazione della nuova infrastruttura.

Rispetto alla programmazione territoriale il documento preliminare non pare considerare sufficientemente gli indirizzi e gli obiettivi di sviluppo, da un lato e di sostenibilità ambientale, dall'altro, fissati dai diversi comuni che direttamente o indirettamente verrebbero condizionati dalla scelta di realizzare il tracciato viario della Valdstico. Indirizzi ed obiettivi che, non va dimenticato, discendono non solo dalla volontà specifica espressa da ogni amministrazione nel proprio ambito territoriale attraverso la pianificazione urbanistica ma anche dal riconoscimento di un principio più generale stabilito dalla stessa Provincia di tutela dell'ambiente e di riduzione del consumo di suolo.

Con specifico riferimento al territorio dell'Alto Garda, già cronicamente congestionato dal traffico interno in tutti i periodi dell'anno, con punte nel periodo primaverile ed estivo che rivelano l'insufficiente dotazione infrastrutturale esistente, si ritengono assolutamente inadeguate le valutazioni condotte nel documento preliminare alla variante al PUP in oggetto. Si evidenzia infatti che una nuova infrastruttura interprovinciale con approdo nel Trentino meridionale, anche alla luce del tunnel Loppio-Cretaccio in fase di realizzazione, favorirebbe il trasporto di merci su gomma attraverso l'Alto Garda, generando un traffico parassitario di passaggio verso ovest, con evidenti conseguenze non solo in termini di sostenibilità ambientale ma anche sul piano della capacità dell'esistente e progettata viabilità interna a sostenere l'aumento dei flussi.

L'Amministrazione di Arco ritiene inoltre che le risorse impiegate per perseguire gli obiettivi definiti nel documento preliminare al PUP, non solo in termini di costi ma soprattutto di tempo ed energie, competenze tecniche, visioni politiche e tavoli di confronto, dovrebbero essere indirizzate piuttosto ad approfondire i temi legati al trasporto su rotaia e più in generale alla mobilità alternativa. In un'ottica di sostenibilità e gestione controllata dei flussi di traffico questa amministrazione non può non evidenziare come lo scenario proposto sia un pericolo per l'equilibrio di importanti fette del nostro tessuto economico ed ambientale.

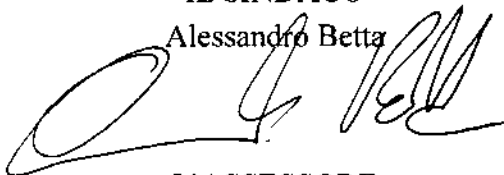
Infine, rispetto alla rilevanza della variante in oggetto, che interesserà in maniera irreversibile diversi ambiti del territorio provinciale, dove per ovvi motivi si rileveranno inevitabilmente pareri discordanti tra i diversi interlocutori, si ritiene che si debba operare uno sforzo di condivisione il più possibile partecipato ed aperto, coinvolgendo fin dal principio approfonditamente tutti i diversi portatori di interesse, aprendo ad un ampio processo partecipativo.

Tanto si evidenzia al fine di fornire una valutazione di principio nei confronti del documento preliminare sottopostoci.

Distinti saluti.

IL SINDACO

Alessandro Betta



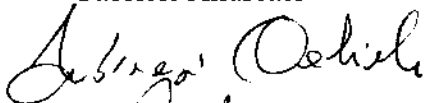
L'ASSESSORE

Nicola Cattoi



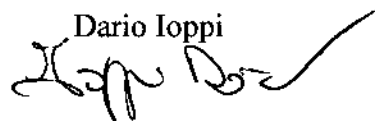
L'ASSESSORE

Gabriele Andreasi



L'ASSESSORE

Dario Ioppi



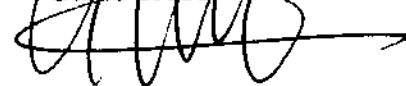
L'ASSESSORE

Francesca Modena



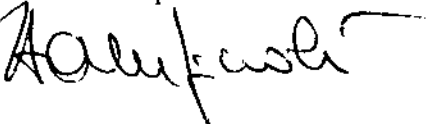
L'ASSESSORE

Guido Trebbi



L'ASSESSORE

Roberto Zampiccoli



NM





Riferimento prot. prec. 19061/2021

COMUNE DI ARCO

Arco, 29 settembre 2021

[ass.cooperazione\\_territorio@pec.provincia.tn.it](mailto:ass.cooperazione_territorio@pec.provincia.tn.it)

Al Vicepresidente  
Assessore all'urbanistica,  
ambiente e cooperazione

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

Con la presente e con riferimento al documento preliminare in oggetto, in un'ottica collaborativa e propositiva, l'Amministrazione presenta le seguenti osservazioni agli obiettivi dichiarati finalizzati alla creazione delle condizioni per il completamento in territorio trentino dell'autostrada della Valdstico.

In primo luogo si evidenzia come, in termini generali, il completamento del cosiddetto "corridoio di accesso est", si presenta come un progetto privo di una visione di insieme rispetto al contesto infrastrutturale che caratterizza l'intera provincia di Trento ed in particolare con riferimento a quelli che il PUP definisce "corridoi interni", funzionali all'integrazione dei territori provinciali interni. La modifica del corridoio est, obiettivo del documento preliminare alla variante al PUP, costituisce presupposto essenziale all'attuazione dell'ipotesi di prolungamento della viabilità proveniente dal Veneto con approdo a Rovereto, in alternativa al nodo principale di interconnessione dei vari sistemi di mobilità individuato attualmente dallo stesso PUP nell'ambito del territorio di Trento, e non può essere attuata senza considerare le diverse e molteplici ricadute sui collegamenti interni esistenti e programmati.

Nel documento preliminare alla variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est non si riscontrano evidenze di quali possibili impatti possa generare un'opera di questa portata sul già delicato equilibrio ambientale del territorio trentino e non vi sono valutazioni sufficientemente approfondite rispetto alle criticità geologiche, idrogeologiche e di sicurezza del suolo che potrebbero generarsi e/o moltiplicarsi con l'attuazione della nuova infrastruttura.

Rispetto alla programmazione territoriale il documento preliminare non pare considerare sufficientemente gli indirizzi e gli obiettivi di sviluppo, da un lato e di sostenibilità ambientale, dall'altro, fissati dai diversi comuni che direttamente o indirettamente verrebbero condizionati dalla scelta di realizzare il tracciato viario della Valdstico. Indirizzi ed obiettivi che, non va dimenticato, discendono non solo dalla volontà specifica espressa da ogni amministrazione nel proprio ambito territoriale attraverso la pianificazione urbanistica ma anche dal riconoscimento di un principio più generale stabilito dalla stessa Provincia di tutela dell'ambiente e di riduzione del consumo di suolo.

Con specifico riferimento al territorio dell'Alto Garda, già cronicamente congestionato dal traffico interno in tutti i periodi dell'anno, con punte nel periodo primaverile ed estivo che rivelano l'insufficiente dotazione infrastrutturale esistente, si ritengono assolutamente inadeguate le valutazioni condotte nel documento preliminare alla variante al PUP in oggetto. Si evidenzia infatti che una nuova infrastruttura interprovinciale con approdo nel Trentino meridionale, anche alla luce del tunnel Loppio-Cretaccio in fase di realizzazione, favorirebbe il trasporto di merci su gomma attraverso l'Alto Garda, generando un traffico parassitario di passaggio verso ovest, con evidenti conseguenze non solo in termini di sostenibilità ambientale ma anche sul piano della capacità dell'esistente e progettata viabilità interna a sostenere l'aumento dei flussi.

L'Amministrazione di Arco ritiene inoltre che le risorse impiegate per perseguire gli obiettivi definiti nel documento preliminare al PUP, non solo in termini di costi ma soprattutto di tempo ed energie, competenze tecniche, visioni politiche e tavoli di confronto, dovrebbero essere indirizzate piuttosto ad approfondire i temi legati al trasporto su rotaia e più in generale alla mobilità alternativa. In un'ottica di sostenibilità e gestione controllata dei flussi di traffico questa amministrazione non può non evidenziare come lo scenario proposto sia un pericolo per l'equilibrio di importanti fette del nostro tessuto economico ed ambientale.

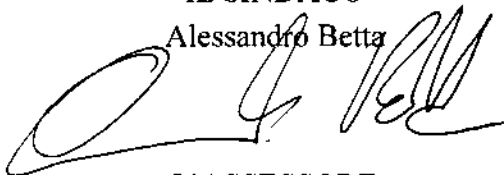
Infine, rispetto alla rilevanza della variante in oggetto, che interesserà in maniera irreversibile diversi ambiti del territorio provinciale, dove per ovvi motivi si rileveranno inevitabilmente pareri discordanti tra i diversi interlocutori, si ritiene che si debba operare uno sforzo di condivisione il più possibile partecipato ed aperto, coinvolgendo fin dal principio approfonditamente tutti i diversi portatori di interesse, aprendo ad un ampio processo partecipativo.

Tanto si evidenzia al fine di fornire una valutazione di principio nei confronti del documento preliminare sottopostoci.

Distinti saluti.

IL SINDACO

Alessandro Betta



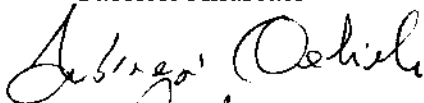
L'ASSESSORE

Nicola Cattoi



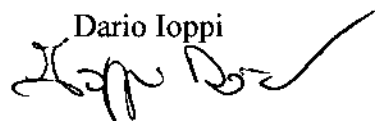
L'ASSESSORE

Gabriele Andreasi



L'ASSESSORE

Dario Ioppi



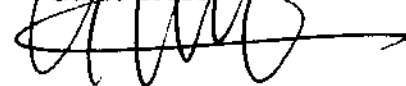
L'ASSESSORE

Francesca Modena



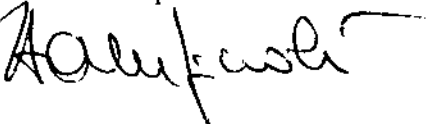
L'ASSESSORE

Guido Trebbi



L'ASSESSORE

Roberto Zampiccoli



NM

Mori, 15 dicembre 2021

Alla Presidente del Consiglio Comunale di Mori



*Mozione*

*Oggetto: Documento preliminare e rapporto preliminare relativo alla Variante al Piano Urbanistico Provinciale riguardante il Corridoio di accesso Est*

Premesso che:

A seguito dell'invio, da parte dell'Ufficio Urbanistica della Provincia Autonoma di Trento in data 27 settembre 2021, 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", si è avuto la possibilità di analizzare e discutere la tematica, anche sulla scorta di quanto espresso in Comunità della Vallagarina con il Decreto del Commissario n. 117 di data 29 settembre 2021.

Si è presa in esame la documentazione già presente in archivio, verificando quanto era stato espresso negli anni sulla tematica (delibera C.C. Mori n. 43 del 29 ottobre 2012) e preso atto dell'opposizione del Consiglio Comunale alle varie ipotesi circolate di completamento dell'autostrada Valdadige con uscita in vari punti del Trentino, anche se il completamento non andava a interferire con il territorio comunale, evidenziando le ricadute negative che l'opera avrebbe avuto sul territorio provinciale e, conseguentemente, sulle comunità della Vallagarina.

Come già scritto dalla Comunità della Vallagarina, a mezzo del suo Commissario, nel documento richiamato, il tema è stato oggetto di numerosi incontri con la popolazione, con vari comitati tecnici, con la stessa Provincia ed ha portato ad avere alcune manifestazioni di interesse all'opera ma molte manifestazioni contrarie alla stessa, con visioni differenti delle stesse motivazioni.

Ora il Consiglio Comunale del Comune di Mori viene chiamato ad esprimere un parere, sotto forma di osservazioni, in merito al documento preliminare ed al rapporto preliminare relativo alla Variante al Piano Urbanistico Provinciale riguardante il Corridoio di accesso Est, come previsto dal comma 2 dell'art. 28 della L.P. n. 15/2015.

Dopo la disamina fatta sulla documentazione pervenuta, e richiamando quanto espresso dalla Comunità della Vallagarina e dal Consiglio Comunale di Rovereto, facendo espresso riferimento al documento allegato e redatto dal Comune di Rovereto, che si ricorda essere il territorio più interessato dall'opera, e riassumendo l'elencazione sintetica delle osservazioni che trovano completa estensione e definizione nel citato rapporto:



*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.

Viste le linee programmatiche approvate dal Consiglio Comunale di Mori con delibera n.1 del 4 gennaio 2021 al capitolo "Cure dell'ambiente e sviluppo sostenibile" 2.1 "Obiettivo: tutela della Vallagarina dal punto di vista ambientale, idrogeologico e paesaggistico - No A31 Valdastico- Descrizione: si conferma la contrarietà alla realizzazione della Valdastico Nord - A31, in quanto ritenuta incompatibile con un modello di sviluppo sostenibile che valorizza il territorio e il paesaggio, dannosa per l'ambiente, rischiosa per le sorgenti.

il Consiglio Comunale del Comune di Mori,

ritenuto che le valutazioni emerse affrontino in maniera esaustiva, puntuale e condivisibile l'analisi dei documenti provinciali,

esprime

la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est, in considerazione delle numerose criticità e contraddizioni rilevate, della mancanza di coerenza con gli obiettivi dell'Agenda 2030 e dell'antitetica tipologia di modello di mobilità proposto rispetto alla prospettata transizione ecologica cui ci si dovrà attenere nel futuro prossimo.

Il Sindaco

Stefano Barozzi

Assessore all'Urbanistica

arch. Remo Trinco



**COMUNE DI MORI**

PROVINCIA DI TRENTO

ORIGINALE

**VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 63****DEL CONSIGLIO COMUNALE**

**OGGETTO:** Mozione avente ad oggetto: "Documento preliminare e rapporto preliminare relativo alla Variante al Piano Urbanistico Provinciale riguardante il Corridoio di accesso Est".

L'anno duemilaventuno addì ventidue del mese di dicembre alle ore 20.05 nella sala delle riunioni, a seguito di regolari avvisi, recapitati a termini di legge, si è convocato il Consiglio comunale composto dai signori:

1. BAROZZI STEFANO	- SINDACO
2. BERTI ELENA	- CONSIGLIERE
3. BERTIZZOLO MARIA	- "
4. BIANCHI BRUNO	- "
5. BONA ERMAN	- "
6. DEPRETTO PAOLA	- "
7. GENTILI AURELIO	- "
8. GOI ERNESTO	- "
9. MAZZUCCHI NICOLA	- "
10. MOIOLA CRISTIANO	- "
11. MURA FILIPPO	- "
12. ORTOMBINA DARIA	- "
13. PEZZARINI CINZIA	- "
14. SARTORI MICHELE	- "
15. SCARABELLO VETTORE SILVANA	- "
16. SILVA FETOSA ROSANGELA	- "
17. TONETTA MASSIMO	- "
18. TRINCO REMO	- "

Assenti i signori: Bianchi Bruno – Bona Erman – Depretto Paola – Goi Ernesto – Moiola Cristiano – Sartori Michele  
Assiste il Segretario comunale dott. Luca Galante

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti la signora Silvana Scarabello Vettore nella sua qualità di Presidente del Consiglio assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato, posto al N. 5.40/2021 dell'ordine del giorno.

## IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che in data 17 dicembre 2021, prot. 28149, perveniva da parte del signor Sindaco Stefano Barozzi e dell'Assessore Remo Trinco la mozione relativa all'oggetto;

Udita da parte dei proponenti, la lettura del testo della proposta di mozione;

Dopo approfondita discussione sull'argomento ed interventi da parte dei Consiglieri comunali, la Presidente pone in votazione la mozione;

Con voti favorevoli n. 11 (undici) consiglieri, contrari n. 1 (Scarabello Vettore Silvana), astenuti nessuno su 12 (dodici) presenti e votanti, espressi per appello nominale, accertati e proclamati dal Presidente;

-----

Premesso che:

A seguito dell'invio, da parte dell'Ufficio Urbanistica della Provincia Autonoma di Trento in data 27 settembre 2021, 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", si è avuto la possibilità di analizzare e discutere la tematica, anche sulla scorta di quanto espresso in Comunità della Vallagarina con il Decreto del Commissario n. 117 di data 29 settembre 2021.

Si è presa in esame la documentazione già presente in archivio, verificando quanto era stato espresso negli anni sulla tematica (delibera C.C. Mori n. 43 del 29 ottobre 2012) e preso atto dell'opposizione del Consiglio Comunale alle varie ipotesi circolate di completamento dell'autostrada Valdstico con uscita in vari punti del Trentino, anche se il completamento non andava d interferire con il territorio comunale, evidenziando le ricadute negative che l'opera avrebbe avuto sul territorio provinciale e, conseguentemente, sulle comunità della Vallagarina.

Come già scritto dalla Comunità della Vallagarina, a mezzo del suo Commissario, nel documento richiamato, il tema è stato oggetto di numerosi incontri con la popolazione, con vari comitati tecnici, con la stessa Provincia ed ha portato ad avere alcune manifestazioni di interesse all'opera ma molte manifestazioni contrarie alla stessa, con visioni differenti delle stesse motivazioni.

Ora il Consiglio Comunale del Comune di Mori viene chiamato ad esprimere un parere, sotto forma di osservazioni, in merito al documento preliminare ed al rapporto preliminare relativo alla Variante al Piano Urbanistico Provinciale riguardante il Corridoio di accesso Est, come previsto dal comma 2 dell'art. 28 della L.P. n. 15/2015.

Dopo la disamina fatta sulla documentazione pervenuta, e richiamando quanto espresso dalla Comunità della Vallagarina e dal Consiglio Comunale di Rovereto, facendo espresso riferimento al documento allegato e redatto dal Comune di Rovereto, che si ricorda essere il territorio più interessato dall'opera, e riassumendo l'elencazione sintetica delle osservazioni che trovano completa estensione e definizione nel citato rapporto:

*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 Padova. Il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale, da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Di tale evenienza non ce ne è traccia nei documenti proposti, evidenziando nuovamente un'ambiguità istruttoria.

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

Viste le linee programmatiche approvate dal Consiglio Comunale di Mori con delibera n.1 del 4 gennaio 2021 al capitolo "Cure dell'ambiente e sviluppo sostenibile" 2.1 *"Obiettivo: tutela della Vallagarina dal punto di vista ambientale, idrogeologico e paesaggistico - No A31 Valdastico- Descrizione: si conferma la contrarietà alla realizzazione della Valdastico Nord - A31, in quanto ritenuta incompatibile con un modello di sviluppo sostenibile che valorizza il territorio e il paesaggio, dannosa per l'ambiente, rischiosa per le sorgenti.*

il Consiglio Comunale,

ritenuto che le valutazioni emerse affrontino in maniera esaustiva, puntuale e condivisibile l'analisi dei documenti provinciali,

esprime

la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est, in considerazione delle numerose criticità e contraddizioni rilevate, della mancanza di coerenza con gli obiettivi dell'Agenda 2030 e dell'antitetica tipologia di modello di mobilità proposto rispetto alla prospettata transizione ecologica cui ci si dovrà attenere nel futuro prossimo.

Data lettura del presente verbale, viene approvato e sottoscritto

LA PRESIDENTE  
DEL CONSIGLIO

Silvana Scarabello Vettore

IL SEGRETARIO COMUNALE

Luca Galante

Relazione di pubblicazione

Il presente verbale è stato pubblicato all'Albo comunale il giorno 23 dicembre 2021 per restarvi giorni dieci consecutivi.

Mori, 23 dicembre 2021

IL SEGRETARIO COMUNALE  
Luca Galante

a presente deliberazione è divenuta esecutiva il giorno \_\_\_\_\_ ai sensi del 3° comma dell'art. 183 del Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvata con L.R. n. 2 dd. 3 maggio 2018.

Mori,

IL SEGRETARIO COMUNALE  
Luca Galante



## **Comune di Besenello**

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

Allegato alla Deliberazione del Consiglio comunale n. 036 di data 21.12.2021

**IL SEGRETARIO COMUNALE  
REGGENTE**



SSA MARIANNA GARMIC  
*[Handwritten signature]*

## **PREMESSA**

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 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 sopraccitato 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.

Con successiva nota di data 24 settembre 2021, protocollata al numero 4547, è stata notificata l'avvenuta adozione anche al Comune di Besenello, ricompreso nell'elenco dei Comuni che non avevano mai ricevuto la nota del 2 luglio e, pertanto, rimesso in termini all'interno del descritto procedimento.

Il Comune di Besenello, attraverso l'istituzione di un tavolo di lavoro tematico dedicato a cui tutti i Consiglieri comunali sono stati invitati, ha attentamente esaminato la documentazione inviata e ha condotto gli approfondimenti di dettaglio del materiale allegato, formulando osservazioni inerenti sia aspetti di metodo sia di merito.

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 alla complessità dei temi da trattare.

Sono assenti indicazione e analisi dei dati di dettaglio sulla mobilità, di carattere ambientale e 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, oltre a porsi in contrasto con i principi e le finalità del Piano Urbanistico Provinciale già approvato.

Preso atto di quanto premesso, il Consiglio comunale di Besenello ha approvato all'unanimità la deliberazione n. 27 del 28 settembre 2021 avente per oggetto: *"Espressione di contrarietà alla realizzazione dell'autostrada A31 Valdastico nord a prescindere dalla soluzione progettuale che verrà scelta e mandato al Sindaco per l'invio di osservazioni e proposte al documento preliminare e al rapporto preliminare ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015 nell'ambito della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est avviata dalla Giunta provinciale"*, disponendo:

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

Tale atto è già stato anticipato al Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio con nota prot. 4621 di data 29 settembre u.s.

Mutuandone i contenuti dalle Osservazioni presentate a riguardo dal Comune di Rovereto, è stata quindi elaborata, in termini integrati, la presente analisi contenente le osservazioni e le proposte al Documento preliminare e al Rapporto preliminare, con la 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 e 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 negli anni dal 2012 al 2021 (progetto preliminare con uscita a Besenello, ipotesi di sbocco nella zona di Centa San Nicolò e studio di fattibilità con uscita a Rovereto).**

Con la deliberazione 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 e il Trentino, si trascina da tempo e 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 destinazione 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 rilevare come sia rimasto altresì **inosservato 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 deliberazione 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 e ad una visione di concerto fra le varie realtà territoriali coinvolte.

Tra i tanti Comuni che hanno deliberato affermando la contrarietà alla realizzazione del completamento dell'autostrada Valdastico A31 nord in territorio trentino negli anni tra il 2012 e il 2021 si annoverano Aldeno, Pomarolo, Volano, Calliano, Nomi, Villa Lagarina, Mori, Caldonazzo, Calceranica al Lago, Vallarsa, Rovereto, Trento, Terragnolo, Folgaria, Riva del Garda, Ala, Altopiano della Vigolana, cui vanno aggiunte le Comunità della Vallagarina, degli Altipiani Cimbri, di Primiero e della Rotaliana - Königsberg.

In particolare il Comune di Besenello ha sempre e ripetutamente affermato la propria opposizione a tale tipo di soluzione autostradale, quale che fosse la soluzione progettuale prospettata e il diverso punto di innesto sul territorio trentino.

Il Consiglio comunale 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 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 venisse prevista nella localizzazione prescelta, sia che il tracciato prescelto diventasse un altro in territorio trentino.

Con deliberazione n. 109 di data 1 ottobre 2013 la Giunta comunale di Besenello ha iniziato un lungo iter legale per la difesa del proprio territorio promuovendo ricorso avanti al T.A.R. del Lazio (R.G. n. 10759/2013) contro la deliberazione del C.I.P.E. (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) n. 21 di data 18 marzo 2013 che approvava il progetto preliminare del 1° lotto funzionale Piovene Rocchette – Valle dell'Astico, uscendone soccombente e decidendo di promuovere giudizio di appello avanti al Consiglio di Stato. Quest'ultimo, con sentenza n. 499 di data 21 gennaio 2019 ha accolto il ricorso presentato dal Comune di Besenello (R.G. n. 2016/2018).

Per difendere l'esito di quella sentenza il Comune di Besenello si è opposto al ricorso che la società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova spa ha promosso avanti alla Suprema Corte di Cassazione e anche a quello presentato dal C.I.P.E. e dal Consiglio dei Ministri per l'annullamento della decisione del Consiglio di Stato. Anche in questo caso ottenendo ragione e ristoro per le spese legali.

Dalla lettura del quadro sopraelencato, emerge come le comunità locali, e in particolare il Comune di Besenello, 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 giunta 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.

Merita, infine, ricordare come anche il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano e il Consiglio della Regione Trentino Alto Adige si siano espressi contro la realizzazione di un'opera autostradale di collegamento col Veneto in tempi recentissimi.

**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 deliberazione 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 deliberazione 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.

**n. 3: gli obiettivi enunciati nel rapporto preliminare, oltre ad apparire contraddittori sembrano incoerenti, inadeguati, carenti e parziali alla luce delle previsioni di metodo e 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;**

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 chiaramente espressione la ragione per cui la Provincia enuncia il collegamento intervallivo quale "nuovo collegamento" e non già "idoneo collegamento".

In effetti, la risposta che la Giunta Provinciale sembra dare alla necessità delle interconnessioni infrastrutturali per il Trentino risulta fondare i propri presupposti più sull'urgenza di rispondere alle pressioni indotte dalla politica espansiva in campo viabilistico già attuata dalla Regione Veneto piuttosto che su principi di sostenibilità e sussidiarietà responsabile.

Alla luce di ciò, parrebbe che il nostro territorio sia destinato a pianificare una nuova connessione viabilistica non già per ragioni di sviluppo urbanistico condiviso e strategico ma piuttosto per assecondare la pressione del modello viabilistico del Veneto.

Il **terzo obiettivo** proposto è quello di rafforzare l'attrattività del Trentino mediante l'integrazione interna ed esterna 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 congestione 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 incongruenza 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 e 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, rispondenti alle esigenze della competitività e sostenibili per il 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 attraverso 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, riproducibilità ambientale, valorizzazione dell'identità storico culturale e sociale dei territori potenzialmente interessati dall'infrastruttura di connessione.

**n. 4: la proposta formulata non pare sintetizzare, in termini adeguati, gli obiettivi e le finalità volte a preservare le invarianti ambientali, storiche e 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 a oggi in possesso derivanti da studi e 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 Besenello e Comuni limitrofi:

Morfologie carsiche

Aree carsiche

### **35 Besenello Vigolana**

Si colloca sulla sommità della Vigolana ed è costituita da un'ampia spianata rocciosa con morfologie carsiche sia epigee che ipogee. Assetto tettonico e natura carbonatica delle litologie affioranti hanno favorito la formazione di morfologie carsiche superficiali, che drenano in profondità le acque meteoriche o di fusione nivale, e lo sviluppo di un reticolo di cavità ipogee la principale delle quali è l'Abisso Bosentino.

Grotte

### **64 Besenello Antro ai Murazzi**

Si trova in località Murazzi a N di Besenello. Si tratta di una sala di circa 12 m di lunghezza per 10 di altezza e di larghezza. Riparo sottoroccia utilizzato in preistoria e forse in epoca storica. Scavi archeologici effettuati nel 1979 hanno portato alla luce reperti riferibili al Mesolitico.

### **65 Besenello Riobyloch**

Grotta posta a 1960 m di quota poco a O del Becco di Filadonna. Presenta uno sviluppo planimetrico di 82 m per un dislivello di 102 m.

#### **169 Vigolo Vattaro Grotta degli Stambecchi**

Scoperta nel 1958 sul versante nord della Vigolana, con i suoi 1175 m di sviluppo e i 200 m di dislivello, è la principale cavità carsica di questo massiccio montuoso. È caratterizzata da tratti a mendo collegati da una serie di pozzi, il più profondo ed ampio dei quali supera i 100 m di profondità. I primi esploratori rinvennero in una delle sale della grotta resti di scheletri di stambecco, da cui la grotta ha preso il nome. La grotta è sostanzialmente fossile fatta eccezione di sporadici stillicidi in corrispondenza dei quali si concentrano le poche concrezioni presenti.

Aree di interesse geologico

Aree di interesse paleontologico

#### **237 Folgaria Val di Gola**

Sito posto sul versante meridionale della Val Gola nei pressi di Fontani. La successione calcareo-marmosa presenta ricchi orizzonti a bivalvi e livelli carboniosi con impronte di apparati radicali. Litologia: Formazione di Rotzo (Sinemuriano - Pliensbachiano).

1.5 Altre aree di interesse archeologico

#### **Besenello Bus de la Vecia**

stazione di età mesolitica Besenello Castel Beseno necropoli altomedievale

#### **Besenello Castel Beseno - Maso Trapp**

materiale sporadico età del bronzo

#### **Besenello Scatinelli**

Ed. Cooperativa necropoli altomedievale

1.6 Beni architettonici e artistici rappresentativi

**T27 Besenello Chiesa di S. Marina Vergine e Martire** - Zona di rispetto No - data aggiornamento 24/04/2001 - Bene sottoposto alle disposizioni dell'art. 12 del d. lgs. 22/01/2004, n. 42 013. 0006

**T28 Besenello Castel Beseno** Zona di rispetto: Si data aggiornamento 24/04/2001 Dichiarato di interesse culturale ai sensi del d. lgs. 22/01/2004, n. 42

**T29 Besenello Malga Palazzo** p. ed. 416/1 cc. - Besenello zona di rispetto No - data aggiornamento 13/10/2003 - Bene sottoposto alle disposizioni dell'art. 12 del d. lgs. 22/01/2004, n. 42

2. Carta delle tutele paesistiche

2.1 Beni ambientali

#### **032 Besenello Scanupia 01/08/1997 Malga Palazzo**

Edificio assimilabile più a casa fortificata che ad una malga tradizionale, era antica proprietà dei Conti Trapp risalente al XVI secolo

3. Reti ecologiche e ambientali

1.7 Siti e zone della rete europea "Natura 2000"

Siti di importanza comunitaria

#### **IT3120018 SCANUPPIA 528,52 BESENELLO**

L'area, decisamente poco antropizzata, (notevole difficoltà di accesso) accoglie un certo numero di rarità floristiche di rilievo. 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.

#### **IT3120121 CARBONARE 12,13 FOLGARIA**

Ambiente non molto significativo dal punto di vista vegetazionale (presenza di molinieti ormai abbandonati e cariceti); vi si rinvenivano tuttavia alcune rarità floristiche di rilievo. 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. Si tratta di un biotopo di vitale importanza per la riproduzione di molte specie di anfibi e rettili.

#### **3.2 Riserve naturali provinciali**

Denominazione Area (ha) Comune Amministrativo  
CAMPOBRUN 430,18 ALA  
**SCANUPPIA 533,48 BESENELLO**  
CORNA PIANA 52,11 BRENTONICO  
TRE CIME MONTE BONDONE 224,49 TRENTO

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 della Scanuppia, che alimenta le importanti sorgenti poste a valle dalle quali trae approvvigionamento l'acquedotto di Trento, Besenello e Folgaria. 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.

**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 scollegate 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 e 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.

**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 la 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.

**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..).**

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](http://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'innovazione<sup>2</sup>.*

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, analizzasse gli studi elaborati dalla compagine veneta e li approfondisse 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.

**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.

**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 alcuna 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 acquisiti 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 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:**

**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 incongruenza 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.

**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 Besenello, 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 risultano 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 Besenello e più in generale per le altre realtà territoriali ubicate sull'asta dell'Adige:

- **migliorare le condizioni di mobilità e minimizzare le interferenze nel contesto della viabilità della SS12, della A22, degli svincoli autostradali Trento sud, Rovereto nord e sud;**

- **favorire il riequilibrio modale** sia nelle città (meno mezzi privati, più mezzi pubblici, mezzi in condivisione), sia nei trasporti extraurbani (intermodalità gomma-rotaia);
- **salvaguardare le condizioni ambientali dell'intera tratta dell'Adige con particolare riferimento agli eventuali nuovi flussi viabilistici** anche considerato l'impatto del nuovo quadruplicamento della rete ferroviaria in Vallagarina negli anni della cantierizzazione e ad opera realizzata;
- **tutelare e valorizzare il complesso delle sorgenti idriche alimentanti le reti acquedottistiche comunali presenti nel massiccio della Vigolana e del Pasubio** (Sorgente Acquaviva per Besenello e Trento, sorgente Spino per Rovereto e Mori, Sorgente Acqua Nera per gli altipiani di Folgaria, Lavarone e Luserna, ecc...);
- **conservare e valorizzare la Riserva demaniale del Monte Scanupia;**
- **tutelare e salvaguardare il contesto individuato dell'ambito omogeneo del paesaggio nella plaga agricola tra Besenello, Calliano, Nomi e Aldeno;**
- **tutelare e salvaguardare l'ambito del paesaggio legato a Castel Beseno.**

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 la 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.

**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 Besenello e Lastebasse o tra Rovereto e Lastebasse rappresentano contesti "unici" per le loro caratteristiche naturalistiche, geologiche, idrogeologiche e tettoniche.

Questo implica che qualsiasi percorso infrastrutturale che unisca i punti di partenza e di arrivo (Lastebasse – Besenello oppure Marco di Rovereto), presentano 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.

A riguardo si riporta un estratto della relazione redatta nel 2012 dal dottor geologo Luigi Frassinella, incaricato dal Comune di Besenello. L'elaborato ha costituito parte integrante delle osservazioni formulate in sede di valutazione del progetto preliminare notificato il 19 marzo 2012 per il completamento dell'autostrada A31 Valdastico nord.

#### *"...2) ELEMENTI DI TETTONICA LOCALE*

*L'Altopiano di Folgaria si trova nell'area d'incontro di alcune strutture tettoniche di grande importanza: esso viene infatti compreso tra due faglie di andamento curvilineo orientate grosso modo Nord – Sud ed una terza di orientazione Est – Ovest, oltre ad essere percorso da varie strutture minori, così che il massiccio calcareo e dolomitico risulta fittamente fratturato da sistemi di discontinuità variamente orientati (Fig. 4, ZAMPIERI et al., 20032).*

*La galleria di valico attraverserà i due lineamenti N-S, interessando longitudinalmente l'area di coinvolgimento della faglia E-O; ciò prospetta tratti in roccia intensamente fratturata e conseguenti rilevanti instabilità dello scavo.*

#### *3) ELEMENTI DI GEOLOGIA LOCALE*

*La costituzione geologica del territorio trentino attraversato si articola in coperture sciolte e tre gruppi di formazioni litostratigrafiche, di seguito descritti dal più recente al più antico (Fig. 5, Consorzio Raetia 20113):*

- le coperture sono in massima parte depositi morenici, rimasti in posto dopo il ritiro dei ghiacciai, e constano di ciottoli, ghiaie e sabbie, a luoghi cementati e quindi impermeabili, ma più spesso sciolti e quindi permeabili per porosità; più limitata la presenza di depositi alluvionali, accumulati da corsi d'acqua sui fondovalle, formati da blocchi, ciottoli, ghiaie e sabbie, altamente permeabili. Gli spessori variano da zero sulle pareti rocciose fino ad alcune decine di metri nelle maggiori depressioni;*
- un gruppo superiore di calcari fittamente stratificati, in parte marnosi, costituito dalle formazioni della Scaglia Rossa e del Biancone; si tratta di litotipi a permeabilità moderata, per il comportamento duttile e la presenza di frazione argillosa, con spessore relativamente ridotto che ne comporta l'interruzione in corrispondenza di valli anche modeste;*
- un gruppo intermedio di calcari, rappresentato dalle formazioni del Rosso Ammonitico, del Calcare Oolitico di San Vigilio, dei Calcari Grigi di Noriglio; sono rocce dal comportamento fisico rigido e fragile fortemente propense all'incarsimento, cioè all'ampliamento delle fratture da parte delle acque circolanti, e quindi alla costituzione di reti di flusso idrico sotterraneo anche ingenti per estensione e profondità;*



- un corpo intermedio di dolomie, costituito dalle formazioni della Dolomia Principale, del Raibl, della Dolomia della Valsugana e della Dolomia del Serla, a comportamento rigido e quindi percorso da importanti sistemi di fratturazione, e scarsamente carsificabile, con permeabilità moderata e, ove maggiormente fratturato, portatore di flussi idrici a luoghi imponenti per portata e pressione;
- un gruppo basale, rappresentato dalle formazioni di Werfen, a Bellerophon e Arenarie di Val Gardena; sono rocce fittamente stratificate con alto contenuto di frazione terrigena, quindi a comportamento non rigido a permeabilità ridotta. Anche in questo caso in corrispondenza delle faglie e fratture la permeabilità aumenta considerevolmente.

La galleria sarà scavata in parte entro il gruppo intermedio di dolomie ed in parte nel gruppo basale (Figg. 6 e 7, Consorzio Raetia 20114).

Le stesse tavole progettuali segnalano in più punti, in coincidenza delle faglie individuate in alcuni tratti della galleria, l'aspettativa di forti venute d'acqua; applicando tale considerazione ad un carico idraulico fino a 1.100 m e dunque ad una pressione di 110 atmosfere, si ottiene una situazione di cantiere problematica che potrebbe divenire ingestibile.

#### 4) ELEMENTI DI IDROLOGIA ED IDROGEOLOGIA

Le misurazioni idrologiche alle stazioni meteorologiche degli altipiani trentini forniscono un'altezza di pioggia media annua di circa 1.200-1.300 mm, concentrati in un massimo assoluto autunnale, un massimo secondario primaverile, un minimo relativo invernale ed un minimo assoluto estivo.

Tali afflussi non determinano la costituzione di numerosi corsi d'acqua aventi portata importante, sia per la frammentazione topografica del territorio, che non costituisce bacini imbriferi vasti, sia per la presenza di una fitta rete di inghiottitoi carsici, che conducono in profondità le acque meteoriche (Fig. 8, Consorzio Raetia 20115).

La maggior parte delle acque cadute sugli altipiani, infatti, viene indirizzata in sottosuolo, dove alimenta una rete carsica ampia, profonda e dotata di forti portate. I torrenti che scendono dagli altipiani, quali l'Astico, il Cavallo, il Centa, sono in rilevante misura costituiti da acque di sorgenti carsiche emergenti a quote da medie a basse.

La preponderante porzione delle acque, però, si accumula nella rete carsica, dove sosta per decenni prima di fuoriuscire attraverso sorgenti distribuite dagli altipiani fino ai fondovalle circostanti.

Il lungo tempo di accumulo dell'acqua nella falda è dimostrato da analisi isotopiche sull'ossigeno contenuto nell'acqua stessa, rese possibili dagli effetti collaterali delle esplosioni nucleari sperimentali nella seconda metà del XX secolo. Nel caso delle sorgenti degli altipiani, il tempo di permanenza delle acque dall'infiltrazione piovana fino all'emergenza sorgiva è di circa 60 anni; tale lasso di tempo coincide orientativamente con il tempo di ricarica della falda.

#### 5) SORGENTI, ACQUEDOTTO E FABBISOGNO IDRICO

*Un comune fortemente interessato dallo scavo della galleria di valico è quello di Folgaria, il cui sistema acquedottistico è stato recentemente oggetto d'interventi di razionalizzazione e potenziamento, seguiti a carenze verificatesi in occasione della coincidenza tra estati siccitose e massimo afflusso turistico. Alla data corrente, l'acquedotto potabile folgaretano è alimentato da 18 captazioni, i cui contributi sono assai disuniformi con prevalenza degli apporti carsici, mentre le sorgenti di altro genere appaiono più modeste. Attualmente i centri abitati del comune di Folgaria traggono il maggior contributo dalle acque delle sorgenti carsiche Chior in val Gola e Acque Nere a Sega di Terragnolo che vengono pompate in adeguati serbatoi posti alla quota di 1300 m dalle quote di scaturigine rispettivamente di circa 950 m e 600 m. In particolare la Sorgente Chior, ha portate variabili da minimi di 8 l/sec a massimi nell'ordine del centinaio di l/sec mentre la sorgente Acque Nere da circa 100 l/sec fino ad oltre 1000 l/sec.*

*Anche la rete di captazioni e depositi idrici privati ai fini dell'innevamento programmato riveste importanza economica per la cittadinanza e l'imprenditoria locali.*

*In conseguenza di quanto sopra esposto, la depressione della falda carsica costituirebbe, più che un inconveniente, un evento critico per la struttura socioeconomica degli altipiani; lo svuotamento dei serbatoi naturali che attualmente alimentano le maggiori sorgenti lascerebbe infatti prive di rifornimento idrico le utenze pubbliche e private, civili ed industriali. Anche nella denegata ipotesi che tale evento dovesse protrarsi solo per la durata dei lavori costruttivi, si tratterebbe comunque d'un periodo inaccettabilmente lungo.*

#### **6) ANALISI DELLE SEZIONI IDROGEOLOGICHE DI PROGETTO**

*Le sezioni idrogeologiche riportate nelle apposite tavole del progetto preliminare forniscono alcune informazioni inerenti ad esigenze e necessità progettuali (Fig. 9 e 10, Consorzio Raetia 20116). In particolare, risulta rilevante la sezione della galleria di valico, sottopassante il territorio del Comune di Folgaria. La galleria attraverserà zone con strutture tettoniche importanti e quindi interessate da rilevante fratturazione e conseguente elevata permeabilità, a profondità fino a 1.500 m dalla superficie topografica.*

*Secondo l'interpretazione fornita nello stesso progetto, la superficie piezometrica, ossia il livello dell'acqua nel corpo acquifero, si pone fino a 1.100 m più in alto della galleria; ne consegue che, durante lo scavo e l'esercizio dell'opera, sarà necessario gestire una pressione massima di 110 atmosfere, pari a 110 Kg/cm<sup>2</sup>.*

*Quest'ultima considerazione farà sì che la galleria non sia impermeabilizzata, bensì drenata, con previsione progettuale d'una portata drenata di circa 230 l/s, corrispondenti ad oltre 7 miliardi di litri all'anno d'acqua emunta a regime, indefinitamente nel tempo. Il punto di emungimento della acqua si trova a quota molto inferiore rispetto alle opere di presa acquedottistiche dei comuni dell'altipiano. Il calcolo sopra illustrato è riferito all'ottimistica ipotesi che la portata di 230 l/s riportata in progetto sia riferita all'insieme delle due gallerie e non ad ognuna di esse.*

## 7) INTERFERENZE DELLA GALLERIA CON LA SITUAZIONE IDROGEOLOGICA

*L'inevitabile abbassamento della piezometrica conseguente alla realizzazione della galleria di valico che rappresenta un perenne drenaggio dell'acquifero carsico comporterà la definitiva perdita delle sorgenti poste alle quote maggiori e la diminuzione delle portate di quelle poste a quote inferiori.*

*A tale riguardo il progetto non contempla interventi di mitigazione bensì solo di monitoraggio. Quando segnerà l'insorgere dei sopradescritti problemi alle sorgenti, non sarà più possibile intervenire in alcuna maniera o misura per porvi rimedio.*

## 8) CASISTICA

*Un caso tecnico noto in letteratura presenta forti analogie con quello in esame; si tratta del Traforo del Gran Sasso. Anche in quella occasione, una galleria autostradale attraversò, a profondità fino a 1.400 m, un massiccio calcareo avente forte attività carsica e numerose sorgenti, in parte alimentanti acquedotti e torrenti, e la galleria non fu impermeabilizzata, bensì dotata di drenaggi permanenti.*

*L'esito fu l'abbassamento definitivo della falda nella misura di circa 600 m, la perdita di numerose sorgenti, la riduzione anche ampia nella portata di molte altre. L'impoverimento delle risorse idriche per le comunità del massiccio del Gran Sasso fu tale, che si dovette sollecitamente ricorrere al convogliamento delle acque drenate dalla galleria negli acquedotti comunali danneggiati; tale soluzione impose oneri economici tanto più discutibili in quanto prevedibili ed evitabili.*

2 Zampieri D, Massironi M., Sedeo R. & Sparacino V., 2003: Strike-slip contractional stepovers in the Southern Alps (northeastern Italy), *Eclogae geol. Helv.* 96 (2003) 115-123.

3 Consorzio Raetia, 2011: Progetto preliminare Autostrada Valdastico A31 Nord: Studi ed indagini del tracciato scelto, geologia e geomorfologia, profili geologici. Nome file: 2505/05063001/0911/0PP/A0.dwg.

4 Consorzio Raetia, 2011: Progetto preliminare Autostrada Valdastico A31 Nord: Studi ed indagini del tracciato scelto, geologia e geomorfologia, profili geologici Tavv. 9 e 10. Nome file: 2505/050603001/1011/0PP/ A0.dwg. e 2505/050503001/0911/0PP/A0.dwg

5 Consorzio Raetia, 2011: Progetto preliminare Autostrada Valdastico A31 Nord: Studi ed indagini del tracciato scelto, Idrogeologia, Carta Idrogeologica generale, pozzi sorgenti e cavità carsiche Tav. 2/2. Nome file: 2505/050702001/0202/0PP/00.dwg.

6 Consorzio Raetia, 2011: Progetto preliminare Autostrada Valdastico A31 Nord: studi ed indagini del tracciato scelto, Idrogeologia, profili idrogeologici, Tavv. 2 e 3. Nome file: 2505/050703001/0203/0PP/A0.dwg e 2505/050703001/0303)0PP/A0.dwg."

Gli aspetti sopra espressi testimoniano come la tematica dei profili ambientali e, più in generale, della sicurezza dei suoli richieda 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 richiede, infatti, considerazione 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.

**n. 13: obiettivo imprescindibile è la salvaguardia della rete idrogeologica della Vallagarina e del contesto limitrofo. Gli interi massicci della Vigolana e del Pasubio, dal punto di vista idrogeologico, sono da intendersi come un sistema altamente fragile ed interconnesso, e quindi non potranno essere intercettati 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 essi 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 delle montagne. 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 Acquaviva e quella dello Spino.**

Gli interi massicci della Vigolana e del Pasubio, dal punto di vista idrogeologico, sono da intendersi come un sistema altamente fragile ed interconnesso che non debba essere intercettato in nessun modo, nemmeno in maniera tangente da qualsiasi tipo di opera, che comprometterebbe in maniera irreversibile sia l'aspetto quantitativo, che qualitativo delle fonti ad essi 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.

Quindi qualsiasi opera che dovesse essere realizzata anche a valle dei moti di filtrazione può costituire un drenaggio artificiale e causare un esaurimento, repentino o meno, degli acquiferi che alimentano le sorgenti basali, tra le quali la sorgente di Acquaviva e di Spino.

**n. 14: palese contrasto di ogni previsione di collegamento in galleria che interessi il massiccio della Vigolana con quanto riportato nell'allegato alla deliberazione provinciale n. 1004 del 18 maggio 2012, denominato "Osservazioni Completamento autostrada Valdastico A31 verso nord Comuni di Lavarone, Folgaria, Besenello, Calliano e Nomi" che approvava le osservazioni al progetto preliminare del completamento dell'Autostrada Valdastico A31 nord, presentate dalla Provincia Autonoma di Trento alla Conferenza di servizi del 24 aprile 2012 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in particolare con riferimento alle criticità geologiche, idrogeologiche e alle interferenze con i corsi d'acqua e con le risorse idriche del massiccio della Vigolana.**

Il citato documento riporta a pag. 15 e seguenti le evidenze relative alla problematicità idrogeologica della realizzazione del tracciato T4 con uscita a Besenello descritto nel progetto preliminare notificato nel marzo 2012 ai territori trentini. Testualmente se ne riporta il passaggio più significativo:

*"3.2 Aspetti geologici e idrogeologici Problematiche idrogeologiche:*

La problematica di maggiore rilievo che il tratto in galleria deve affrontare è legata all'effetto di drenaggio che il foro induce sulle falde acquifere contenute nell'ammasso roccioso. In particolare il modello idrogeologico proposto non coincide con le conoscenze disponibili per i massicci calcareo dolomitici della Valle dell'Adige (vedasi sorgenti di Acquaviva di Trento e dello Spino di Rovereto) in cui lo sviluppo di un notevole carsismo anche nella formazione della Dolomia Principale condiziona in modo rilevante la circolazione sotterranea e l'ubicazione di tutte le sorgenti. Interessante è rilevare ad esempio come le sorgenti di maggiore portata, che emergono intorno al massiccio della Vigolana, non siano legate ai contatti stratigrafici dei litotipi carbonatici ma prevalentemente sostenute dai terreni più argillosi/metamorfici delle formazioni geologiche più profonde. Si evidenzia inoltre che gran parte della galleria corre parallelamente e attraversa più volte zone a fortissima fratturazione tettonica che favoriscono il drenaggio verticale delle acque. Altresì rimane sospesa e contraddittoria la proposta progettuale di intervenire durante la progressione dello scavo al fine di intercettare eventuali faglie (fratture che mettono in comunicazione lo strato superficiale con gli strati profondi) chiudendole ed evitare drenaggi consistenti della falda. Inoltre non pare supportata da sufficienti dati la proposta che a galleria finita l'acqua di sgrondo (l'acqua intercettata durante la progressione della galleria) ammonti a circa 250 l/s viste le premesse di cui sopra, così come la pressione idrostatica gravante in alcuni punti della galleria sia gestibile attraverso drenaggi pilotati ed influenti sul sistema di circolazione idrica. La proposta che il tratto della galleria di valico con l'impermeabilizzazione della stessa sia sufficiente per ripristinare i livelli piezometrici preesistenti dopo sgrondo è da supportare con dati tecnici specialmente in relazione al ripristino del reticolo superficiale che alimenta le sorgenti. Infatti è utile ricordare che i Comuni della "Magnifica Comunità degli Altipiani Cimbri" (Folgaria, Lavarone e Luserna) in associazione ai comuni di Centa San Nicolò, Vattaro, Bosentino, Vigolo Vattaro, Mattarello, Besenello e parzialmente Trento sono riforniti di acqua proveniente da sorgenti del massiccio dell'altopiano. Inoltre le sorgenti dell'area dell'altopiano oltre a rifornire i sopra citati comuni e la loro rete idropotabile alimenta una serie robusta di acquedotti consortili privati o frazionali e un significativo numero di attività delocalizzate (attività di trasformazione lattiero - casearia, agritur, attività ricettive ecc.) private non altrimenti alimentabili. Si richiama l'attenzione sulla forte ed intensa attività turistica che interessa tutto l'altopiano e che produce importanti numeri in termini di presenze sia nella stagione invernale che estiva (1.800.000 nel 2011). La perdita totale o parziale di risorse idriche risulterebbe difficilmente sostituibile: già allo stato attuale in situazioni di forte presenza turistica si deve ricorrere a risorse aggiuntive (corsi d'acqua superficiale ecc.) per alimentare una domanda in forte espansione. L'alterazione dell'equilibrio sorgivo in quota renderebbe problematica la sua gestione, ma quello che risulterebbe di maggiore impatto sarebbe la perdita di risorse per le micro attività e per le frazioni così presenti e diffuse sull'altopiano. Un ultimo aspetto importante sempre legato alla circolazione idrica profonda riguarda il possibile impatto negativo sul lago di Lavarone. A tale proposito si ricorda come sia dimostrata la stretta connessione tra le sorgenti esistenti a monte della frazione Busatti ed il lago di

*Lavarone con prove fluoroscimetriche. Si ritiene pertanto indispensabile avere un quadro completo dell'aspetto idrogeologico attraverso il monitoraggio di sorgenti e pozzi, da concordare con l'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente, per ogni singolo complesso idrogeologico e avviare il controllo sistematico degli stessi, nonché promuovere studi e approfondimenti di questi complessi idrogeologici in relazione al tracciato prescelto della galleria.*

Si rimanda in ogni caso al testo integrale redatto dalla Provincia Autonoma di Trento per altri contenuti rilevanti in ordine al tema in discussione.

**n. 15: 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.

**n. 16: 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 tale portata, infatti, deve essere preceduta da congrue analisi atte a considerare le condizioni e le precondizioni ambientali e paesaggistiche, valorizzando le peculiarità attraverso misure volte alla riqualificazione delle aree in cui le opere si inseriscono.**

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.

È 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 soluzioni 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.

#### **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.**

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 e 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.

**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”.**

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 e 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.

**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 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 disposizioni 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.

**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.**

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 varianti 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.

**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 prodromici 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 ed esiziali 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.

**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.**

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:**

**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.**

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 di fondamentale importanza, rende il percorso intrapreso dalla Provincia Autonoma di Trento privo della giustificazione fondante e della motivazione principale.

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.

**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.**

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](http://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.

**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.**



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](http://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](http://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

indicare 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.

**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.**

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.

**n. 27: 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.**

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 vantaggiosa, 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](http://www.a31valdastico.it)”, riporta per lo scenario con uscita a Rovereto sud:

*“A seguito dello studio condotto sul Lotto 1, e **su specifica indicazione della Provincia autonoma di Trento**, la scelta della sezione tipologica è ricaduta sulla categoria A - Autostrade in ambito extraurbano [...]”.*

Rispetto alle altre ipotesi di tracciato analizzate dalla società concessionaria autostradale A4, caratterizzate da una sezione stradale di categoria "B – strade principali in ambito extraurbano", solo lo scenario con uscita a Rovereto sud è pensato come collegamento autostradale. Questo pone seri dubbi sulla effettiva e concreta gerarchizzazione dei collegamenti stradali posta quale obiettivo dal documento preliminare: non si riesce a comprendere come la stessa Provincia autonoma di Trento abbia sollecitato la scelta della sezione tipologica autostradale. Tale fatto risulta ancor più preoccupante tenendo conto che la stessa Provincia ha approvato documenti strategici in materia di sviluppo sostenibile nei quali si pone in termini di centralità l'adozione di modalità di spostamento delle persone e delle merci il più possibile efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze di valorizzazione delle identità ambientali culturali e sociali del Trentino. Il fatto di creare una nuova connessione di reti autostradali anche per l'accesso est significa, nella sostanza, sposare una linea di azione programmatica centrata sulla quantità infrastrutturale e non già sulla qualità della mobilità. Come è facile comprendere, una doppia connessione autostradale nella Vallagarina (A22 e A31) presuppone un approccio estensivo poco attento alla dimensione volta al risparmio del suolo e più in generale delle invarianti territoriali ed urbanistiche. Infine, si rammenta che più l'infrastruttura determina impatti sul territorio e più la stessa costituisce una permanenza nel novero del paesaggio e del contesto urbanistico che richiederà notevoli energie per una eventuale sua rimodulazione e/o modificazione sulla scorta delle esigenze future ad oggi non prevedibili.

## **Conclusione**

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;

- 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 assenza di 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 prodromiche 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. 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; e 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.



COMUNE DI BESENELLO

*Provincia Autonoma di Trento*

**VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 036  
DEL CONSIGLIO COMUNALE**

Adunanza di prima convocazione – Seduta pubblica ordinaria

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

L'anno duemilaventuno addì 21 del mese di dicembre alle ore 20.30 si è riunito il Consiglio Comunale in adunanza pubblica in sala riunioni, a seguito di regolari avvisi, recapitati a termine di legge, con l'intervento dei Signori Consiglieri:

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

Sono nominati scrutatori: Stephan Rigos e Morena Comper.

Assiste il Segretario comunale Reggente, dott.ssa Marianna Garniga

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

OGGETTO:	<p> Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est – Osservazioni e proposte al documento preliminare e al rapporto preliminare ai sensi dell’art. 28 della L.P. 15/2015.</p>
----------	---

## IL CONSIGLIO COMUNALE

Relazione.

### PREMESSO CHE

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.

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.

Con successiva nota di data 24 settembre 2021, il sopra menzionato Assessorato ha provveduto a inviare ad un elenco di Comuni e Comunità, compreso il Comune di Besenello, il medesimo documento preliminare ai fini dell’adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso Est per la presentazione delle eventuali osservazioni, evidenziando come vi fossero state segnalazioni di mancata consegna e stabilendo che il termine di novanta giorni per la formulazione di osservazioni sarebbe decorso per gli enti in indirizzo dalla data di ricevimento della nota protocollata in entrata al n. 4547 del 24 settembre 2021.

DATO ATTO CHE



Il Consiglio comunale di Besenello ha adottato la deliberazione n. 27 del 28.09.2021 avente per oggetto: *“Espressione di contrarietà alla realizzazione dell'autostrada A31 Valdastico nord a prescindere dalla soluzione progettuale che verrà scelta e mandato al Sindaco per l'invio di osservazioni e proposte al documento preliminare e al rapporto preliminare ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015 nell'ambito della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est avviata dalla Giunta provinciale”*, statuendo:

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

Il Sindaco ha inviato al Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio della Provincia Autonoma di Trento la nota protocollo n. 4621 del 29.09.2021 per notificare l'adozione del citato pronunciamento da parte del Consiglio comunale, riservandosi di inviare successive osservazioni e proposte entro il nuovo termine del 23.12.2021;

con lettera protocollo n. 5256 del 5 novembre 2021 il Sindaco ha altresì convocato il tavolo consiliare in materia di mobilità e viabilità invitando tutti i Consiglieri comunali a partecipare a tre incontri, svoltisi in data 11 e 25 novembre e 14 dicembre u.s., aventi lo scopo precipuo di discutere i contenuti delle osservazioni e proposte da inviare alla Provincia Autonoma in merito al procedimento di variante al PUP;

al termine del percorso di riflessione e ragionamento sul tema sono state redatte le osservazioni in merito all'oggetto che vengono allegate alla presente deliberazione per formarne parte integrante e sostanziale;

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”;

ritenuto necessario dichiarare immediatamente esecutivo il presente provvedimento, visto il termine del 23.12.2021 per l'invio di osservazioni e proposte;

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 separate votazioni (una con riguardo all'immediata eseguibilità) che hanno dato il medesimo risultato: voti favorevoli n. 9, astenuti n. 3 (Battisti Nadia, Comper Morena, Mitterpergher Alessio) su n. 12 consiglieri presenti e votanti, espressi per alzata di mano, il cui esito è stato proclamato dal Presidente, con l'assistenza degli scrutatori designati preventivamente

### **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 approvare le osservazioni e proposte allegate alla presente, formanti parte integrante e sostanziale, ribadendo 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;
3. 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;
4. di dare mandato al Sindaco per l'invio delle medesime osservazioni e proposte alla Giunta provinciale entro il nuovo termine di 90 giorni fissato con la nota del Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio della Provincia Autonoma di Trento del 24 settembre u.s., ai sensi dell'art. 28 della L.P.15/2015;
5. di dichiarare il presente provvedimento 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.

\*\*\* \*\* \* \*\* \*\*

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 24.12.2021 per rimanervi 10 giorni.

Data esecutività delibera il 21.12.2021, 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: sì.


**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](mailto:sindaco@comune.besenello.tn.it)

Besenello, 23 dicembre 2021

Prot. n. 6223

Spett.le  
**Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio**  
 Via Mantova 67  
 38122 Trento (TN)  
[serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it](mailto:serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it)

Al Vicepresidente della  
 Provincia Autonoma di Trento  
**Mario Tonina**  
[ass.cooperazione\\_territorio@pec.provincia.tn.it](mailto: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. Integrazione osservazioni.**

Ricordando 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, si allega alla presente la deliberazione del Consiglio comunale di Besenello n. 36 del 21 dicembre 2021, immediatamente esecutiva, mediante la quale sono stati integrati i contenuti della precedente deliberazione n. 27 del 28 settembre u.s., già inviataVi con nota protocollo n. 4621 del 29 settembre 2021, motivando in modo articolato la proposta di revoca dell'avviata procedura di variante al Piano Urbanistico Provinciale alla luce delle carenze documentali e motivazionali. Dette carenze, infatti, appaiono tali da essere considerate insanabili nelle successive fasi del procedimento.

Cordiali saluti.



Il SINDACO  
 dott. Cristian Comperini

COPIA



**COMUNE DI TERRAGNOLO**  
PROVINCIA DI TRENTO

**VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 15**  
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 **dieci** del mese di **dicembre** alle ore 18.00 nella sala delle riunioni, a seguito di regolari avvisi, recapitati a termini di legge, si è convocato il Consiglio comunale.

Presenti i signori:

- |    |                             |               |
|----|-----------------------------|---------------|
| 1  | <b>ZENATTI Massimo</b>      | - Sindaco     |
| 2  | <b>BUFALINI Debora</b>      | - Consigliere |
| 3  | <b>DEBIASI Moreno</b>       | - Consigliere |
| 4  | <b>di LUCIA Sara</b>        | - Consigliere |
| 5  | <b>DIENER Giulia</b>        | - Consigliere |
| 6  | <b>GELMI Valentina</b>      | - Consigliere |
| 7  | <b>GEROLA Andrea</b>        | - Consigliere |
| 8  | <b>PETERLINI Fausto</b>     | - Consigliere |
| 9  | <b>STEDILE Daniele</b>      | - Consigliere |
| 10 | <b>STEDILE Maurizio</b>     | - Consigliere |
| 11 | <b>VIGLIETTI Ezio Paolo</b> | - Consigliere |
| 12 | <b>ZAMBELLI Rachele</b>     | - Consigliere |

ASSENTE	
giustificato	ingiustificato
X	
X	
X	

Assiste il Segretario comunale dott. Carlo Plategher.

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, il signor **ZENATTI Massimo** nella sua qualità di **Sindaco** assume la Presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato, posto al n. **10** dell'ordine del giorno.

DELIBERAZIONE N. 15 DD. 10 DICEMBRE 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 CONSIGLIO COMUNALE**

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, 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 Terragnolo 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.. 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 tale portata, infatti, deve essere preceduta da congrue analisi atte a considerare le condizioni e le precondizioni ambientali e paesaggistiche, valorizzando le peculiarità attraverso misure volte alla riqualificazione delle aree in cui le opere si inseriscono;

n. 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*

manca 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 massimi 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 sulla 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 massimi 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.

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

## **IL CONSIGLIO COMUNALE**

Premesso quanto sopra;

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

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

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

Visto lo Statuto comunale;

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

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

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

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

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;

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;

Sentita la relazione del Sindaco;

Sentito l'intervento del Consigliere Viglietti Ezio Paolo in merito alla Variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, il quale propone al Consiglio Comunale l'adozione di un emendamento al presente provvedimento e un ordine del giorno depositati in atti;

Preso atto della discussione intervenuta;

Ritenuto poter approvare l'emendamento al presente provvedimento e l'ordine del giorno formulati da Consigliere Viglietti ed allegato al presente atto per farne parte integrante e sostanziale;

Posti in votazione l'emendamento al presente provvedimento e l'ordine del giorno sono approvati con voti favorevoli unanimi espressi nelle forme di legge;

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

Con votazione unanime e palese espressa per alzata di mano dai 9 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 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, 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 rimandare a successive deliberazioni le modalità di svolgimento di ulteriori approfondimenti sulla proposta di Variante al PUP della Giunta Provinciale e lo studio per il miglioramento della mobilità sostenibile nel territorio di Terragnolo e dei comuni limitrofi;
6. di approvare l'ordine del giorno "NO alla Valdastico" del Consigliere Viglietti Ezio Paolo nel testo allegato al presente provvedimento di cui forma parte integrante e sostanziale;
7. 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;
8. di dichiarare il presente atto esecutivo ex Art. 183 3° comma del nuovo codice degli enti locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige approvato con Legge Regionale n. 2 dd. 03.05.2018;
9. 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;

\*\*\*\*\*





Data lettura del presente verbale viene approvato e sottoscritto

**F.to IL SINDACO**  
Zenatti Massimo

**F.to IL SEGRETARIO COMUNALE**  
dott. Carlo Plotegher

---

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

Il presente verbale è in pubblicazione all'Albo comunale dal 17/12/2021 al 27/12/2021

Terragnolo li, 17/12/2021

**F.to IL SEGRETARIO COMUNALE**  
dott. Carlo Plotegher

---

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

Terragnolo li, 17/12/2021



**IL SEGRETARIO COMUNALE**  
dott. Carlo Plotegher

---

Deliberazione dichiarata eseguibile ai sensi dell'art. 183 3° comma del Codice degli Enti Locali della Regione Trentino Alto Adige approvato con Legge Regionale n. 2 dd. 03.05.2018.



**IL SEGRETARIO COMUNALE**  
dott. Carlo Plotegher

COMUNE DI TERRAGNOLO  
PROVINCIA DI TRENTO

Terragnolo, 22 dicembre 2021

Spett.le  
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO  
Assessore all'urbanistica, ambiente  
e cooperazione  
38122 TRENTO

Prot. 4974  
Rif.

OGGETTO: Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al corridoio di accesso Est - art. 28 della L.P. 15/2015. Invio deliberazione consiliare.

Si trasmette in allegato alla presente deliberazione adottata dal Consiglio Comunale nella seduta dd. 10 dicembre 2021 in merito alle osservazioni e proposte al documento preliminare ed al rapporto preliminare ai sensi dell'art. 28 della L.P. 15/2015 ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al corridoio di accesso Est.

Distinti saluti.



IL SEGRETARIO COMUNALE  
Plategher dott. Carlo



/pd



# **COMUNE DI LUSERNA KAMOU VO LUSERNA**

**PROVINCIA DI TRENTO**  
**Piazza/Platz G. Marconi, 2 - 38040 Luserna/Lusern**  
**Tel. 0464 789714 - Fax. 0464 789642**

[protocollo@kamou.lusern.it](mailto:protocollo@kamou.lusern.it) [www.comune.luserna.tn.it](http://www.comune.luserna.tn.it)

[comune@pec.comune.luserna.tn.it](mailto:comune@pec.comune.luserna.tn.it)

**Codice Fiscale 80004770220**



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

Luserna-Lusérn, 7.01.2022

Illustrissimo Vicepresidente

Mario Tonina  
Assessore all'urbanistica, ambiente e  
cooperazione  
P.A.T. - SEDE

e p.c.:

Egregio Dirigente  
dott. Roberto Andreatta  
Dipartimento territorio, ambiente, energia e  
cooperazione  
P.A.T. - SEDE

Egregio Dirigente  
dott. Romano Stanchina  
Servizio Sviluppo sostenibile e aree protette  
P.A.T. - SEDE

C.A.L. presso Consorzio dei Comuni Trentini  
- SEDE

**OGGETTO:** richiesta osservazioni su deliberazione della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021 concernente '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.' - **Proposta integrazione per collegamento Pedemonte (VI) – Luserna (TN) mediante funivia.**

L'ipotizzato "corridoio est" dalla Valle dell'Astico alla Valle dell'Adige lambisce, ma non attraversa, il nostro territorio, pertanto non ci compete esprimere dei pareri formali, ma limitarci alla constatazione che per un territorio periferico, economicamente sottosviluppato, una migliore e più veloce raggiungibilità può incentivare la mobilità tra persone, favorire in primo luogo il turismo, ma anche il commercio ed i servizi, e quindi lo sviluppo economico ed occupazionale.



Luserna, ultima comunità germanofona cimbra vitale, soffre tutt'ora di un forte fenomeno di spopolamento ed ha estremo bisogno di migliorare la viabilità circostante.

Nel momento in cui si discute del corridoio EST, preghiamo di considerare anche la possibilità di collegare meglio, tra di loro, anche i territori trentini con quelli veneti nelle aree adiacenti al corridoio. I Comuni di Luserna-Lusérn (TN) e Pedemonte (VI) stanno già lavorando a questo obiettivo, fermamente convinti che una maggiore integrazione delle due Comunità, un tempo unite, sia di reciproco interesse.

**In particolare chiediamo cortesemente di inserire nella variante al PUP anche la possibilità di realizzare un collegamento a fune tra Pedemonte (VI), a est di Lastebasse in Valle dell'Astico, e Luserna (TN) prevedendo quindi il collegamento tra la valle sottostante e l'altopiano.**

Entrambi i territori hanno maturato questa esigenza nel corso dei decenni con lo scopo di sviluppare sinergie, promuovere lo sviluppo economico e rivitalizzare i secolari rapporti storici.

I primi abitanti di Luserna, che sovrasta la Valle dell'Astico, erano livellari della Parrocchia di Brancafora/Pedemonte alla sinistra orografica della Valle dell'Astico. Per secoli, dal 1535 e sino al 1929, entrambe le comunità hanno fatto parte, prima del Principato Vescovile di Trento e della Contea del Tirolo, e poi della Provincia di Trento sino al 1929, quando Pedemonte è stato aggregato, senza il consenso della popolazione, alla Provincia di Vicenza. Con un referendum del 2008, la stragrande maggioranza degli abitanti di Pedemonte ha chiesto la riaggregazione al Trentino, del quale ha fatto parte per diversi secoli.

Anche Pedemonte apparteneva in passato all'area cimbra e tutt'ora è sottoposta all'ordinamento catastale e tavolare della Provincia di Trento, inoltre sino al 1964 ha fatto parte della Diocesi di Trento. Luserna invece sino al 1934 ha fatto parte della Parrocchia di Brancafora/Pedemonte e solo nel 1711 nel nostro paese è stata costruita una prima cappella e si è avuto un cappellano subordinato al parroco di Brancafora; prima di allora i defunti venivano sepolti nel fondovalle.

I due abitati, collegati da un ripido sentiero, il "sentiero della memoria", nei secoli hanno sempre avuto stretti rapporti a livello umano ed economico ed aspirano a ricostituirli. L'ipotesi di una strada è irrealistica per i costi esorbitanti e i problemi geologici e di impatto ambientale.

Da decenni si ipotizza un celere collegamento a fune, ora reso realistico dalla possibilità di utilizzare, i finanziamenti del "Fondo ODI", (Legge 23 dicembre 2009 art.2 commi 117 e 117 bis), dei comuni confinanti e/o del PNRR. Con soli 1.600 metri di trasporto a fune, si eviterebbero 28 km da percorrere in auto, in ogni senso di marcia, con conseguente riduzione dell'inquinamento dell'aria. Il ripido ed impervio sentiero che da quota 446 di Pedemonte porta a quota 1.333 di Luserna è ormai percorso, comprensibilmente, solo da pochi sportivi allenati.

Luserna è molto apprezzata e visitata dai veneti, per la sua articolata offerta culturale (4 sedi museali/espositive), ambientale (4 sentieri tematici), e gastronomica (8 pubblici esercizi). Oltre la metà dei 12.000 visitatori annui dei musei del Centro Documentazione Luserna sono veneti, ed altrettanto i clienti dei ristoranti. Quindi il veloce ed ecologico collegamento a fune costituirebbe un servizio di trasporto pubblico, alternativo all'inquinante traffico privato su gomma, ed incrementerebbe l'economia turistica con un minimo impatto ambientale. Non verrebbero sottratti terreni agricoli. La stazione a monte è stata individuata in un terreno incolto privo di penalità idrogeologiche, di poco a valle della chiesa e dell'ex scuola elementare, che sarà ristrutturata per riportarvi il servizio di continuità "6 mesi-6 anni". La scuola materna con nido, potrebbe essere frequentata anche dai bambini del fondovalle, inoltre in pochi minuti gli abitanti di Luserna potrebbero accedere all'articolata rete commerciale, farmacia compresa, della Valle dell'Astico e raggiungere i propri anziani nella casa di riposo di Pedemonte. Anche il pendolarismo giornaliero per lavoro sarebbe reso possibile.

Ricordiamo che sia lo Statuto di Autonomia che la Legge Prov. 6/2008 prescrivono alla Provincia di sostenere lo sviluppo sia culturale che sociale ed economico delle minoranze linguistiche, la cui

tutela e promozione sono a fondamento della nostra speciale autonomia, derivante dall'Accordo di Parigi del 1946, stipulato a tutela delle minoranze linguistiche di origine tedesca.

In conclusione riteniamo questa nostra proposta di variante urbanistica perfettamente coerente con gli obiettivi in corso per la realizzazione del Corridoio Est e confidiamo che venga accolta.

Rimango a disposizione per qualsiasi approfondimento e colgo l'occasione per porgere i più cordiali saluti.

Il Sindaco

- dott. Gianni Nicolussi Zaiga -

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 CALCERANICA AL LAGO

Provincia di Trento

## Verbale di deliberazione N. 34 del Consiglio Comunale

**\*\*\*\*\* COPIA \*\*\*\*\***

**Oggetto: OSSERVAZIONI DEL CONSIGLIO COMUNALE DI CALCERANICA AL LAGO ALLA 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.**

L'anno **DUEMILAVENTUNO** addì VENTINOVE del mese di DICEMBRE alle ore 19:00 nella palestra comunale - via degli Aoni, 9, a seguito di regolari avvisi, recapitati a termine di legge, si è convocato il Consiglio Comunale.

Presenti i Signori:

Uez Cristian	Sindaco
Andreatta Mauro	Consigliere Comunale
Curti Serena	Consigliere Comunale
De Martini di Valle Aperta Massimiliano	Consigliere Comunale
Passamani Michela	Consigliere Comunale
Scarpa Pietro	Consigliere Comunale
Schmid Loris	Consigliere Comunale
Serafini Eddy	Consigliere Comunale
Tartarotti Cinzia	Consigliere Comunale

Assenti i Signori:

Faggioni Alex; Gandini Arturo Andrea; Malpaga Enrica; Ropelato Renzo; Schmid Paola; Tomasi Michele

Assiste il SEGRETARIO COMUNALE Conci dott.ssa Nicoletta

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, CRISTIAN UEZ nella sua qualità di SINDACO assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato, all'ordine del giorno.

Referto di Pubblicazione  
(Art.183 Codice degli enti locali della Regione  
Autonoma Trentino - Alto Adige L.R. 3/5/2018, n°2)

Certifico Io sottoscritto Segretario Comunale, su conforme dichiarazione del Messo, che copia del presente verbale viene pubblicata il giorno 30/12/2021 all'albo pretorio ove rimarrà esposta per 10 giorni consecutivi.

Addì, 30/12/2021

IL SEGRETARIO COMUNALE

F.to Conci dott.ssa Nicoletta

## IL CONSIGLIO COMUNALE

Preso atto 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.”;
- dal documento preliminare alla variante del Piano Urbanistico Provinciale in oggetto emerge la necessità di rafforzare il collegamento del “corridoio Est” - individuandolo nell’asse dell’arteria SS47 - per dare una risposta concreta ai crescenti flussi di traffico fra l’asta dell’Adige e la Regione Veneto - il “corridoio Est”;
- 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;
- del completamento del tratto Nord della A31 si discute da circa 50 anni, coinvolgendo vari livelli Istituzionali, e che la comunità di Calceranica ha espresso con vari atti la propria preoccupazione e contrarietà al progetto.

Considerato che:

- il territorio amministrativo del Comune di Calceranica al Lago, inserito nella zona dei Laghi di Caldonazzo e Levico, nonché della vicina Valle del Centa, si estende su uno dei territori più strategici dell’asset turistico della Provincia Autonoma di Trento e costituisce un ambito particolarmente sensibile sotto il profilo naturalistico, ambientale e paesaggistico;
- le politiche di sviluppo in atto, che mirano al miglioramento della qualità della vita dei cittadini, degli interessi ambientali, turistici ed economici dell’intero ambito Valsugana-Lagorai, ed in particolar modo per la zona dei laghi di Caldonazzo e Levico sono incentrate sul potenziamento di un turismo sostenibile e di una fruizione open-air del territorio (laghi, bici, montagna, castelli, gastronomia), come recentemente certificato dalla GSTC (prima destinazione certificata in Italia) – dalla Bandiera Verde 2020 di Legambiente ad APT Valsugana, nonché dalla certificazione Bandiera Blu 2021;
- la qualità dell’aria, dell’acqua e dell’ambiente in generale costituiscono un asset prioritario per i residenti, il territorio e per la sua offerta turistica; esse sono dunque un patrimonio collettivo imprescindibile e non compromettibile da progetti, opere ed interventi viari in contrasto con gli sforzi fatti nella preservazione e valorizzazione delle risorse naturali che esprimono tali territori.

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 Calceranica al Lago vede con preoccupazione qualunque forma di infrastrutturazione del territorio che porti ad un potenziale incremento dei flussi di traffico nella zona dell’Alta Valsugana e, in particolare, in quella dei Laghi di Caldonazzo e Levico e della Valle del Centa;
2. per l’Amministrazione Comunale di Calceranica, la zona dei Laghi e della Valle del Centa, per la particolare fragilità e peculiarità ambientale, costituiscono un valore da conservare e non compromettere per la loro vocazione turistica in considerazione dell’importanza che il comparto riveste nell’offerta turistica complessiva del Trentino (3° comprensorio turistico estivo per numero di presenze);



3. l'Amministrazione Comunale di Calceranica ritiene che un'infrastruttura autostradale - come quella a cui si aprono le porte con il documento preliminare rispetto al quale ci viene chiesto di esprimere un parere - porti con sé più criticità che soluzioni;
4. l'Amministrazione Comunale di Calceranica crede che, vista la strategicità data dalla vicinanza con il capoluogo, dalla facilità di accesso, dalle numerose ricchezze ambientali, sia un territorio su cui “puntare”, programmando investimenti corposi e lungimiranti;
5. l'Amministrazione Comunale di Calceranica al Lago propone di inserire nella programmazione urbanistica provinciale un'opera risolutiva per il bypass dei laghi di Caldonazzo e Levico, ritenendo che la soluzione definitiva per risolvere la situazione legata al traffico sulla SS47 – passi dalla presa in considerazione del progetto del tunnel di Tenna (già inserito nella programmazione urbanistica della Comunità Alta Valsugana e Bersntol), unica infrastruttura che sarebbe in grado di liberare completamente la sponda est del Lago di Caldonazzo rendendola volano economico per tutto l'ambito territoriale;
6. l'Amministrazione Comunale di Calceranica al Lago chiede di essere coinvolta e consultata nei futuri processi decisionali; di partecipare al confronto e alla condivisione di dati ed informazioni con i vari soggetti istituzionali, nell'attivazione di un percorso partecipativo con le amministrazioni e realtà locali.

Tutto ciò premesso,

sentiti gli interventi di cui al verbale di seduta;

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 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. 9, astenuti n. //, contrari n. // voti espressi dai n. 9 consiglieri presenti e votanti, espressi in modalità palese;

## **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”:

- l’Amministrazione Comunale di Calceranica al Lago vede con preoccupazione qualunque forma di infrastrutturazione del territorio che porti ad un potenziale incremento dei flussi di traffico nella zona dell’Alta Valsugana e, in particolare, in quella dei Laghi di Caldonazzo e Levico e della Valle del Centa;
  - per l’Amministrazione Comunale di Calceranica, la zona dei Laghi e della Valle del Centa, per la particolare fragilità e peculiarità ambientale, costituiscono un valore da conservare e non compromettere per la loro vocazione turistica in considerazione dell’importanza che il comparto riveste nell’offerta turistica complessiva del Trentino (3° comprensorio turistico estivo per numero di presenze);
  - l’Amministrazione Comunale di Calceranica ritiene che un’infrastruttura autostradale - come quella a cui si aprono le porte con il documento preliminare rispetto al quale ci viene chiesto di esprimere un parere - porti con sé più criticità che soluzioni;
  - l’Amministrazione Comunale di Calceranica crede che, vista la strategicità data dalla vicinanza con il capoluogo, dalla facilità di accesso, dalle numerose ricchezze ambientali, sia un territorio su cui “puntare”, programmando investimenti corposi e lungimiranti;
  - l’Amministrazione Comunale di Calceranica al Lago propone di inserire nella programmazione urbanistica provinciale un’opera risolutiva per il bypass dei laghi di Caldonazzo e Levico, ritenendo che la soluzione definitiva per risolvere la situazione legata al traffico sulla SS47 – passi dalla presa in considerazione del progetto del tunnel di Tenna (già inserito nella programmazione urbanistica della Comunità Alta Valsugana e Bersntol), unica infrastruttura che sarebbe in grado di liberare completamente la sponda est del Lago di Caldonazzo rendendola volano economico per tutto l’ambito territoriale;
  - l’Amministrazione Comunale di Calceranica al Lago chiede di essere coinvolta e consultata nei futuri processi decisionali; di partecipare al confronto e alla condivisione di dati ed informazioni con i vari soggetti istituzionali, nell’attivazione di un percorso partecipativo con le amministrazioni e realtà locali;
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 9, 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 SINDACO  
F.to UEZ CRISTIAN

IL SEGRETARIO COMUNALE  
F.to CONCI dott.ssa NICOLETTA

---

---

Conforme all'originale, in carta libera per uso amministrativo.

lì, 30/12/2021

IL SEGRETARIO COMUNALE  
Conci dott.ssa Nicoletta

---

---

La presente deliberazione è stata dichiarata immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 183 Codice degli enti locali della Regione Autonoma Trentino - Alto Adige L.R. 3/5/2018, n°2.

Addì, 29/12/2021

IL SEGRETARIO COMUNALE  
F.to Conci dott.ssa Nicoletta

Avverso la presente deliberazione sono ammessi i seguenti ricorsi:

- a) opposizione, da parte di ogni cittadino entro il periodo di pubblicazione, da presentare alla Giunta comunale, ai sensi dell'art. 183, comma 5 del Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino - Alto Adige L.R. 03/05/2018, n. 2;
- b) Ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale di Trento, entro 60 giorni, ai sensi dell'art. 29 dell'allegato 1) del D.Lgs. 02 luglio 2010 n. 104;
- c) ricorso straordinario al Presidente della Repubblica da parte di chi vi abbia interesse, per motivi di legittimità entro 120 giorni, ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 24.11.1971 n. 1199.

In materia di aggiudicazione di appalti si richiama la tutela processuale di cui al comma 5) dell'art. 120 dell'Allegato 1) al D.Lgs. 02 luglio 2010 n. 104.

In particolare:

- il termine per il ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale è di 30 giorni;
- non è ammesso il ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.



## *Comune di Calceranica al Lago*

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

**OGGETTO:** invio copia deliberazione n. 34 di data 29.12.2021 del Consiglio comunale di Calceranica al Lago.

Spett.le  
**GIUNTA PROVINCIALE**  
della Provincia di Trento

*Tramite P.I. Tre.*

In allegato alla presente siamo ad inviare copia della deliberazione n. 34 dd. 29.12.2021 del Consiglio comunale del Comune di Calceranica al Lago, avente ad oggetto: "Osservazioni del Consiglio comunale di Calceranica al Lago alla 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".

Si chiede inoltre alla rispettabile Giunta Provinciale di essere costantemente informati rispetto ad eventuali ipotesi progettuali che dovessero interessare il nostro ambito territoriale di vallata e coinvolti nei relativi percorsi decisionali; nell'ottica di favorire – in un corretto rapporto istituzionale – una discussione consapevole ed ampia, basata su dati e prospettive, per evitare di doversi poi confrontare con una situazione a decisioni prese.

Ringraziando dell'attenzione, si porgono i più Cordiali Saluti.

The block contains a circular official stamp of the Municipality of Calceranica al Lago, Province of Trento. To the right of the stamp is a handwritten signature in black ink. Below the signature, the text "IL SINDACO" and "Usc. Cristian" is printed.



# COMUNE DI TENNA

(Provincia di Trento)

## Verbale di deliberazione N. 1

del Consiglio comunale

**OGGETTO:** Approvazione mozione **OSSERVAZIONI DEL CONSIGLIO COMUNALE DI TENNA ALLA D.G.P. n.1058 del 25 giugno 2021 con 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."**

L'anno **DUEMILAVENTIDUE** addì **diciassette** del mese di **gennaio**, alle ore 20.00, in videoconferenza, come da decreto sindacale prot. n. 4870 di data 19.11.2020, formalmente convocato si è riunito il Consiglio comunale in seduta pubblica di prima convocazione.

Presenti i signori:

1. Perinelli Marco Nicolò - Sindaco
2. Angeli Paolo - Consigliere Comunale
3. Bertotti Franchi Edoardo - Consigliere Comunale
4. Camin Loredana - Consigliere Comunale
5. De Zordi Giovanna - Consigliere Comunale
6. Golin Anna - Consigliere Comunale
7. Ioriatti Loreta - Consigliere Comunale
8. Lazzeri Andrea - Consigliere Comunale
9. Passamani Franco - Consigliere Comunale
10. Valentini Paolo - Consigliere Comunale
11. Valentini Renzo - Consigliere Comunale
12. Zeni Andrea - Consigliere Comunale

Assenti	
giust.	ingiust.

Assiste il Segretario Comunale Signora Conci dott.ssa Nicoletta.

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, il Signor Perinelli dott. Marco Nicolò, nella sua qualità di Sindaco assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

Sono nominati scrutatori i consiglieri signori: **Angeli Paolo e Lazzeri Andrea.**



## IL CONSIGLIO COMUNALE

Richiamato l'art. 52 del Codice degli Enti Locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e ss.mm. rubricato "Diritti dei consiglieri comunali" nonché l'art. 20 del vigente regolamento del Consiglio comunale;

rilevato che è pervenuta la seguente proposta di mozione, in atti sub prot. n. 71 di data 12 gennaio 2022, presentata e sottoscritta da n. 4 consiglieri del gruppo di maggioranza "Tenna 20-25":

### **"PREMESSO CHE**

*La Giunta Provinciale ha approvato con delibera n.1058 del 25 Giugno 2021 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. – APPROVAZIONE". Il testo, inviato ai Comuni, alle Comunità, al Consiglio delle autonomie locali e al Consiglio provinciale, affinché possano esprimere osservazioni e proposte, di fatto rappresenta solamente uno schema generale, senza alcuna indicazione pratica riguardante le effettive progettualità future. Sulle stesse è però intervenuto il Presidente della Provincia Autonoma di Trento che ha parlato, a mezzo stampa e in occasione di incontri pubblici, della volontà di completare il tratto Nord della A31 con una uscita a Rovereto Sud. Un tema del quale si discute da circa 50 anni, senza tuttavia aver mai davvero trovato un accordo. Tra le diverse ipotesi emerse negli anni, anche alcune riguardanti la possibilità di utilizzare l'attuale tracciato della SS.47 con la creazione di uno svincolo lungo la Valle del Centa e negli ultimi mesi è perfino apparsa sui canali di comunicazione ufficiali della PAT la possibilità di arretrare l'attuale tracciato della SS47 lungo la sponda Est del Lago di Caldonazzo, sotto il colle di Tenna. E mentre in Trentino si discute ancora su quali siano possibili soluzioni, in Veneto è prossima al completamento l'Autostrada Pedemontana, che porterà inevitabilmente il traffico pesante ad aumentare lungo l'asse del Brenta.*

### **PRESO ATTO CHE**

- 1. dal documento preliminare alla variante del Piano Urbanistico Provinciale in oggetto 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;*
- 2. che la suddetta variante individua nell'asse della SS47 il "corridoio Est" sottintendendone de facto potenziali sviluppi;*
- 3. che esiste già una autostrada, la Pedemontana Veneta, che porta il traffico della zona industriale del Veneto a confluire su Bassano del Grappa e da lì verso il Valsugana come corridoio naturale verso nord;*
- 4. 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;*
- 5. 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;*
- 6. le politiche di sviluppo turistico per il Colle di Tenna e per l'intero sistema Valsugana-Lagorai, per l'Alta Valsugana (terza destinazione turistica estiva del Trentino), devono essere 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 – Bandiera Blu 2021.*
- 7. 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 e che sono dunque un patrimonio*

*collettivo imprescindibile e non è ammissibile che la stessa possa essere messa in discussione da progetti, opere ed interventi viari in contrasto con gli sforzi fatti nell'ultimo trentennio;*

- 8. è auspicabile che progetti, opere ed interventi viari facciano propria la vocazione turistica dell'Alta Valsugana, puntando allo sviluppo di forme di mobilità lenta e collettiva, orientate ad una progressiva riduzione degli impatti ambientali ed ecologici derivanti dalle forme di mobilità, fra cui il potenziamento/interramento dell'asse ferroviario come alternativa competitiva al trasporto pendolare individuale, ed il completamento delle reti ciclabili e ciclo-escursionistiche;*
- 9. 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, messa gravemente in pericolo da un possibile allargamento;*
- 10. L'eventuale allargamento dell'attuale tracciato della SS47 da 2 a 4 corsie evidenzia sul territorio amministrativo di Tenna un passaggio di assoluta criticità in corrispondenza dell'unica spiaggia e delle attività commerciali presenti, oltre che di fatto impedire qualunque ulteriore auspicabile sviluppo dell'area in chiave turistica;*
- 11. Che l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite vede come obiettivi il contrasto al cambiamento climatico e la tutela dell'ambiente e in particolare l'obiettivo 14.1 (Entro il 2025, prevenire e ridurre in modo significativo ogni forma di inquinamento marino, in particolar modo quello derivante da attività esercitate sulla terraferma, compreso l'inquinamento dei detriti marini e delle sostanze nutritive) che si applica anche all'ambiente lacustre e che già oggi si rileva un impoverimento progressivo della fauna ittica lungo il tracciato della SS47 nel tratto che costeggia il lago di Caldonazzo.*

### **TUTTO CIO' PREMESSO**

*Per tutto quanto sopra espresso e considerato*

- 1. Il Consiglio comunale di Tenna manifesta 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;*
- 2. Per il Consiglio comunale di Tenna, il colle, 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 ritiene che il declassamento della SS47 lungo la sponda orientale del Lago di Caldonazzo a strada turistica sia l'unica via percorribile per la fruibilità del territorio ai fini turistici ed agricoli sia per la collina di Tenna che per tutta l'area dei laghi;*
- 4. Il Consiglio Comunale di Tenna non ritiene una soluzione definitiva l'arretramento della SS47 e quanto esposto al punto 3 consentirebbe di utilizzare parte del sedime stradale esistente per la costruzione della pista ciclabile sulla sponda del lago sotto il colle; questo tipo di iniziativa collima interamente con gli obiettivi dell'agenda 2030 delle Nazioni Unite;*
- 5. Per il Consiglio comunale di Tenna la soluzione unica e risolutiva è l'interramento per mezzo di tunnel della SS47 nella zona laghi come già i piani provinciali hanno previsto in passato;*
- 6. Il completamento della Valdastico e la messa in sicurezza della SS47 della Valsugana non devono essere progetti alternativi, ma complementari;*

### **IMPEGNA**

*Il Sindaco a trasmettere alla Giunta Provinciale e al Consiglio delle Autonomie locali la presente deliberazione del Consiglio Comunale di Tenna."*

Tutto ciò premesso,

evidenziato che la presente seduta del Consiglio comunale è stata convocata in via d'urgenza secondo quanto disposto dal comma 2 dell'articolo 36 del regolamento del Consiglio comunale in ragione della necessità di procedere, nel più breve tempo possibile, all'invio del presente atto alla Giunta Provinciale ed al Consiglio delle Autonomie locali;

visto il comma 2 dell'articolo 20 del vigente regolamento del Consiglio comunale secondo il quale la proposta di mozione non è soggetta ai pareri di cui all'art. 184 del Codice degli Enti Locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e ss.mm. purché non abbia contenuto immediatamente dispositivo e con effetti giuridici obbligatori;

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 espressi, per appello nominale: favorevoli n. 12, astenuti n. //, contrari n. //, espressi dai n. 12 consiglieri presenti e votanti,

### **DELIBERA**

1. di approvare la mozione, in atti sub prot. n. 71 di data 12 gennaio 2022, presentata e sottoscritta da n. 4 consiglieri del gruppo di maggioranza "Tenna 20-25", nel testo che segue:

#### ***"PREMESSO CHE***

*La Giunta Provinciale ha approvato con delibera n.1058 del 25 Giugno 2021 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. – APPROVAZIONE". Il testo, inviato ai Comuni, alle Comunità, al Consiglio delle autonomie locali e al Consiglio provinciale, affinché possano esprimere osservazioni e proposte, di fatto rappresenta solamente uno schema generale, senza alcuna indicazione pratica riguardante le effettive progettualità future. Sulle stesse è però intervenuto il Presidente della Provincia Autonoma di Trento che ha parlato, a mezzo stampa e in occasione di incontri pubblici, della volontà di completare il tratto Nord della A31 con una uscita a Rovereto Sud. Un tema del quale si discute da circa 50 anni, senza tuttavia aver mai davvero trovato un accordo. Tra le diverse ipotesi emerse negli anni, anche alcune riguardanti la possibilità di utilizzare l'attuale tracciato della SS.47 con la creazione di uno svincolo lungo la Valle del Centa e negli ultimi mesi è perfino apparsa sui canali di comunicazione ufficiali della PAT la possibilità di arretrare l'attuale tracciato della SS47 lungo la sponda Est del Lago di Caldonazzo, sotto il colle di Tenna. E mentre in Trentino si discute ancora su quali siano possibili soluzioni, in Veneto è prossima al completamento l'Autostrada Pedemontana, che porterà inevitabilmente il traffico pesante ad aumentare lungo l'asse del Brenta.*

#### ***PRESO ATTO CHE***

1. dal documento preliminare alla variante del Piano Urbanistico Provinciale in oggetto 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;
2. che la suddetta variante individua nell'asse della SS47 il "corridoio Est" sottintendendone de facto potenziali sviluppi;
3. che esiste già una autostrada, la Pedemontana Veneta, che porta il traffico della zona industriale del Veneto a confluire su Bassano del Grappa e da lì verso il Valsugana come corridoio naturale verso nord;



4. *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;*
5. *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;*
6. *le politiche di sviluppo turistico per il Colle di Tenna e per l'intero sistema Valsugana-Lagorai, per l'Alta Valsugana (terza destinazione turistica estiva del Trentino), devono essere 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 – Bandiera Blu 2021.*
7. *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 e che sono dunque un patrimonio collettivo imprescindibile e non è ammissibile che la stessa possa essere messa in discussione da progetti, opere ed interventi viari in contrasto con gli sforzi fatti nell'ultimo trentennio;*
8. *è auspicabile che progetti, opere ed interventi viari facciano propria la vocazione turistica dell'Alta Valsugana, puntando allo sviluppo di forme di mobilità lenta e collettiva, orientate ad una progressiva riduzione degli impatti ambientali ed ecologici derivanti dalle forme di mobilità, fra cui il potenziamento/interramento dell'asse ferroviario come alternativa competitiva al trasporto pendolare individuale, ed il completamento delle reti ciclabili e ciclo-escursionistiche;*
9. *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, messa gravemente in pericolo da un possibile allargamento;*
10. *L'eventuale allargamento dell'attuale tracciato della SS47 da 2 a 4 corsie evidenzia sul territorio amministrativo di Tenna un passaggio di assoluta criticità in corrispondenza dell'unica spiaggia e delle attività commerciali presenti, oltre che di fatto impedire qualunque ulteriore auspicabile sviluppo dell'area in chiave turistica;*
11. *Che l'Agenda 2030 delle Nazioni Unite vede come obiettivi il contrasto al cambiamento climatico e la tutela dell'ambiente e in particolare l'obiettivo 14.1 (Entro il 2025, prevenire e ridurre in modo significativo ogni forma di inquinamento marino, in particolar modo quello derivante da attività esercitate sulla terraferma, compreso l'inquinamento dei detriti marini e delle sostanze nutritive) che si applica anche all'ambiente lacustre e che già oggi si rileva un impoverimento progressivo della fauna ittica lungo il tracciato della SS47 nel tratto che costeggia il lago di Caldonazzo.*

### **TUTTO CIO' PREMESSO**

*Per tutto quanto sopra espresso e considerato*

*1. Il Consiglio comunale di Tenna manifesta 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;*

*2. Per il Consiglio comunale di Tenna, il colle, 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 ritiene che il declassamento della SS47 lungo la sponda orientale del Lago di Caldonazzo a strada turistica sia l'unica via percorribile per la fruibilità del territorio ai fini turistici ed agricoli sia per la collina di Tenna che per tutta l'area dei laghi;*



*4. Il Consiglio Comunale di Tenna non ritiene una soluzione definitiva l'arretramento della SS47 e quanto esposto al punto 3 consentirebbe di utilizzare parte del sedime stradale esistente per la costruzione della pista ciclabile sulla sponda del lago sotto il colle; questo tipo di iniziativa collima interamente con gli obiettivi dell'agenda 2030 delle Nazioni Unite;*

*5. Per il Consiglio comunale di Tenna la soluzione unica e risolutiva è l'interramento per mezzo di tunnel della SS47 nella zona laghi come già i piani provinciali hanno previsto in passato;*

*6. Il completamento della Valdastico e la messa in sicurezza della SS47 della Valsugana non devono essere progetti alternativi, ma complementari;*

### **IMPEGNA**

*Il Sindaco a trasmettere alla Giunta Provinciale e al Consiglio delle Autonomie locali la presente deliberazione del Consiglio Comunale di Tenna."*

2. di dare atto che la presente deliberazione diviene esecutiva a pubblicazione avvenuta.

\*\*\*

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, lo stesso viene approvato e sottoscritto.

IL SINDACO  
Perinelli dott. Marco Nicolò

IL SEGRETARIO COMUNALE  
Conci dott.ssa Nicoletta

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



**COMUNE DI TENNA**

Provincia di Trento

Alla Cortese Attenzione del Presidente  
dott. Maurizio Fugatti  
Provincia Autonoma di Trento  
Piazza Dante, 15  
38122 Trento

Prot. n. 219

Tenna, li 20.01.2022

Oggetto: Trasmissione Mozione Corridoio Est

Egregio Presidente Fugatti,

Con la presente sono a trasmettere copia della deliberazione del Consiglio Comunale n. 1 del giorno 17 gennaio 2022, avente oggetto OSSERVAZIONI DEL CONSIGLIO COMUNALE DI TENNA ALLA D.G.P. n.1058 del 25 giugno 2021 con 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".

Si chiede contestualmente alla rispettabile Giunta Provinciale di essere costantemente informati riguardo eventuali ipotesi progettuali riguardanti la nostra valle e di essere coinvolti nei relativi processi decisionali, in modo da favorire un dibattito il più ampio e consapevole possibile per evitare poi di doversi confrontare con decisioni prese.

RingraziandoLa per l'attenzione, porgo i più cordiali saluti,



Marco Nicolò Perinelli  
Sindaco di Tenna





# COMUNE DI ALDENO

PROVINCIA DI TRENTO

## VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 002/2022

del Consiglio Comunale

Adunanza di prima convocazione – Seduta Pubblica

**OGGETTO: Osservazioni al “Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est - articolo 28 della L.P. 4 agosto 2015, n. 15 e s.m.”.**

L'anno **duemilaventidue** addì **ventisei** del mese di **gennaio** alle ore **20:30**, **in videoconferenza**, a seguito di regolari avvisi recapitati a termine di legge, è stato convocato il Consiglio comunale:

		Pres/Ass
1	<b>CRAMEROTTI ALIDA</b>	<b>P</b>
2	<b>BEOZZO OSCAR</b>	<b>P</b>
3	<b>BIASETTO LAURA</b>	<b>P</b>
4	<b>BISESTI PAOLO</b>	<b>P</b>
5	<b>CIMADOM ALESSANDRO</b>	<b>P</b>
6	<b>COSER GIULIA</b>	<b>P</b>
7	<b>CRAMEROTTI REMO</b>	<b>P</b>
8	<b>DELAITI IGOR</b>	<b>P</b>
9	<b>ERLICHER MICHELE</b>	<b>P</b>
10	<b>GIOVANNINI MARIA CHIARA</b>	<b>P</b>
11	<b>MURAGLIA SIMONE</b>	<b>P</b>
12	<b>PERINI PAOLO</b>	<b>P</b>
13	<b>ROSSI WALTER</b>	<b>P</b>
14	<b>CONT VANNI</b>	<b>P</b>
15	<b>LARCHER MONIA</b>	<b>P</b>
16	<b>MAISTRI GIANLUCA</b>	<b>P</b>
17	<b>MOSNA FRANCO</b>	<b>P</b>
18	<b>ZANOTTI FEDERICO</b>	<b>A</b>

Partecipa in videoconferenza e verbalizza il Segretario Comunale dott. Paolo Chiarenza.

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, si dà atto della regolarità della seduta.

Il Sig. **Simone Muraglia** nella sua qualità di **Presidente** del Consiglio invita i presenti alla trattazione dell'oggetto suindicato.

## IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO che:

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 la quale 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.

Con deliberazione n. 1058 di data 25 giugno 2021 la Giunta provinciale, in conformità a quanto sancito dall'art. 28 della sopra citata 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 27 dicembre 2021, il Presidente del Consiglio delle Autonomie locali, in vista del parere di competenza che il Consiglio stesso, è chiamato ad esprimere in merito alla proposta di modifica del Piano urbanistico provinciale, proposto dalla Giunta provinciale tramite l'adozione del documento preliminare, ha richiesto a tutti i Comuni di esprimere le proprie valutazioni circa il progetto di variante del PUP.

Quanto sopra premesso;

RILEVATO che l'Amministrazione comunale di Aldeno ha sempre dimostrato grande attenzione nell'ambito dei dibattiti politici provinciali in merito alle possibili trasformazioni territoriali e all'ipotizzata realizzazione di ulteriori infrastrutture, ritenendo il tema della salvaguardia degli spazi un valore primario, intangibile ed irrinunciabile ed ha quindi lavorato con continuità e determinazione attraverso prese di posizione specifiche, promuovendo iniziative di sensibilizzazione e coordinando o partecipando ad azioni comuni con altre Amministrazioni;

RICHIAMATE, a tale proposito, le seguenti delibere del Consiglio comunale di Aldeno:

- con delibera n.12 del 27.02.1996 ha espresso, all'unanimità, parere negativo alla realizzazione dell'Autostrada Valdastico A31;

- con delibera n° 63 del 05.10.2009 ha espresso parere favorevole al progetto nr 1/2009: *“Ferrovia Verona-Brennero – Progetto preliminare nuovo lotto 3 circonvallazione di Trento e Rovereto e studio di fattibilità delle tratte di completamento in Trentino”*, subordinatamente però all’effettuazione da parte della Giunta Provinciale degli approfondimenti sul progetto preliminare, presentato per la valutazione di impatto ambientale, necessari a tutelare dal punto di vista idrogeologico, paesaggistico e della salute dei suoi abitanti, i comuni direttamente interessati dall’opera in questione e quelli, come Aldeno, limitrofi ad essi e/o indirettamente interessati dai lavori ma sui quali vi è il rischio che si verifichino possibili ricadute negative (ad es. polveri, rumori, cantieri ecc.);
- con delibera n. 72 di data 30.11.2009 ha approvato una mozione avente come oggetto *“Urbanistica e viabilità comunale e di valle”*, nella quale si evidenziava il valore paesaggistico e ambientale della plaga agricola che si estende a sud di Trento e la necessità di salvaguardare l’ambito territoriale in questione da ulteriori processi di infrastrutturazione e di espansione degli aggregati;
- con delibera n. 27 di data 15.05.2012 ha approvato una mozione avente per oggetto *“No all’Autostrada Valdastico A31 nord (Tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette)”*, nella quale ***si ribadiva la totale contrarietà alla realizzazione dell’opera infrastrutturale denominata Autostrada Valdastico A31 Nord, come da progetto preliminare depositato presso il Comune di Besenello in data 19.03.2012, sia che essa fosse prevista nella localizzazione prescelta dai progettisti (tracciato denominato T4), sia che il tracciato prescelto fosse individuato in altro luogo nel territorio trentino;***
- in data 14 dicembre 2012 ha approvato una mozione che esprimeva parere negativo alla realizzazione delle opere di derivazione d’acqua a scopo idroelettrico – le cosiddette dighe sul fiume Adige – secondo la domanda e la documentazione tecnica presentata da Aquafil Power Srl;
- in data 11.06.2013 ha approvato una mozione avente per oggetto *“La plaga agricola fra Trento sud e Rovereto: considerazioni e impegni conseguenti”* rientrando in un’azione promossa dal Comune di Aldeno assieme alle Circoscrizioni del Comune di Trento, Ravina-Romagnano e Mattarello e alle Amministrazioni dei Comuni di Nomi, Pomarolo, Villa Lagarina, Volano, Calliano e Besenello che impegnava i sopracitati Enti a dare piena attuazione ai principi guida in esso contenuti;

RITENUTO pertanto, anche nel caso specifico, di esprimere le proprie osservazioni, evidenziando preliminarmente che le finalità del documento preliminare e del rapporto preliminare finalizzato all’adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al **Corridoio di accesso Est** (sostanzialmente inteso alla realizzazione della strada di collegamento tra il Veneto e il Trentino-Alto Adige denominata “Valdastico”) 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;

RITENUTO, così come già evidenziato da diverse Amministrazioni comunali, che:

- il documento preliminare ed il rapporto preliminare evidenziano carenze di metodo e contraddittorietà di contenuto, in quanto:
- 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;

CONSIDERATO, pertanto, che 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;

RITENUTO, inoltre, di condividere alcune delle considerazioni già formulate dai comuni maggiormente interessati dalla proposta di variante elaborata dalla Giunta provinciale e più precisamente:

- 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;

- 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, laddove 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”*;

- assenza di dati viabilistici o evidenza di raccolta dei medesimi come 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. Il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta, infatti, 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;



- incoerenza, infine, 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.

CONSIDERATO, altresì, 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;

RILEVATO inoltre 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;

EVIDENZIATO che la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile declina, a livello nazionale, i principi e gli obiettivi dell'Agenda 2030 e che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), 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 contenuto nella proposta di variante, debba considerare l'intero sistema provinciale dei trasporti, ispirandosi ai principi della mobilità sostenibile 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;

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;

RITENUTO che il documento preliminare non affronti i potenziali impatti negativi 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;

ESAURITA la discussione, di cui nel processo verbale di seduta e di cui sarà pubblicata la riproduzione audio-video sul sito del comune;

VISTO il Codice degli Enti Locali, approvato con L.R. 3 maggio 2018 n. 2 e ss. mm.;

SENTITO il Presidente, che mette in votazione il dispositivo;

PRESO atto che è presente in chat e partecipa alla seduta anche il consigliere Igor Dellaiti.

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 al Consiglio delle autonomie locali;

Con voti favorevoli n. 17 (diciassette), astenuti n. 0 (zero), contrari n. 0 (zero), su n. 17 (diciassette) consiglieri presenti e votanti, relativa all'immediata eseguibilità da conferire alla presente espressi in forma palese per alzata di mano,

## DELIBERA

- di approvare la proposta di deliberazione relativa all'oggetto:

1. di esprimere la propria contrarietà, per le motivazioni indicate in premessa, al documento preliminare finalizzato all'adozione della Variante al piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso est (strada Valdastico) e relativo rapporto preliminare, evidenziando in particolare che:

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) 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.

2. di dichiarare la presente, con n. 17 (diciassette) voti favorevoli, n. 0 (zero) voti contrari, n. 0 (zero) voti astenuti, su n. 17 (diciassette) Consiglieri presenti e votanti, immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 183 del Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2.

3. di dare evidenza che avverso la presente deliberazione sono ammessi:

- opposizione alla Giunta Comunale 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;

*ed ai sensi della Legge 241/90 e ss.mm., della L.P. 23/92 e ss.mm.:*

- ricorso straordinario entro 120 giorni al Presidente della repubblica, ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 24 novembre 1971 n. 1199;

- ricorso giurisdizionale al Tribunale di Giustizia Amministrativa entro 60 giorni ai sensi dell'art. 29 del d.lgs. 02.07.2010, n. 104;

Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO  
f.to dott. Simone Muraglia



IL SEGRETARIO COMUNALE  
f.to dott. Paolo Chiarenza

### ITER DI PUBBLICAZIONE ED ESECUTIVITÀ

La presente deliberazione è stata adottata ai sensi dell'art. 183 del Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige approvato con L.R. 3 maggio 2018, n.2 e ss.mm ed è **dichiarata immediatamente eseguibile.**

Il presente verbale di deliberazione è in pubblicazione all'albo telematico <http://albotelematico.tn.it/bacheca/aldeno>, dal giorno sotto riportato e per dieci giorni consecutivi, diventando pertanto **esecutiva il giorno successivo alla scadenza** del termine di pubblicazione.

Addì, 28 gennaio 2022



IL SEGRETARIO COMUNALE  
f.to dott. Paolo Chiarenza



## COMUNE DI ALDENO

Piazza C. Battisti n. 5  
 38060 ALDENO - Trento  
 Tel. 0461 – 842523 / 842711- fax. 842140  
[www.comune.aldeno.tn.it](http://www.comune.aldeno.tn.it)  
 e-mail [segreteria@comune.aldeno.tn.it](mailto:segreteria@comune.aldeno.tn.it)  
 e-mail PEC: [aldeno@postemailcertificata.it](mailto:aldeno@postemailcertificata.it)  
 P.I. 00379660228 - C.F. 80013230224

**Orario:**  
 lun-mar-gio-ven: 8.00 – 12.30  
 merc: 14.00 – 16.45

Numero di protocollo associato al documento come metadato (DPCM 3.12.2013, art. 20). Numero di protocollo e data protocollazione inclusi nella segnatura di protocollo o nell'oggetto della PEC o in testa al documento.

Ref.: dott.ssa Alida Cramerotti

Egr. Sig.  
**Dott. Paride Gianmoena**  
 Presidente Consiglio Autonomie Locali  
 Tramite interoperabilità Pitre

Egr. Sig.  
**Assessore Mario Tonina**  
 Assessore all'Urbanistica Ambiente e  
 Cooperazione  
 Provincia Autonoma di Trento  
 Tramite interoperabilità Pitre

**Oggetto:** Osservazioni alla DPG n. 1058 del 25.06.2021 concernente: “Documento preliminare ai fini dell’adozione della variante al Piano Urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso Est” – articolo 28 della L.P. 04 agosto 2015, n. 15.

Si comunica che nella seduta del 26 gennaio 2022 il Consiglio comunale di Aldeno con propria deliberazione n. 002/2022, allegata alla presente, ha espresso la propria contrarietà al contenuto del documento citato in oggetto.

Si chiede, quindi, di tener conto delle unanime osservazioni espresse dal Consiglio comunale, che ha fatto proprie le preoccupazioni della collettività di Aldeno.

Cordiali saluti.



LA SINDACA  
 dott.ssa Alida Cramerotti





# COMUNE DI CASTELNUOVO

PAT/RFA042-01/02/2022-0077537

Provincia Autonoma di Trento  
Piazza Municipio, 1 – 38050 Castelnuovo

Web: [www.comune.castelnuovo.tn.it](http://www.comune.castelnuovo.tn.it)  
e-mail: [comune.castelnuovo@comune.castelnuovo.tn.it](mailto:comune.castelnuovo@comune.castelnuovo.tn.it)  
pec: [comune@pec.comune.castelnuovo.tn.it](mailto:comune@pec.comune.castelnuovo.tn.it)  
Tel. 0461-753442 - Fax 0461-751110  
P.IVA 00423290220 – C.F. 00291140226



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

Spett.le  
Consiglio Autonomie Locali  
della Provincia di Trento  
Via Torre Verde, 23  
38122 TRENTO

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

**OGGETTO:** DOCUMENTO PRELIMINARE VARIANTE AL PUP DI CUI ALLA DELIBERAZIONE 1058/2021.-

Visto le nostre osservazioni prot. n. 4287 inviate alla Provincia Autonoma di Trento in data 30.09.2021 e vista la nota del Consiglio Autonomie Locali di data 19.01.2022 si ritiene di integrare le osservazioni con un parere sul documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est approvato con delibera della Giunta provinciale n. 1058 del 25.06.2021.

Visto il documento predisposto dai Sindaci RICOMPRESI NEL TERRITORIO DELLA COMUNITA' DI VALLE VALSUGANA ORIENTALE E TESINO che recita:

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

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

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

Quindi la nostra posizione non può che condividere la necessità di un trasferimento fisico di una parte significativa del traffico di passaggio su altri percorsi viari che per caratteristiche morfologiche non subiscono le conseguenze ambientali e di sicurezza che il nostro territorio soffre da anni. Condividiamo che l'obiettivo del documento preliminare per l'adozione della variante al piano

urbanistico provinciale, relativa al corridoio di accesso ad est, possa permettere un'analisi approfondita di carattere tecnico, ambientale, sociale ed economico.

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

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

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

Tutto ciò premesso.

Il sottoscritto Sindaco del Comune di Castelnuovo,

**esprimere parere favorevole** sul documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico provinciale con obiettivo l'ampliamento del "corridoio Est", come approvato con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058 di data 25 giugno 2021, affinché l'ampliamento del corridoio sia propedeutico al completamento della A31 con il collegamento all'autostrada A22.

Il Sindaco

Claudio Ceppinati

firmato digitalmente (\*)

(\*) Questa nota, se trasmessa in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente, predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (art. 3bis e 71 d.lgs. 82/2005). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 d.lgs. 39/2013).



## COMUNE DI GRIGNO

### PROVINCIA DI TRENTO

**ORIGINALE**

N°5  
Reg. delib.

### VERBALE DI DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE

#### O G G E T T O

PARERE FAVOREVOLE IN MERITO ALLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE N. 1058 DEL 25 GIUGNO 2021, POSIZIONE FAVOREVOLE DEL CONSIGLIO COMUNALE ALLA REALIZZAZIONE DELLA VALDASTICO.

Oggi **trentuno** del mese di **gennaio** dell'anno **duemilaventidue** alle ore **20:00**, in videoconferenza, come disposto dal decreto del Sindaco n.16 del 01.04.2020 e ss.mm.ii., previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla vigente Legge, si è riunito in seduta Ordinaria Pubblica di Prima convocazione il Consiglio Comunale.

All'appello risultano:

	Presente/Assente		Presente/Assente
VOLTOLINI CLAUDIO	Presente in videoconferenza	FOGAROTTO LEOPOLDO	Presente in videoconferenza
BELLIN BARBARA	Assente	BLEGGI CARLO	Presente in videoconferenza
MARIGHETTI MICHELE	Presente in videoconferenza	PARADISI DOMENICO ANTONINO	Presente in videoconferenza
SILVESTRI VIRGINIO	Presente in videoconferenza	MINATI MONIKA	Presente in videoconferenza
MOCELLINI FEDERICO	Presente in videoconferenza	BERNARDI CHIARA	Presente in videoconferenza
PACHER FLAVIO	Presente in videoconferenza	FATTORE ENZO	Presente in videoconferenza
GASPERINI SERGIO	Presente in videoconferenza	GONZO DENISE	Presente in videoconferenza
MINATI SERENA	Presente in videoconferenza		

Presenti 14 Assenti 1

Partecipa alla seduta il SEGRETARIO COMUNALE DOTT.SSA BISCARO SONIA, il quale provvede alla redazione del presente verbale.

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, il Sig. VOLTOLINI CLAUDIO nella sua qualità di SINDACO, assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto sopraindicato.

OGGETTO	PARERE FAVOREVOLE IN MERITO ALLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE N. 1058 DEL 25 GIUGNO 2021, POSIZIONE FAVOREVOLE DEL CONSIGLIO COMUNALE ALLA REALIZZAZIONE DELLA VALDASTICO.
---------	--

Punto n. 5 all'o.d.g.

Il relatore comunica:

La Giunta provinciale con deliberazione n. 1058 del 25 giugno 2021 ha approvato il documento preliminare per l'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale riguardante il corridoio di accesso Est.

Estendere l'analisi pianificatoria ad un'area di collegamento fra Trentino e Veneto più ampia di quella sin qui prevista nel corridoio est, che sostanzialmente corrisponde alla Valsugana, costituisce una opportunità.

È questo l'obiettivo del documento preliminare sopra citato per l'adozione della variante al piano urbanistico provinciale, relativa al corridoio di accesso ad est, con un approfondito percorso di analisi di carattere tecnico, ambientale, sociale ed economico.

Il documento non contiene ipotesi progettuali, ma intende individuare tutta una serie di riflessioni sul corridoio infrastrutturale di interscambio della mobilità fra Veneto e Trentino, estendendola da Trento sud fino a Rovereto sud.

La variante al PUP non contiene un'ipotesi progettuale relativa alla Valdastico e vuole esaminare le ricadute positive e le criticità di forme di collegamento tra nord est e Vallagarina, ma non solo, includendo nelle analisi anche il Trentino occidentale e l'area dell'alto Garda.

Le prerogative statutarie del 1974 non possono implicare l' "Isolamento" e l'art. 120 della Costituzione sulla libera circolazione impone doveri di leale collaborazione con i territori limitrofi rispetto a forme di collegamento interregionale e di intesa, tanto che nella legislatura precedente venne costituito un Tavolo Paritetico con Governo e Regione Veneto con addirittura la bozza di intesa su una connessione tra Valdastico e Valle dell'Adige, connessione che nessun territorio poté discutere istituzionalmente nel merito.

La nuova Amministrazione provinciale nel 2019 ha chiesto un'integrazione degli oggetti di valutazione del tavolo paritetico, non parla di Valdastico ma di "scenario complessivo di mobilità tra Veneto e Trentino" (guardando alla SS 47 della Valsugana con 23.000 veicoli bidirezionali tra Pergine e Levico, che divengono 45.000 tra Trento e Pergine, ma anche considerando il tessuto economico e le piccole e medie imprese del Trentino meridionale), ma con l'espressa indicazione di non sottrarre traffico all'obiettivo strategico del Corridoio.

Detti documenti sono stati pubblicati nei siti provinciali e largamente divulgati a mezzo stampa nei mesi scorsi.

Il documento preliminare esprime dunque con chiarezza il percorso valutativo dei territori e indica cosa andrà fatto in termini di:

- Valutazione di impatto ambientale;
- Valutazione effetti sul territorio e aree periferiche,

a fronte di un percorso precedente che dal 2010 considera il completamento a nord della A31 (legittimamente inserito, secondo la Corte Costituzionale nel 2013, nell'allegato nazionale sulle infrastrutture stradali strategiche, ma certo non discusso nel merito dai territori).

Ne discende che l'obiettivo della variante di fornire i fattori di contesto per i successivi studi di fattibilità su possibili scelte infrastrutturali secondo gli artt. 28 e 30 L.P. 15/2015, risponde ad esigenze



di partecipazione al processo pianificatorio, su cui sin qui Comuni e Comunità non hanno interloquito nel merito.

La presente deliberazione di assenso al documento preliminare si fonda anche sui dati di contesto utili a comprendere gli attuali flussi di mobilità tra l'area veneta e trentina e viceversa; l'atto si propone inoltre di evidenziare il pieno accordo ad una realizzazione di un'area più ampia di collegamento fra Trentino e Veneto, anche nell'ipotesi relativa alla Valdastico, finalizzato a una diminuzione del traffico veicolare per l'asse a favore della Valsugana e di inoltrare tale prerogativa alla Provincia Autonoma di Trento.

### IL CONSIGLIO COMUNALE

Udita la proposta del relatore;

Uditi gli interventi dei Consiglieri comunali, così come riportati nel verbale di seduta;

Vista la deliberazione della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021;

Visto il Codice degli Enti Locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n.2 e s.m.;

Visto lo Statuto comunale;

Ravvisata l'opportunità di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 183, comma 4, del Codice degli Enti Locali della Regione Trentino Alto-Adige, approvato con L.R. 3 maggio 2018 n. 2 e ss.mm., al fine di inoltrare celermente il presente atto alla Provincia Autonoma di Trento;

Con voti favorevoli n. 14, voti contrari n. //, astenuti n. //, su n. 14 consiglieri presenti e votanti, palesemente espressi per appello nominale, il cui esito è stato proclamato dal Presidente con l'assistenza degli scrutatori designati ad inizio seduta,

### DELIBERA

1. di prendere atto della deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021 e segnalare alla Provincia Autonoma di Trento di condividerne i contenuti, e pertanto di esprimere in merito parere favorevole;
2. di rendere nota la posizione favorevole dell'Amministrazione comunale di Grigno alla realizzazione di un'area più ampia di collegamento fra Trentino e Veneto, in particolare della Valdastico, incrementando gli scenari di possibile mobilità tra le due Regioni, con conseguente sgravio veicolare per l'asse a favore della Valsugana;
3. di trasmettere copia della presente deliberazione alla Giunta della Provincia Autonoma di Trento, rammentando l'urgenza di procedere alla realizzazione di detto asse viario;
4. di dichiarare, a seguito di separata ed autonoma votazione, la presente deliberazione immediatamente eseguibile, con voti favorevoli n. 14, voti contrari n. //, astenuti n. //, ai sensi dell'art. 183 - 4° comma del Codice degli Enti Locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018, n. 2 e s.m.i.

*Ai sensi dell'art. 4, comma 4, della L.P. 23/92 e ss.mm., avverso la presente deliberazione sono ammessi i seguenti ricorsi:*

- a) opposizione al Consiglio comunale durante il periodo di pubblicazione ai sensi dell'art. 183, comma 5, della L.R. 03.05.2018 n. 2 e s.m.;
- b) ricorso giurisdizionale al T.R.G.A. di Trento, entro 60 giorni, ai sensi degli artt. 13 e 29 del D.Lgs. 02.07.2010, n. 104;
- c) in alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, entro 120

*giorni, ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 24.11.1971, n. 1199.*

I pareri, qualora espressi, sono stati sottoscritti digitalmente a norma di legge secondo quanto previsto dal D.Lgs 267/2000 art. 49 e art.147Bis ed allegati alla presente deliberazione.

OGGETTO	PARERE FAVOREVOLE IN MERITO ALLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE N. 1058 DEL 25 GIUGNO 2021, POSIZIONE FAVOREVOLE DEL CONSIGLIO COMUNALE ALLA REALIZZAZIONE DELLA VALDASTICO.
---------	--

Data lettura della presente delibera, viene approvata e sottoscritta

IL SINDACO  
PER.IND. VOLTOLINI CLAUDIO

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi e con gli effetti di cui agli artt. 20 e 21 del d.lgs n. 82/2005; sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.

IL SEGRETARIO COMUNALE  
DOTT.SSA BISCARO SONIA

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi e con gli effetti di cui agli artt. 20 e 21 del d.lgs n. 82/2005; sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.



## COMUNE DI GRIGNO

### PROVINCIA DI TRENTO

Allegato di pubblicazione

## DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE

### N. 5 del 31-01-2022

**Oggetto: PARERE FAVOREVOLE IN MERITO ALLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE N. 1058 DEL 25 GIUGNO 2021, POSIZIONE FAVOREVOLE DEL CONSIGLIO COMUNALE ALLA REALIZZAZIONE DELLA VALDASTICO.**

---

### CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Si certifica, che copia del presente atto viene affissa da oggi all'albo telematico per la prescritta pubblicazione di 10 giorni consecutivi, ai sensi dell'art. 183 comma 1 del Codice degli Enti Locali della Regione autonoma Trentino Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m., con numero di registrazione 70 (albo pretorio on line - [www.comunegrigno.it](http://www.comunegrigno.it)).

- *Deliberazione dichiarata 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.*

Grigno, 01-02-2022

IL SEGRETARIO COMUNALE  
DOTT.SSA BISCARO SONIA

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi e con gli effetti di cui agli artt. 20 e 21 del d.lgs n. 82/2005; sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa





## COMUNE DI GRIGNO

PROVINCIA DI TRENTO

Piazza Dante, n. 15 – cap. 38055 – Grigno  
Codice fiscale 00301100228  
Tel. 0461 775111 – Fax 0461 775130  
pec: comune.grigno@halleypec.it



Ufficio del Sindaco

Grigno, 01 febbraio 2022

Spett.le  
Presidente e Giunta Provinciale  
della Provincia Autonoma di Trento  
P.zza Dante, 15  
38122 Trento  
presidente@pec.provincia.tn.it

Spett.le  
Presidente del Consiglio  
della Provincia Autonoma di Trento  
Walter Kaswalder  
38122 Trento  
segreteria.generale@pec.consiglio.provincia.tn.it

Spett.le  
Vicepresidente del Consiglio Regionale  
del Trentino Alto Adige  
Roberto Paccher  
38122 Trento  
consiglio@pec.consiglio.regione.taa.it

**OGGETTO: INVIO COPIA DELIBERA CONSIGLIO N. 5 DD. 31.01.2022 AVENTE AD OGGETTO "PARERE FAVOREVOLE IN MERITO ALLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE N. 1058 DEL 25 GIUGNO 2021, POSIZIONE FAVOREVOLE DEL CONSIGLIO COMUNALE ALLA REALIZZAZIONE DELLA VALDASTICO.**

Con la presente provvedo a trasmettere in allegato copia della deliberazione del Consiglio comunale in oggetto riportante l'espressione favorevole unanime dell'amministrazione comunale di Grigno alla realizzazione della Valdastico.

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.



Il Sindaco  
p.i. Voltolini Claudio



# COMUNE DI CARZANO

(Provincia di Trento)

## Verbale di deliberazione N. 11 del Consiglio comunale

**OGGETTO:** Espressione parere da parte del Consiglio Comunale in merito alla delibera della Giunta Provinciale n 1058 dd 25/06/2021.

L'anno **DUEMILAVENTIDUE** addì **trentuno** del mese di **gennaio**, alle ore 18.30, presso la sede municipale, formalmente convocato si è riunito il Consiglio comunale in seduta pubblica di prima convocazione.

Presenti i signori:

1. Trentinaglia Nicoletta - Sindaco
2. Andriollo Marta - Consigliere Comunale
3. Campestrin Erman - Consigliere Comunale
4. Ferrai Marta - Consigliere Comunale
5. Franceschini Roberto - Consigliere Comunale
6. Piva Mauro - Consigliere Comunale
7. Ropelato Andrea - Consigliere Comunale
8. Tomasi Daniela - Consigliere Comunale
9. Buffa Carlo - Consigliere Comunale
10. Agostini Carmelo - Consigliere Comunale
11. Capra Mauro - Consigliere Comunale
12. Degol Flavia - Consigliere Comunale

Assenti	
giust.	ingiust.
<b>X</b>	

Assiste il Segretario Comunale Signora Iuni dott.ssa Silvana.

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, la Signora Trentinaglia dott.ssa Nicoletta, nella sua qualità di Sindaco assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato, posto al N. 5 dell'ordine del giorno.

Sono nominati scrutatori i consiglieri signori: **Degol Flavia e Andriollo Marta.**

**OGGETTO: Espressione parere da parte del Consiglio Comunale in merito alla delibera della Giunta Provinciale n 1058 dd 25/06/2021.**

## IL CONSIGLIO COMUNALE

Visto il verbale di deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058 di data 25.06.2021 con il quale viene approvato il documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso est.

Dato atto che la variante al PUP ha come obiettivo di estendere l'analisi pianificatoria ad un'area di collegamento fra Trentino e Veneto più ampia di quella sin qui prevista nel corridoio est.

È questo l'obiettivo del documento preliminare per l'adozione della variante al piano urbanistico provinciale, relativa al corridoio di accesso ad est, con un approfondito percorso di analisi di carattere tecnico, ambientale, sociale ed economico.

Il documento non contiene ipotesi progettuali, ma intende individuare tutta una serie di riflessioni sul corridoio infrastrutturale di interscambio della mobilità fra Veneto e Trentino, estendendola da Trento sud fino a Rovereto sud.

La variante al Pup non contiene una ipotesi progettuale relativa alla Valdastico, e vuole esaminare le ricadute positive e le criticità di forme di collegamento tra nord est e Vallagarina, ma non solo, includendo nelle analisi anche il Trentino occidentale e l'area dell'alto Garda.

Le prerogative statutarie del 1974 non possono implicare l'isolamento e l'art. 120 della Costituzione sulla libera circolazione impongono doveri di leale collaborazione con i territori limitrofi rispetto a forme di collegamento interregionale, e di intesa, tanto che nella legislatura precedente venne costituito un Tavolo Paritetico con Governo e Regione Veneto con addirittura la bozza di intesa su una connessione tra Valdastico e Valle dell'Adige, connessione che nessun territorio può discutere istituzionalmente nel merito. Considerato che la SS 47 della Valsugana si attesta su 23.000 veicoli bidirezionali tra Pergine e Levico, che divengono 45.000 tra Trento e Pergine, con punte superiori a 55.000 veicoli al giorno.

Che tali dati si traducono in più frequenti condizioni di accodamento e congestione veicolare e incidentalità con forti impatti sulla collettività soprattutto in considerazione dei numerosi centri abitati interessati dal passaggio.

Ravvisata la necessità di connettere efficientemente Regione Veneto e Provincia Autonoma di Trento, con l'intento di risolvere problematiche ambientali e funzionali legate alla SS47 e di rispondere alle esigenze di mobilità è indispensabile il completamento dell'autostrada A31.

Accertato che l'infrastrutturazione viabilistica della Regione Veneto riverserà sulla Valsugana un flusso veicolare ancora maggiore che andrà ad aumentare inquinamento, congestione e pericolosità della SS47 della Valsugana.

Il documento preliminare esprime dunque con chiarezza il percorso valutativo dei territori e indica cosa andrà fatto in termini di

- valutazione di impatto ambientale
- valutazione effetti sul territorio e aree periferiche .

Dato atto che sulla proposta di deliberazione non necessita esprimere pareri preventivi dei responsabili dei servizi ex art . 185 del Codice Enti Locali, approvato con L.R. 3.05.2018 n. 2 e s.m. in quanto trattasi di espressione di parere politico;

Visto il Codice Enti Locali della Regione Autonoma Trentino Alto Adige, approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e

s.m.;

Visto lo Statuto Comunale;

Con voti favorevoli n. 7 , voti contrari n. 4 , astenuti n. 0 , su n. 11 Consiglieri presenti e votanti, palesemente espressi per alzata di mano

DELIBERA

1. di esprimere parere favorevole al documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al corridoio est approvato con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058 di data 25 Giugno 2021 purché l'ampliamento del corridoio sia propedeutico al solo completamento della A31 con il collegamento all'autostrada A22. 2.
2. Il parere favorevole è subordinato all'impegno da parte dell'Amministrazione Provinciale ad opporsi a qualsiasi progetto che preveda il collegamento tra Castelfranco e Cison del Grappa.



Letto, approvato e sottoscritto.

IL SINDACO

F.to Trentinaglia dott.ssa Nicoletta

IL SEGRETARIO COMUNALE

F.to luni dott.ssa Silvana

---

**ITER DI PUBBLICAZIONE ED ESECUTIVITA'**

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

Il presente verbale di deliberazione è in pubblicazione all'albo telematico <https://www.comune.carzano.tn.it> **dal giorno sotto riportato per 10 giorni consecutivi**, diventando pertanto esecutiva il giorno successivo alla scadenza del termine di pubblicazione.

Addì 01/02/2022

IL SEGRETARIO COMUNALE

F.to luni dott.ssa Silvana

---

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

Carzano, lì

IL SEGRETARIO COMUNALE

luni dott.ssa Silvana