



Trento, 7 marzo 2022  
LM/lb

Egregio Signor  
dott. Maurizio Fugatti  
Presidente  
Provincia autonoma di Trento

Egregio Signor  
Mario Tonina  
Assessore all'urbanistica, ambiente e  
cooperazione,  
con funzioni di Vicepresidente  
Provincia autonoma di Trento

interoperabilità PITRE

E, p.c.

Egregio Signor  
dott. Roberto Andreatta  
Dirigente Dipartimento territorio,  
ambiente, energia e cooperazione  
Provincia autonoma di Trento

Egregio Signor  
dott. Romano Stanchina  
Dirigente Servizio urbanistica  
e tutela del paesaggio  
Provincia autonoma di Trento

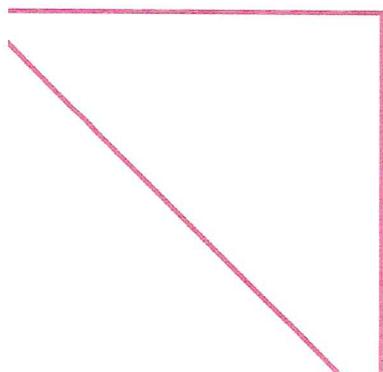
interoperabilità PITRE

**OGGETTO:** 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. Approvazione': trasmissione delle osservazioni e delle proposte del Consiglio delle autonomie locali ai sensi del precitato articolo 28.

Con la presente, in riscontro alla richiesta prot. n. D338/476890/2.5-2019-215 del 2 luglio 2021, il Consiglio delle autonomie locali nella seduta del 2 marzo 2022 ha deliberato di trasmettere le seguenti osservazioni e proposte a norma dell'art. 28 della L.P. 4 agosto 2015, n. 15.

Premesse giuridiche

La Giunta provinciale, ai sensi dell'art. 28 della legge 15/2015 predisporre e approva un documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive ai fini dell'adozione del PUP, che si intendono perseguire. Il documento preliminare costituisce l'atto prodromico dell'iter di approvazione della variante.





In questa prima fase di predisposizione del *Documento preliminare*, la deliberazione è trasmessa alle comunità, ai comuni, al Consiglio delle autonomie locali e al Consiglio provinciale, che entro novanta giorni dal ricevimento del documento, *possono trasmettere alla Giunta provinciale osservazioni e proposte per la risoluzione dei principali problemi di assetto dei loro territori*. Parallelamente, 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.

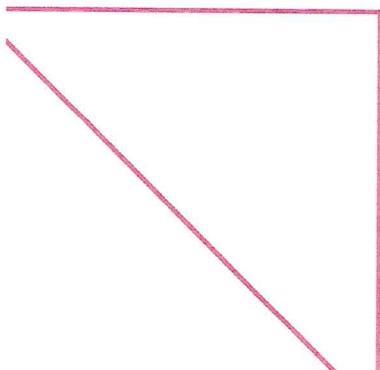
Il documento preliminare, accompagnato dal rapporto (ambientale) preliminare – documento di *scoping*- preordinato alla effettuazione della valutazione ambientale strategica (VAS), è stato quindi inviato dall'Assessorato provinciale agli enti, individuati dalla legge, per la consultazione e per la presentazione di osservazioni entro i termini previsti.

Il Piano urbanistico provinciale adotta gli orientamenti comunitari in tema di reti europee del trasporto stradale e ferroviario e dell'energia e telecomunicazioni individuando tre corridoi di accesso (il corridoio nord-sud inteso come asse del Brennero e rivolto principalmente all'Europa, il corridoio Est rivolto verso il Veneto ed il corridoio ovest rivolto verso la Lombardia attraverso la provincia di Brescia), nell'ottica di una rete della mobilità funzionale e integrata rispetto al quadro territoriale, proponendo un'articolazione delle infrastrutture viarie che assicurino l'interconnessione del Trentino con le province limitrofe nonché l'integrazione interna, con lo scopo di rafforzare l'integrazione della Provincia con le altre regioni d'Europa. La proposta di studio preliminare all'esame riguarda, in particolare, il corridoio Est. La variante è finalizzata essenzialmente a proporre una estensione dell'areale di riferimento per il corridoio Est, contenuto nel PUP 2008.

L'espressione del Consiglio delle autonomie locali, in questa prima fase di consultazione, si colloca pertanto nella raccolta dei contributi dei territori al fine di orientare correttamente la Giunta e il legislatore provinciale nella definizione della variante, mettendo in evidenza – come recita la norma – le proposte per risolvere i principali problemi di assetto del territorio e quindi le posizioni espresse da Comuni e Comunità interessati dallo studio preliminare di variante.

Al fine di raccogliere dai territori tutti gli elementi utili all'espressione della propria posizione, il Consiglio delle autonomie locali, in ascolto – in primis - delle esigenze delle Amministrazioni coinvolte, ma anche di tutti gli altri territori, ha attivato una ulteriore consultazione, richiedendo ai Comuni e alle Comunità (con nota d.d. 27.12.2021 e successiva d.d. 19.01.2022) di trasmettere le proprie osservazioni, assunte o meno con delibera dell'organo esecutivo, per la valutazione delle strategie di sviluppo infrastrutturale e di collegamento del Trentino con i territori circostanti. Il tema di forte rilevanza strategica per gli obiettivi di interconnessione (corridoi infrastrutturali) tra il Trentino e le regioni limitrofe, nonché di integrazione della mobilità interna con le dinamiche economiche del territorio da un lato, e per gli impatti ambientali dall'altro, merita infatti particolare attenzione ed approfondimento degli aspetti considerati maggiormente critici.

Ai fini della espressione della posizione condivisa dal Consiglio medesimo, da trasferire alla Giunta provinciale, sono quindi state raccolte complessivamente 32 osservazioni, di cui si dà atto, in via sintetica, nella tabella che segue.





A seguito di questa prima consultazione generale, decorsi i termini sopra richiamati, la Giunta provinciale può procedere all'adozione del progetto di PUP, con la vera e propria proposta di progetto di PUP.

Il processo pianificatorio (art. 29 - *Adozione del progetto di PUP*) prevede poi che la proposta di variante del Piano urbanistico provinciale sia adottata dalla Giunta provinciale e depositato in tutti i suoi elementi, a disposizione del pubblico, per novanta giorni consecutivi, presso la struttura provinciale competente in materia di urbanistica. Contestualmente al deposito e per il medesimo periodo, il progetto di PUP è pubblicato in tutti i suoi elementi sul sito istituzionale della Provincia.

Nel periodo di deposito chiunque può prendere visione del progetto e presentare osservazioni nel pubblico interesse e contemporaneamente al deposito la Giunta provinciale trasmette il progetto di PUP:

- a) alla competente commissione permanente del Consiglio provinciale, che esprime il proprio parere entro sessanta giorni dal ricevimento del progetto;
- b) al Consiglio delle autonomie locali, che esprime il suo parere entro sessanta giorni dal ricevimento del progetto;
- c) alla CUP, che esprime il suo parere entro sessanta giorni dal ricevimento del progetto;
- d) alle regioni limitrofe e alla Provincia autonoma di Bolzano, che possono formulare osservazioni entro sessanta giorni dal ricevimento del progetto;
- e) al ministero competente, che può esprimere, osservazioni a scopo di coordinamento, entro novanta giorni dal ricevimento del progetto, secondo quanto previsto dall'articolo 21 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381 (N.d.a. Statuto speciale TAA in materia di urbanistica ed opere pubbliche).

L'iter si conclude con l'approvazione da parte della Giunta provinciale del disegno di legge di approvazione del PUP, che viene trasmesso al Consiglio provinciale.

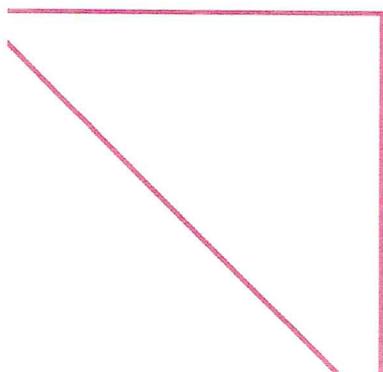
Il Consiglio delle autonomie locali dovrà dunque esprimere compiutamente il proprio parere in fase di prima adozione della variante di PUP a seguito della presentazione del progetto di variante del PUP.

#### *Proposte del Consiglio delle autonomie locali*

Al fine di formulare le **osservazioni e proposte da trasfondere nella variante in corso di elaborazione**, il Consiglio delle autonomie locali intende dare prioritariamente voce ai territori che sono interessati dall'areale del Corridoio est, riportando nel presente documento le posizioni da questi espresse, senza però sottovalutare il fatto che il tema delle interconnessioni infrastrutturali interessa tutto il territorio Trentino per la rilevanza strategica dei corridoi di collegamento con le regioni limitrofe, nonché per le politiche trasversali di mobilità interna legate alle dinamiche economiche del territorio e per i delicatissimi impatti ambientali, per i quali devono essere indagate con particolare attenzione le ripercussioni dirette e le possibili opzioni alternative.

Premesso quanto sopra si ritiene di evidenziare alcune specifiche proposte, di cui viene data più approfondita ed ampia illustrazione nelle osservazioni allegate:

#### APPROFONDIMENTO IMPATTI AMBIENTALI





Nello studio preliminare della variante non vengono tratteggiate 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.

Primo tra tutti, va quindi approfondito il tema dell'ambiente, che non può essere trascurato, né per la zona dei laghi di Caldonazzo e Levico, né per la zona della Vallagarina/Valli del Leno.

La preoccupazione si rivolge all'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 dall'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.

Permane dunque la necessità di sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto. Tali profili dovranno essere valutati con assoluta attenzione e posti quali indicatori non negoziabili nelle eventuali fasi di approfondimento, in primis nello studio ambientale.

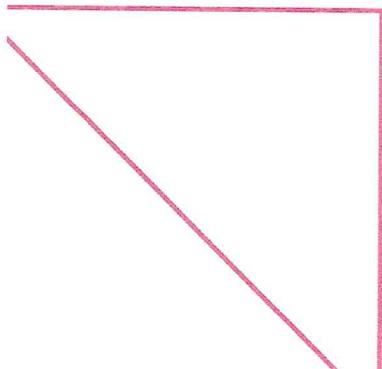
Il documento adottato non accenna neppure alla salvaguardia degli ambiti di orientamento paesaggistico, che invece debbono anch'essi essere considerati anche alla luce della pianificazione subordinata vigente.

#### APPROFONDIMENTO IMPATTI SOCIO- ECONOMICI

E' opportuno disporre innanzitutto 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 interessati dalla realizzazione della infrastruttura che si collocherà nel corridoio est.

La valutazione delle conseguenze socio-economiche dovrebbe tenere conto, ad esempio, anche dei punti di "debolezza" che la proposta inevitabilmente potrebbe presentare, quali ad esempio l'indagine rispetto alla possibile perdita di competitività economica per il settore commerciale-artigianale trentino a fronte della possibilità di ricorrere a un mercato maggiormente conveniente da parte delle imprese e/o centri commerciali veneti, più facilmente raggiungibili.

Dall'altro verso, in vista della redazione del progetto di variante del PUP, andrebbero peraltro esplorati i diversi possibili scenari (diversi ipotetici tracciati di collegamento infrastrutturale sul territorio trentino – da Piovene Rocchette), con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale.





Anche la accennata previsione di “pedaggi selettivi” del traffico merci sugli assi vocati come le autostrade e le ferrovie non è risolutivo della pressione di transiti sull’asse SS47.

#### ANALISI ECONOMICA E SOCIALE ALLACCIAMENTO A31-A22

Il Consiglio delle autonomie locali ha preso atto solamente nella giornata di lunedì dello studio commissionato (alla società PwC) in ordine agli impatti socio-economici legati alla realizzazione e alla gestione della infrastruttura autostradale e dei flussi di traffico legati all’accessibilità con focus sul settore turistico. A tal riguardo si chiede di poter conoscere il documento nella sua versione integrale per poter correttamente ponderare le valutazioni in esso trasfuse.

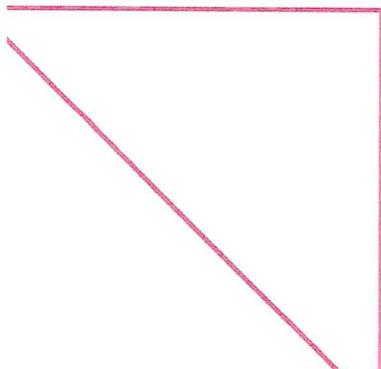
In secondo luogo, si reputa importante che siano oggetto di approfondimento, oltre all’analisi di tipo “quantitativo” rispetto alle opportunità occupazionali, agli andamenti dei flussi di traffico e alle future possibili incidenze sull’economia locale (turismo), anche gli aspetti “qualitativi” legati cioè a 360° agli effetti sul territorio tenuto conto di tutte le interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali e soprattutto ambientali, come metodo sopra accennato anche in merito alla stesura del documento preliminare di variante al PUP.

#### HUB DI ROVERETO

Si suggerisce nello studio (slide a disposizione) la realizzazione di un hub intermodale a Rovereto. Nel merito, considerata anche l’ampiezza territoriale e l’incidenza dell’opera andrebbe preliminarmente concertato con il territorio amministrativo di riferimento l’opportunità della sua realizzazione ed anche la sua corretta localizzazione, coerentemente all’impianto urbanistico recato dal PTC e agli obiettivi del piano regolatore generale.

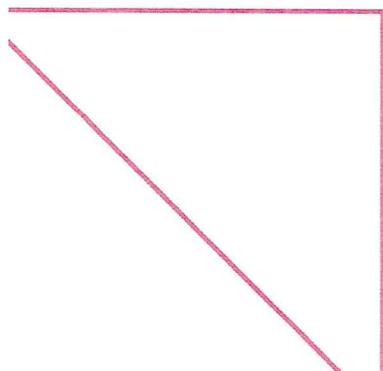
#### Schema sintetico che riporta le osservazioni raccolte

	COMUNE/ COMUNITA'	Delibera organo/nota Comune	SINTESI osservazioni
1.	AVIO	deliberazione e Consiglio comunale n. 7 dd. 03.02.2022	FAVOREVOLE ai ragionamenti sul corridoio Est, in quanto: <ul style="list-style-type: none"><li>- la SS47 della Valsugana ha evidenziato problematiche in questi ultimi dieci anni, connesse con i volumi di traffico, le sue caratteristiche geometrico-strutturali, la presenza di numerosi insediamenti abitati direttamente attraversati dal tracciato, ecc.</li><li>- si pone la necessità di ricercare un tracciato alternativo inserito a livello europeo come elemento che concorre al collegamento tra il corridoio “Mediterraneo” e il corridoio “Scandinavo-Mediterraneo” nel più ampio contesto della Rete dei Trasporti Europea;</li><li>- la proposta formulata di corridoio di connessione alternativo è un’opportunità di sviluppi aziendali, nuovi posti di lavoro, garantendo al basso Trentino una maggiore connessione con l’Est dell’Italia e dell’Europa con ricadute positive in termini di comunicazione non solo diretti alla competitività</li></ul>



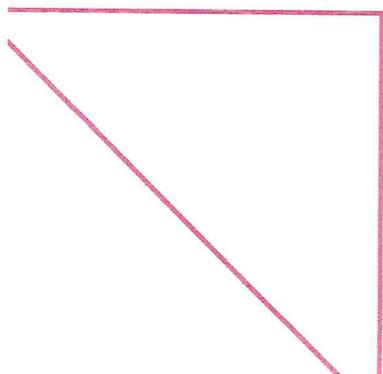


			produttiva e di trasporto merci, ma anche come elemento di offerta turistica del nostro territorio.
2.	CASTELNUOVO	Nota del 01.02.2022	FAVOREVOLE (come VALSUGANA ORIENTALE E TESINO)
3.	RIVA DEL GARDA	Nota del 11.01.2022	FAVOREVOLE, non essendoci riflessi realizzativi costruttivi diretti in corrispondenza del Comune di Riva del Garda non si formulano osservazioni specifiche.
4.	TELVE DI SOPRA	delibera CC dd. 25.01.2022	FAVOREVOLE: lettura complementare delle due infrastrutture SS47 e prolungamento A31: la prima arteria a servizio del traffico locale e della mobilità di breve-media percorrenza, la seconda di collegamento funzionale tra le valli dell'Adige e dell'Astico per la mobilità di medio-lunga percorrenza attraverso la connessione diretta alla rete infrastrutturale nazionale ed europea.
5.	VALSUGANA ORIENTALE E TESINO (Bieno; Borgo Valsugana; Carzano; Castel Ivano; Castello Tesino; Castelnuovo; Cinte Tesino; Grigno; Novaledo; Ospedaletto; Pieve Tesino; Roncegno Terme; Ronchi; Samone; Scurelle; Telve; Telve di Sopra; Torcegno)	Nota del 31.01.2022	FAVOREVOLE: I Sindaci dei Comuni ricompresi nel territorio della Valsugana Orientale e del Tesino ritengono opportuno estendere la previsione pianificatoria Provinciale ad un'area di collegamento fra Trentino e Veneto più ampia di quella sin qui prevista nel corridoio est. Sono 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 l.p. 15 2015.
6.	ALDENO	delibera CC 26.01.2022	CONTRARIETÀ in quanto: <ul style="list-style-type: none"><li>- la variante non affronta compiutamente il tema della mobilità sostenibile;</li><li>- mal di concilia con gli obiettivi dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, del PNRR e delle politiche provinciali (LP 6/2017);</li><li>- limita le soluzioni a mobilità di tipo stradale;</li><li>- il piano non affronta i potenziali impatti negativi sul sistema stradale della Valle dell'Adige generati dal nuovo tracciato stradale che graverebbe sull'A22;</li><li>- la documentazione è generica e insufficiente.</li></ul>
7.	ALTOPIANO VIGOLANA	delibera CC 22.09.2021	CONTRARIETÀ in quanto si deve: <ul style="list-style-type: none"><li>- prendere definitivamente atto dell'inutilità dell'opera prolungamento Autostrada A31;</li><li>- prendere definitivamente atto delle insuperabili problematicità del percorso attraverso la Valle del Centa e i Laghi di Caldonazzo e Levico quale ipotesi di collegamento ad est, elidendo ed eliminando dal P.U.P. e dalla variante al P.U.P. tale opzione;</li><li>- in caso di conferma di tale opzione e dell'introduzione dell'opzione Rovereto sud, acquisire autonomo approfondito studio e parere tecnico al fine di acquisire maggiori informazioni sulle caratteristiche geologiche, le risorse idriche presenti, il comportamento di tali risorse a fronte di scavi e gallerie, al fine di escludere con certezza</li></ul>



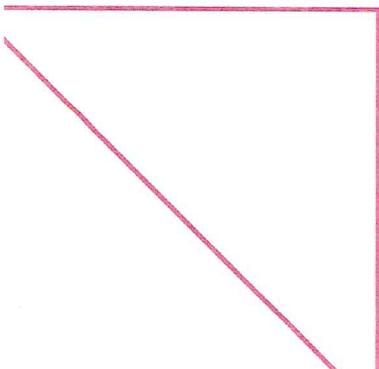


			<p>danni e perdite di qualsivoglia natura alle risorse stesse;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- chiedere alla Provincia Autonoma di Trento una condivisione delle informazioni e quindi un allargamento della partecipazione alle decisioni che verranno prese.</li></ul>
8.	ARCO	nota Giunta del 29.09.2021	<p>CONTRARIETA': Progetto "corridoio est" è privo di visione d'insieme su corridoi interni del PUP in PAT, nel documento preliminare:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- mancano evidenze su impatti ambientali e rispetto alle criticità geologiche, idrogeologiche e di sicurezza sul suolo della nuova infrastruttura;</li><li>- per Alto Garda, già congestionato da traffico interno, inadeguate le valutazioni condotte su apertura sbocco nel trentino meridionale, alla luce del tunnel Loppio-Cretaccio in fase di realizzazione;</li><li>- approfondire il trasporto su rotaia e la mobilità alternativa;</li><li>- necessita maggiore condivisione preliminare delle proposte da tradurre in variante PUP con processo partecipativo aperto ai diversi portatori di interessi</li></ul>
	BESENELLO	delibera CC n. 27 del 28.09.2021 e n. 36 del 21.12.2021	<p>CONTRARIETA' a qualunque strategia pianificatoria che preveda nuove strade ad alto scorrimento su gomma (come Rovereto- Vallagarina):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- no al prolungamento verso nord della A31 della Valdadastico e al suo collegamento alla A22 del Brennero in favore invece dello sviluppo della ferrovia e in quanto nocivo alla salute;</li><li>- richiesta di revoca della variante per carenze motivazionali e documentali;</li><li>- contrarietà espresso dalle amministrazioni dal 2012 al 2021 sul progetto preliminare con uscita a Besenello con ipotesi di sbocco nella zona di Centa San Nicolò e studio di fattibilità con uscita a Rovereto;</li><li>- non vengono affrontate nel doc. preliminare i temi delle invariabili ambientali, storiche e identitarie, nonché gli elementi territoriali testimoniali del paesaggio;</li><li>- assenza di un quadro conoscitivo preliminare sulla base di una analisi socio-economica del territorio;</li><li>- non sono esplorati gli scenari alternativi di sviluppo infrastrutturale;</li><li>- non vi sono dati o documenti a sostegno delle esigenze di collegamento del sistema produttivo;</li><li>- né il documento preliminare, né il rapporto preliminare riportano lo stato di progettazione dell'opera, né l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento tra Ministero infrastrutture, regioni coinvolte e autostrade – mancanza di trasparenza e di elementi conoscitivi indispensabili;</li><li>- carenza di approfondimento degli obiettivi ambientali per area Besenello-Rovereto – Comunità Vallagarina stante la delicatezza geologica, idrogeologica e di sicurezza del suolo e criticità relativa e sorgenti (Acquaviva e Spino) con rischio di estinzione; compromessa salvaguardia dei massicci della Vigolana e del Pasubio; la proposta non è coerente con la Convenzione delle Alpi del 1991 etc;</li></ul>



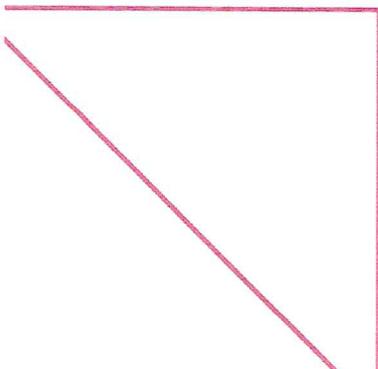


			<ul style="list-style-type: none"><li>- mancano i dati relativi ai flussi veicolari di traffico e non vi è traccia del progetto di fattibilità 2018-2019 sviluppato dalla società autostradale (carenze approfondimenti infrastrutturali);</li><li>- carenze insanabile dell'istruttoria condotta alla base della redazione della variante (è riportato erroneamente la sottoscrizione dell'atto aggiuntivo al documento conclusivo del comitato paritetico del 9 febbraio 2016);</li><li>- mancanza di condivisione delle scelte con gli enti interessati.</li></ul>
10.	BRENTONICO	delibera CC n. 3 del 31.01.2022	CONTRARIETA' a nuove strade ad alto scorrimento quali il prolungamento verso nord della A31 della Valdadastico e il suo collegamento con la A22 del Brennero, qualsiasi sia il punto di innesto, costituirebbe una minaccia alla salute e contraddice la scelta di ridurre il traffico su autostrada in favore della rotaia.
11.	CALLIANO	concluso di Giunta n. 8 del 29.09.2021	CONTRARIETA' contro ogni ipotesi di uscita della Valdadastico in Vallagarina
12.	FOLGARIA	delibera CC n. 39 del 16.12.2019	CONTRARIETA' alla realizzazione della Valdadastico Nord (A31) qualunque sia lo sbocco individuato in territorio trentino, ricordando come <i>la vecchia Pi.Ru.Bi, progetto più volte abbandonato e ripreso da cinquant'anni a questa parte, è un'opera prodotta da una concezione di trasporti obsoleta e superata. È necessario guardare oltre e prendere spunto dalle buone pratiche d'Oltralpe, dove si investe in strutture di viabilità alternativa, che puntano ad una diminuzione degli investimenti su gomma e in parallelo aumentano gli investimenti su rotaia.</i>
13.	ISERA	delibera CC 14.10.2021	CONTRARIETA' (come Rovereto - Vallagarina)
14.	LAVIS	delibera Giunta n. 253 del 23.09.2021	CONTRARIETA': a) successivamente all'entrata in vigore del "PUP 2008" il tema della mobilità sostenibile ha assunto una sempre maggiore rilevanza nelle politiche internazionali, europee, nazionali e locali in materia di trasporti, anche nella prospettiva di contribuire a contrastare il costante aumento delle emissioni di gas ad effetto serra prodotte dal settore, che minacciano di compromettere gli sforzi volti a conseguire gli obiettivi climatici; aspetti che, invece, il documento preliminare e il rapporto preliminare della variante al PUP non affrontano, limitando l'attenzione al mero ampliamento del corridoio Est secondo un approccio non del tutto coerente con le attuali politiche per la mobilità sostenibile; b) gli obiettivi generali e operativi dichiarati nel documento preliminare e nel rapporto preliminare devono comunque conciliarsi con quanto previsto dall'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e dalle politiche provinciali (L.P. 6/2017, Strategia Provinciale per lo Sviluppo Sostenibile) e rapportarsi con le politiche comunali in materia di mobilità sostenibile, al fine di assicurare l'adozione della soluzione infrastrutturale con il minore impatto sull'ambiente;



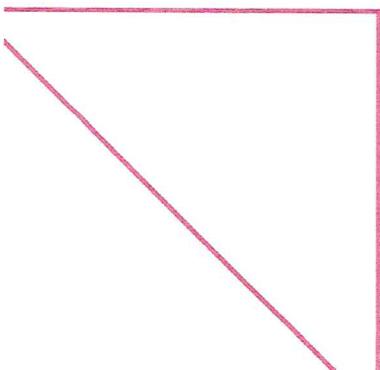


			<p>c) la visione di mobilità proposta dal documento preliminare risulta limitata a soluzioni di tipo stradale, e, quindi, in evidente contrasto con le politiche europee per la mobilità sostenibile che mirano a incentivare le reti ferroviarie in luogo di quelle stradali;</p> <p>d) il documento preliminare 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;</p> <p>e) la documentazione approvata e pubblicata dall'Amministrazione provinciale risulta del tutto generica e insufficiente per formulare osservazioni compiute e dettagliate.</p> <p>f) la documentazione di variante, non fornisce alcun elemento logico, deduttivo e valutativo di natura oggettiva atto a giustificare una rivisitazione della collocazione dei corridoi infrastrutturali di accesso al Trentino. Quanto proposto dalla Provincia prefigura un'idea di corridoio infrastrutturale di accesso privo di ogni ponderata valutazione, anche di carattere multicriteriale, rispetto a quella contenuta nell'attuale PUP. Inoltre, non vi è alcun rapporto di spiegazione plausibile rispetto alla ricerca di nuovi corridoi infrastrutturali.</p>
15.	MORI	delibera CC n. 63 del 22.12.'21	CONTRARIETA' 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.
16.	POMAROLO	delibera CC n. 25 del 29.11.2021	CONTRARIETA' 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 Valdadige 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.
17.	NOMI	delibera CC n. 20 del 29.09.2021	CONTRARIETA' a qualunque strategia pianificatoria che preveda la progettazione e realizzazione di nuove strade ad alto scorrimento su gomma, tanto più al prolungamento verso nord della Valdadige A31 e al suo collegamento con la A22. Chiede la revoca della procedura instaurata per: <ul style="list-style-type: none"><li>- carenze di metodo e contraddittorietà di contenuto;</li><li>- assenti indicazioni e analisi dei dati sulla mobilità, di carattere ambientale, socio-economico a supporto;</li><li>- proposta decontestualizzata da sistema provinciale della mobilità e difetta di alternative;</li><li>- proposta non coerente con il tunnel ferroviario del Brennero e con lo sforzo di trasferire il traffico su rotaia;</li></ul>



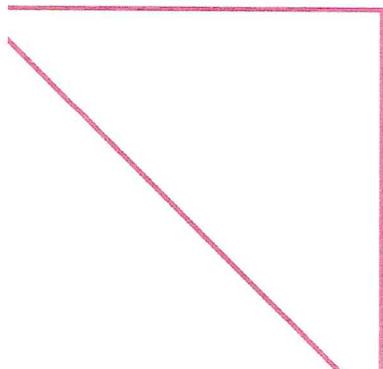


			<ul style="list-style-type: none"><li>- proposta incoerente con principi della Convenzione delle Alpi del 1991;</li><li>- l'uscita dell'autostrada in Vallagarina determinerebbe inevitabile potenziamento della rete viabilistica interna e aumento del traffico.</li></ul>
18.	PERGINE VALSUGANA	nota Sindaco del 20.12.2021	<p>CONTRARIETA': La proposta di variante – preordinata alla creazione delle condizioni per il completamento in territorio trentino dell'autostrada della Valdastico (c.d. corridoio di accesso est) – non consente una chiara lettura della necessaria visione d'insieme delle ipotesi di sviluppo territoriale, di un progetto di territorio cui si vorrebbe dare forma.</p> <p>Dai dati forniti, peraltro carenti, emerge un quadro da cui risulta che il traffico lungo la SS 47 (nella tratta compresa fra Borgo Valsugana, Levico, Pergine e Trento) è generato pressoché esclusivamente dalla Valsugana stessa, senza riferimento alcuno al tema del traffico pesante di attraversamento che rappresenta la principale problematica per l'asse della Valsugana, anche in relazione alla fragilità del contesto ambientale attraversato (in particolare nella zona dei laghi). Il recente completamento della Pedemontana veneta, le cui conseguenze sul traffico veicolare per la Valsugana non consentono ancora analisi basate su dati puntuali ma che sembra già avere avuto qualche effetto in termini di incremento dei flussi di traffico sul tratto trentino della SS47, deve peraltro costituire un problema per la Valsugana stessa dal momento che – per ora come ipotesi di lavoro – l'azione combinata della realizzazione del collegamento fino a Bassano e della ipotizzata messa in sicurezza della SS 47 rischia di generare effetti perversi e definitivi sulla qualità dell'aria in Valsugana e sulla sicurezza ambientale del lago di Caldonazzo.</p> <p>In relazione al tema di sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile si segnala il ruolo strategico della ferrovia della Valsugana quale sistema metropolitano di superficie per il trasporto passeggeri tra Levico e Trento, tratto in cui si genera quasi la metà del traffico pendolare che attraverso la SS47 si sposta verso il capoluogo. Al riguardo preme osservare come l'attuale distribuzione delle fermate lungo la linea di fatto faccia perdere competitività alla ferrovia per il potenziale bacino di utenza rappresentato dalle frazioni dell'Oltrefersina del Comune di Pergine, dall'altopiano di Pinè, dal Comune di Fornace e dal Comune di Civezzano. Nell'ambito della variante al PUP sarebbe quindi importante verificare la fattibilità della creazione di un nuovo spazio di scambio modale gomma-ferro intermedio.</p>
19.	RONZO CHIENIS	nota Sindaco del 12.01.2022	CONTRARIETA' – come Vallagarina
20.	ROVERETO	delibera CC n. 48 del 21.09.2021	CONTRARIETA' (allegato studio) <ul style="list-style-type: none"><li>- 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</li></ul>



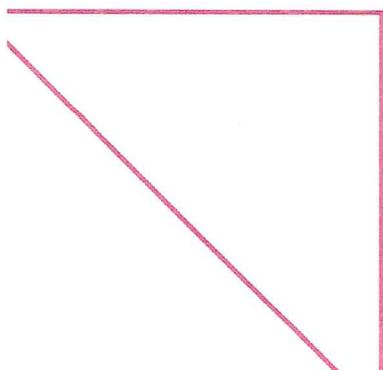


			<p>improntata al dialogo e ad una visione di concerto fra le varie realtà territoriali coinvolte;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- mancanza di considerazione dei programmi di governo degli enti locali, dello sviluppo delle vocazioni territoriali e degli aspetti ambientali e paesaggistici locali e mancanza di coerenza con i documenti unici di programmazione dei comuni coinvolti;</li><li>- 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;</li><li>- 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";</li><li>- 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;</li><li>- assenza di dati viabilistici o evidenza di raccolta dei medesimi (anche in un'ottica di origine/destinazione), base sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromici alla variante al PUP;</li><li>- 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</li></ul>
--	--	--	--



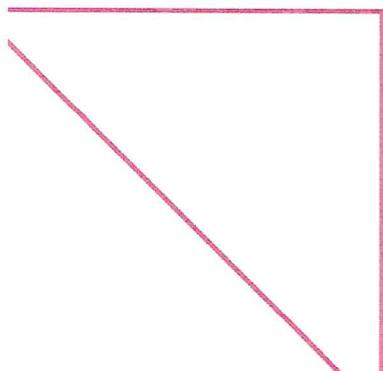


			<p>scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Ed ancora i documenti stessi non riportano lo stato di progettazione dell'opera e l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero 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.;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- 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;</li><li>- 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;</li><li>- 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;</li><li>- 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;</li><li>- 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;</li><li>- 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.</li></ul>
21.	TERRAGNOLO	delibera CC n. 21 del 27.12.2021	CONTRARIETA' alla progettazione e realizzazione della infrastruttura stradale Valdistico Nord A31 in territorio trentino. Proposta di elaborare un protocollo o una Convenzione tra i Ministeri competenti, (ossia la PAT e la Regione



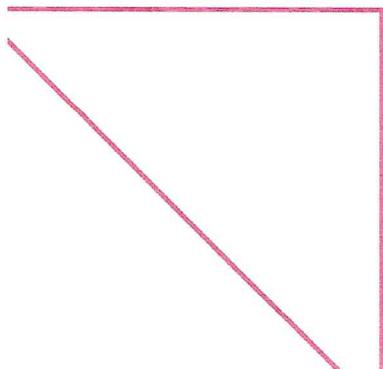


			Veneto) per la conferma della concessione con la realizzazione del vero potenziamento della linea ferroviaria Trento-Primolano-Venezia e l'abbandono definitivo della realizzazione della Valdastico Nord A31, la messa in sicurezza delle strade provinciali e statali dei corridoi di accesso del Trentino (ad es. SS47).
22.	TRAMBILENO	delibera CC n. 27 del 29.09.2021	CONTRARIETA' (come Rovereto)
23.	TRENTO	delibera CC 28/29 settembre 2021	CONTRARIETA': <ul style="list-style-type: none"><li>- La variante non sviluppa, ancorché in via preliminare, indicazioni circa i possibili tracciati infrastrutturali;</li><li>- La variante non affronta il tema della mobilità sostenibile, di rilevanza nelle politiche internazionali, europee, nazionali e locali in materia di trasporti, anche nella prospettiva di limitare le emissioni di gas ad effetto serra;</li><li>- Non sono rispettati gli obiettivi contenuti nell'agenda 2030, dal PNRR e politiche provinciali di sviluppo sostenibile, né le politiche comunali (PUMS, PRG);</li><li>- Sono proposte solo soluzioni stradali;</li><li>- Il documento non affronta il tema del nodo di Trento, quale punto strategico interconnessione dei corridoi di accesso nord-sud, est ed ovest;</li><li>- Il documento non considera i potenziali impatti negativi sulla città di Trento e sul sistema stradale di fondovalle, né si considera il ruolo della ferrovia della Valsugana e della SS47;</li><li>- Il modello proposto per risolvere problematiche della SS47 deve essere declinato sulla base di approfondimenti ambientali-socioeconomici-programmatici e pianificatori, a partire da dati quantitativi e qualitativi idonei con riguardo ai volumi di traffico, tipologie veicolari e traffico merci, in prospettiva anche dei collegamenti verso Bassano e Feltre.</li></ul>
24.	VALLARSA	delibera CC n. 22 del 30.06.2021	CONTRARIETA' al passaggio della Autostrada Valdastico A31 Nord sul territorio di Vallarsa, avendo risposto NO al quesito posto il 51,1% in assoluto degli aventi diritto al voto.
25.	VALLAGARINA	decreto del Commissari o n. 117 del 29.09.2021	CONTRARIETA': Nelle sedute dd. 02/08/2021 e 07/09/2021, in sede di Conferenza dei Sindaci, è stato affrontato il tema in oggetto ed è stato deciso di demandare al Servizio Tecnico Urbanistico della Comunità il compito di rapportarsi e coordinarsi con il Servizio Tecnico del Comune di Rovereto al fine di predisporre un rapporto tecnico plurisistemico che raccolga le osservazioni e le proposte al Documento preliminare e al Rapporto preliminare, con il quale si intendono evidenziare le criticità dei contenuti degli elaborati trasmessi dalla PAT, e più in generale la carenza dei profili atti a supportare l'opportunità e la necessità della variante al PUP proposta. Tale argomento è stato trattato anche nella seduta dell'Assemblea di Comunità dd. 30/09/2021. Come conseguenza delle posizioni emerse durante le sedute degli Organi sopra richiamati, è stato approvato il Decreto del Commissario della Comunità della





			Vallagarina n. 117 dd. 29/09/2021, nel quale vengono espresse le osservazioni e proposte al documento per la risoluzione dei principali problemi di assetto del territorio di competenza.
26.	VOLANO	delibera CC n. 37 del 4.10.2021	CONTRARIETA' (come Vallagarina)
27.	ALTA VALSUGANA E BERSNTOL (escluso Comune di Pergine)	delibera Assemblea n. 5 del 28.09.2021	CRITICITA': Obiettivo fondamentale del documento della variante è fornire i fattori di contesto per i successivi studi di fattibilità su possibili scelte infrastrutturali secondo quanto previsto dagli artt. 28 e 30 della l.p urbanistica. La Valutazione strategica deve essere estesa al territorio circostante alla fascia "corridoio est"; gli approfondimenti devono riguardare, oltre alla zona dei laghi di Caldonazzo e Levico, anche gli ambienti interessati dal passaggio delle altre infrastrutture (strada e ferrovia).
28.	ALA	delibera CC n. 3 del 17.01.2022	CRITICITA': proposta generica di definizione di collegamento di accesso est al territorio trentino, che ingloba lo scenario con l'uscita a Rovereto sud, si chiede: <ul style="list-style-type: none"><li>- evidenza dei dati viabilistici e approfondimento geologico-idrogeologico sulle caratteristiche dei luoghi interessati, rispetto ad accennate criticità relative alle sorgenti;</li><li>- di chiarire le interazioni tra sistemi economici-politici-sociali e l'impatto ambientale;</li><li>- conoscere i progetti di fattibilità elaborati da società autostrade in seno al gruppo di coordinamento ministeriale e lo stato di progettazione dell'opera;</li><li>- ascolto dei territori per soluzione concertata con le amministrazioni coinvolte.</li></ul>
29.	CALCERANICA AL LAGO	delibera n. 34 CC del 29.10.2021	CRITICITA': Preoccupazione per qualunque forma di infrastrutturazione del territorio che potenzi i flussi di traffico nella zona dell'Alta Valsugana e, in particolare, in quella dei Laghi di Caldonazzo e Levico e della Valle del Centa: <ul style="list-style-type: none"><li>- 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);</li><li>- 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;</li></ul>



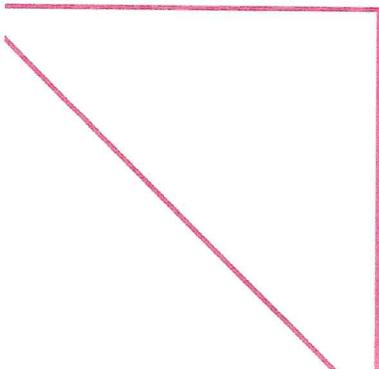


30.	CALDONAZZO	delibera CC n. 39 del 22.09.2021	CRITICITA' – come sopra - Valle del Centa è caratterizzata da pesanti penalità di carattere idrogeologico che appaiono difficilmente compatibili con la realizzazione di ulteriori opere di infrastrutturazione; - le opere provvisionali, la movimentazione di mezzi e di materiali subordinate alla possibile realizzazione della Valdastico Nord comporterebbero pesanti impatti ambientali e paesaggistici sul territorio di Caldonazzo, con danni permanenti; - insufficiente ed inadeguata la proposta di "arretramento" dell'attuale tracciato della SS47 lungo la Sponda Est del Lago di Caldonazzo, sia sotto il profilo della tutela delle acque dei Laghi che dell'impatto ambientale.
31.	CIVEZZANO	Nota del 29.09.2021	CRITICITA': 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. Si chiede di valutare l'opportunità di ripristino di una fermata sul territorio di Civezzano, creando un nuovo snodo di accesso ferroviario.
32.	TENNA	delibera CC n. 1 del 17.01.2022	PREOCCUPAZIONE per qualunque forma di infrastrutturazione del territorio che porti a un potenziale incremento di flussi di traffico nella zona dell'alta Valsugana e in particolare in quella dei laghi di Caldonazzo e Levico. Completamento Valdastico e messa in sicurezza della SS47 (declassamento a fruibilità turistica) devono essere progetti complementari.

In allegato le osservazioni in versione integrale, che si tramettono per opportuna conoscenza.

Distinti saluti.

Il Presidente  
dott. Paride Gianmoena





Seduta di data: 02.03.2022

Progressivo: 17/2022

Inizio seduta: ore 14.37

Fine seduta: ore 17.37

Punto odg: 4

Inizio trattazione: ore 16.23

Fine trattazione: ore 17.36

Votazione: nessuna

**Presenti (26):** Bernard Ivo, ing. Betta Alessandro, geom. Biada Daniele, Bisoffi Stefano, arch. Brugnara Andrea, Cereghini Michele, Comperini Christian, dott.ssa Cramerotti Alida, ing. Depaoli Daniele, avv. Detomas Giuseppe, ing. Fantini Francesco, geom. Galvan Enrico, dott. Gianmoena Paride (Ville di Fiemme), geom. Girardi Christian, dott. Ianeselli Franco, dott. Montibeller Mirko, Noletti Michela, Oss Emer Roberto, Pellizzari Ketty, ing. Perli Alberto, Rech Michael, Redolfi Giacomo, dott.ssa Santi Cristina, p.i. Soini Claudio, Stonfer Vittorio, dott. Valduga Francesco.

**Assenti (5):** arch. Bortoli Michele, dott. Gianmoena Paride (CCT), Marocchi Giuliano, Puecher Luca, Beretta Gianni.

Il Consigliere dott. Ianeselli Franco esce dall'Aula ad ore 17.00.

Dichiarazioni a verbale:

- nessuna
- vedi allegato

Nota: sono presenti in Aula, per l'illustrazione del provvedimento in esame, il Vicepresidente Mario Tonina, il dott. Romano Stanchina e il dott. Roberto Andreatta. Segue ampio e partecipato dibattito a margine del quale il Consiglio condivide il documento presentato dalla struttura volto a riportare le diverse posizioni/osservazioni segnalate dai Comuni e alcune proposte al competente Assessorato provinciale.

Presidente: dott. Paride Gianmoena

Verbalizzante: dott.ssa Paola Foresti

