



Consiglio delle
autonomie locali
della provincia di Trento

Trento, 18 maggio 2023
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
e trasporti, ambiente, energia,
cooperazione
Provincia autonoma di Trento

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

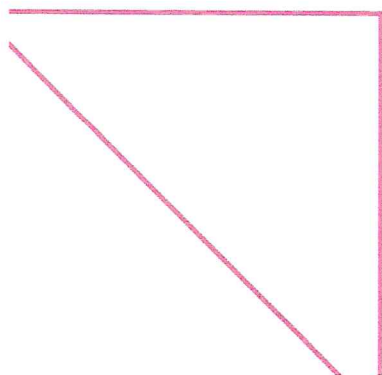
interoperabilità PITRE

OGGETTO: *deliberazione della Giunta provinciale n. 1923 del 28 ottobre 2022 concernente "Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15, art. 28-31: adozione del progetto di Variante al Piano urbanistico provinciale (PUP) relativa all'ambito di connessione Corridoio Est": espressione parere del Consiglio delle Autonomie locali ai sensi dell'articolo 29, comma 4 della legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15.*

In riscontro alla richiesta di parere, meglio specificata in oggetto, prot. n. S013/2022/18.2.2-2021-54/RS del 21 novembre 2022, il Consiglio delle autonomie locali nella seduta del 17 maggio 2023 ha espresso, nel merito, il seguente parere. Le politiche trasversali di mobilità, espresse nel progetto di Variante al PUP relativa all'ambito di connessione Corridoio Est, adottato dalla Giunta provinciale nell'ottobre scorso, sono di massimo interesse per l'intero territorio trentino, per la rilevanza strategica dei corridoi di collegamento con le regioni limitrofe e per le inevitabili ricadute sulle dinamiche economiche che interessano la provincia di Trento, tenuto conto anche dei correlati impatti ambientali.

Secondo quanto indicato nella relazione accompagnatoria all'esame del CAL, la Variante al Piano urbanistico provinciale (PUP) ha la valenza, da un lato, di introdurre un metodo pianificatorio per i sistemi di mobilità (art. 41, comma 2 bis, delle norme di attuazione del PUP) con la creazione di *nuovi ambiti di connessione*

Via Torre Verde, 23
38122 TRENTO (TN)
Tel. 0461 987139
cal@pec.comunitrentini.it
www.cal.tn.it



intermedi che si affiancano ai corridoi di accesso (comma 2) e ai corridoi di mobilità interni (comma 3). Dall'altro, la medesima Variante attiva direttamente, in via prioritaria e prototipale, l'ambito di connessione del *Corridoio Est* al fine di dare risposta al tema del collegamento con il Veneto.

Riguardo al primo aspetto, di ordine metodologico, viene proposto un nuovo comma 2bis all'art. 41 "*Reti per la mobilità*" delle n.d.a. del PUP, che disciplina in maniera articolata l'iter amministrativo per l'approvazione degli ambiti di connessione. Mentre, per la parte sostanziale, la Variante dà "parziale" attuazione all'ambito del *Corridoio Est*, definendone gli obiettivi specifici e proponendo una apposita analisi multicriteria per la redazione delle carte di sensibilità attraverso le quali condurre la valutazione ambientale strategica della Variante medesima.

Tali strumenti, secondo il disegno della Variante, dovrebbero condurre all'individuazione della vera e propria soluzione infrastrutturale intermodale, tramite approvazione – in un momento successivo – di una ipotesi progettuale oppure tramite approvazione di stralcio del piano provinciale della mobilità (cfr. *rinvio alla definizione delle scelte concrete alla "scala adeguata"*).

Pertanto, al fine di formulare le proprie osservazioni nel merito del documento, il Consiglio delle autonomie locali intende dare prioritariamente voce ai territori che sono direttamente interessati dall'ambito di connessione *Corridoio Est* per le ripercussioni e gli effetti che tale Variante potrebbe recare – in primis – nei luoghi che verranno attraversati dal nuovo canale infrastrutturale.

Analogamente a quanto fatto per la precedente fase di valutazione del documento preliminare della Variante al PUP, svoltasi nel 2021, il Consiglio delle autonomie locali ha quindi invitato gli EELL, con nota di data 1° marzo 2023, a esprimersi nel merito del progetto di Variante al fine di evidenziare le posizioni di favore o di contrarietà assunte.

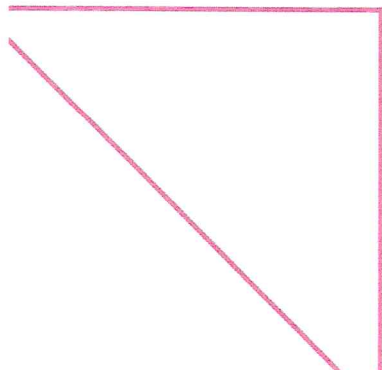
All'esito della consultazione, le Amministrazioni interpellate hanno manifestato, in prevalenza, contrarietà alla proposta di Variante, in coerenza a quanto osservato in precedenza nella fase di approvazione del documento preliminare (deliberazione Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021).

Pur registrando alcune posizioni favorevoli (Comunità Valsugana e Tesino, Comune di Caldonazzo, Comune di Riva del Garda) e alcune critiche (Comunità Alta Valsugana e Bersntol, Comune di Ala), la maggioranza dei territori ha rappresentato una netta opposizione alla proposta (Comunità della Vallagarina, Comune di Rovereto, Comune di Trento, Comune di Vallarsa).

Tra queste ultime posizioni contrarie sono da annoverare anche le osservazioni inoltrate direttamente agli uffici provinciali, da parte del Comune di Altopiano della Vigolana, Comune di Arco, Comune di Besenello, Comune di Pergine, Comune di Terragnolo, nonché i profili di criticità formulati dal Comune di Calceranica al lago e dal Comune di Tenna.

I principali aspetti evidenziati nelle osservazioni raccolte riguardano sia il metodo proposto, sia la specifica soluzione che non rappresenta solo l'opportunità di un ulteriore collegamento, ma riguarda l'ipotetica connessione con Rovereto sud tramite l'ampliamento dell'area potenziale (ambito intermedio) in cui può correre e "uscire" il prolungamento dell'autostrada veneta.

Quanto agli obiettivi proposti, si osserva che la Variante al PUP è assolutamente generica, stante l'assenza di riferimenti specifici e concreti all'ambito che si intende attivare: la Variante si limita a dettare un metodo operativo, che potrebbe ammettere diverse soluzioni, sia in termini di tipologie infrastrutturali, sia di tracciati (ambiti localizzativi diffusi e non delineati), in uno scenario che non





sembra possibile considerare come “quadro di riferimento” per la pianificazione subordinata.

La proposta di Variante al PUP non contiene, peraltro, neppure risposte soddisfacenti alle osservazioni poste dal Consiglio delle autonomie locali in fase di adozione del documento preliminare, né per quanto attiene agli approfondimenti richiesti sugli impatti ambientali e sugli impatti socio-economici, né in merito ai flussi di traffico e alle possibili incidenze sull'economia locale dell'allacciamento A31-A22 o rispetto alla (menzionata) realizzazione dell'HUB di Rovereto.

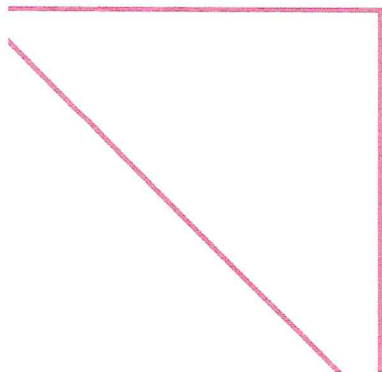
Permangono, infatti, le perplessità sia sulla validità dei potenziali tracciati di interconnessione stradale a cui la Variante, in concreto, apre la via attuativa, sia sulle ricadute effettive che tale apertura comporterà sull'economia locale, ad esempio, in termini di concorrenza per le categorie economiche o di flussi turistici etc.

L'attenzione al bene comune e al futuro sviluppo del nostro territorio trentino, di cui il CAL si fa portavoce, richiede di approfondire maggiormente gli impatti stimati tenuto conto di tutte le variabili e le interazioni tra sistemi economici, sociali, politici e ambientali.

Nello specifico, i principali aspetti critici che si vogliono evidenziare, in ascolto ai territori che li hanno sollevati, riguardano:

- la fase partecipativa: gli enti locali debbono essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle politiche di mobilità, quale garanzia democratica di partecipazione alle scelte di governo e quale indice di qualità della politica che guarda al bene comune. In tal senso, conforta la previsione normativa di aggiornamento del PUP e le rassicurazioni procedurali descritte nella relazione accompagnatoria, ma è sentita la preoccupazione di poter incidere effettivamente sul prosieguo dell'iter pianificatorio da parte di quelle comunità locali interessate che hanno espresso contrarietà all'opera;
- la scelta normativa: la modifica normativa (introduzione del comma 2 bis all'art. 41 delle Norme di Attuazione del PUP) appare strumentale a riconoscere la valenza della Variante al PUP quale mera Variante stralcio, la quale, in forza dei contenuti della relazione, individua solamente ambiti di connessione, rinviando la definizione delle scelte alla “scala adeguata”, attraverso il piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale. Quanto prospettato svuota di contenuto la Variante stessa, dando forza alla realizzazione di mere ipotesi progettuali;
- l'ambito infrastrutturale: l'opzione di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la Vallagarina, riportata nella documentazione di progetto adottata, non affronta compiutamente il tema della mobilità sostenibile, è in parte incoerente con gli approfondimenti condotti per la realizzazione del corridoio del Brennero (quadruplicamento della ferrovia del Brennero). Anche i dati forniti a sostegno dello scenario pianificatorio non sono del tutto sufficienti per la definizione di un nuovo sistema di mobilità, né per definire il ruolo che assumerebbero le infrastrutture esistenti, anche in relazione agli ambiti territoriali limitrofi.

Il documento adottato non affronta compiutamente la salvaguardia e la congrua tutela di ambiti di orientamento paesaggistico evidenziati dalla pianificazione urbanistica comunale e sovracomunale (piani stralcio del PTC della Vallagarina). Si prefigura, quindi, una potenziale 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, aree agricole di pregio, ecc..) e la





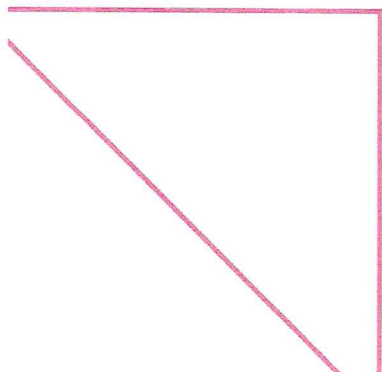
proposta infrastrutturale. Si evidenzia la necessità di un adeguato approfondimento e un maggior confronto con le Amministrazioni comunali, tenuto conto anche dei progetti di trasformazione che interesseranno la città di Rovereto nel prossimo futuro, alcuni dei quali anche finanziati sul Fondo Strategico – 2ª classe di azioni. Si chiede venga inserita nella documentazione di Variante al PUP, tra gli obiettivi specifici, dettagliata valutazione in ordine alla tutela dei profili sopracitati;

- **gli aspetti ambientali**: si rileva una assenza di integrazione degli obiettivi ambientali specifici nel rapporto ambientale con i 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, ma anche della Comunità dell'Alto Garda. È indispensabile sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto: nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti d'acqua, mentre dovrebbero invece essere preventivamente valutati tutti i possibili impatti tenuto conto dei processi ecosistemici complessi. Gli interi massicci del Pasubio e della Vigolana, dal punto di vista idrogeologico, costituiscono un sistema altamente fragile e interconnesso e quindi qualsiasi tipo di opera, in mancanza di un preventivo ed approfondito studio di tipo idrogeologico potrebbe compromettere, anche in maniera irreversibile, le fonti idriche a esso correlate. La presunta assenza di filtri naturali e di difese potrebbe rendere le sorgenti suscettibili nei confronti di ogni tipologia di inquinamento. Quello che si deve evitare è di realizzare un'opera a valle dei moti di filtrazione che potrebbe 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 e quella di Acquaviva;

- **il metodo d'analisi**: per poter esprimere un parere informato servono tutti i dati relativi al progetto di Variante. Non vi è menzione, ad es., del progetto di fattibilità 2018-2019 elaborato dalla società autostradale A4 all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture, né i documenti riportano lo stato di progettazione dell'opera o l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture, dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.. Nella documentazione, oggetto di istruttoria, non vengono tratteggiate in maniera chiara ed approfondita le strategie che si intendono percorrere per la prevenzione e la tutela dell'ambiente. La previsione di infrastrutture di tale portata 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.

Lo studio multicriteriale proposto in tema di mobilità e infrastrutture propone l'impiego di parametri scarsamente correlabili alla pianificazione che comportano in questa fase l'impossibilità di relazionare gli impatti e le incidenze ambientali dell'opera con conseguente:

- impossibilità di formulare punteggi per l'analisi e la valutazione delle proposte;



- mancanza di un quadro conoscitivo preliminare relativo all'ipotesi di Variante che di fatto impedisce di verificare la sostenibilità ambientale e socio-economica della proposta;
- attribuzione dei pesi alle quattro tematiche di riferimento al fine dell'analisi multicriteria non giustificato in relazione alla valenza ambientale dei siti.

Preme rilevare anche le posizioni favorevoli alla proposta di estensione della previsione pianificatoria provinciale a un'area di collegamento fra Trentino e Veneto più ampia di quella sin qui prevista negli strumenti pianificatori.

In particolare, si riporta di seguito, in stralcio, un passaggio ritenuto significativo per il futuro sviluppo delle politiche di mobilità provinciali, espresso dai Sindaci dei Comuni ricompresi nel territorio della Valsugana Orientale e del Tesino: *"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.*

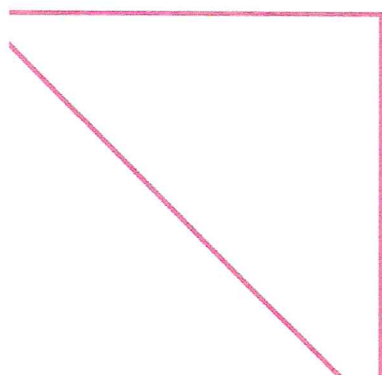
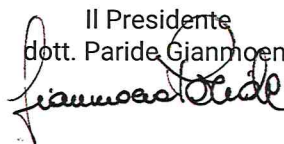
La Pedemontana veneta con le arterie collegate infatti, completati i tracciati in fase di realizzazione e quelli in fase di appalto, comporterà un ulteriore importante aumento di mezzi in transito su un percorso che risulta già molto penalizzato.

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."

Distinti saluti.

Il Presidente
dott. Paride Giannocena





Seduta di data: 17.05.2023

Progressivo: 40/2023

Inizio seduta: ore 16.16

Fine seduta: ore 17.07

Punto odg: 3

Inizio trattazione: ore 16.18

Fine trattazione: ore 16.07

Votazione: ore 17.03

Quorum funzionale: 15/29

Presenti (27): Beretta Gianni, Bernard Ivo, ing. Betta Alessandro, geom. Biada Daniele, Bisoffi Stefano, arch. Bortoli Michele, Cereghini Michele, dott. Comperini Cristian, ing. Depaoli Daniele, avv. Detomas Giuseppe, ing. Fantini Francesco, geom. Galvan Enrico, dott. Gianmoena Paride (Ville di Fiemme), geom. Girardi Christian, Linardi Valerio, Marocchi Giuliano, dott. Montibeller Mirko, Nicolussi Zaiga Gianni, 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 (4): arch. Brugnara Andrea, dott. Gianmoena Paride (CCT), dott. Ianeselli Franco, Noletti Michela.

La Consigliera Noletti Michela entra in Aula ad ore 16.18; il Consigliere arch. Brugnara Andrea entra in Aula ad ore 16.27; il Consigliere arch. Bortoli Michele esce dall'Aula mediante collegamento in videoconferenza ad ore 17.06.

Votanti (29): (Beretta Gianni, Bernard Ivo, ing. Betta Alessandro, geom. Biada Daniele, Bisoffi Stefano, arch. Bortoli Michele, arch. Brugnara Andrea, Cereghini Michele, dott. Comperini Cristian, ing. Depaoli Daniele, avv. Detomas Giuseppe, ing. Fantini Francesco, geom. Galvan Enrico, dott. Gianmoena Paride (Ville di Fiemme), geom. Girardi Christian, Linardi Valerio, Marocchi Giuliano, dott. Montibeller Mirko, Nicolussi Zaiga Gianni, 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.)

- ✓ Favorevoli: 27
- ✓ Contrari: 0
- ✓ Astenuti: 2 (ing. Fantini Francesco, dott. Nicolussi Zaiga Gianni)

Non votanti: 0

Dichiarazioni a verbale:

- nessuna
- ☐ vedi allegato



Consiglio delle
autonomie locali
della provincia di Trento

Nota: è presente in Aula per l'illustrazione il dott. Roberto Andreatta unitamente a due colleghe del competente Dipartimento.

Presidente: dott. Paride Gianmoena

Verbalizzante: dott.ssa Paola Foresti



Via Torre Verde, 23
38122 TRENTO (TN)
Tel. 0461 987139
cal@pec.comunitrentini.it
www.cal.tn.it

