COMUNITÀ DELLA
VALLAGARINA

DECRETO DEL COMMISSARIO DELLA COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

N. 117 DI DATA 29 SETTEMBRE 2021

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

IL COMMISSARIO DELLA COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

Premesso che:

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

Tenuto conto dei sopraccitati documenti programmatori con Deliberazione n. 132 di data 23 aprile 2012 l'Esecutivo espresse un parere *negativo* in quanto l'opera oggetto di parere si poneva in contrasto con i princìpi e gli indirizzi in questi delineati.
Nel 2019 il tema della "Valdastico" è stato oggetto di dibattito pubblico nei numerosi incontri sul territorio organizzati in occasione degli Stati Generali della Montagna ai quali sono intervenuti i rappresentanti delle categorie economiche e i portatori di interesse che hanno espresso le loro visioni, talvolta anche contrastanti. Il documento provinciale di sintesi a tale riguardo riporta… omissis… *da un lato Confindustria che, pur ponendo il tema della salvaguardia dell'ambientale come elemento imprescindibile, ritiene fondamentale investire nella costruzione di nuove infrastrutture e nell'ammodernamento del sistema affinché si riducano i tempi ed i costi degli spostamenti e permettano l'internazionalizzazione delle imprese locali, che già competono a scala mondiale (in particolare opere come la tangenziale di Rovereto e la Valdastico), dall'altra le associazioni ambientaliste tra cui la SAT che contestano l'effettiva capacità di tali soluzioni infrastrutturali e promuovono azioni di sensibilizzazione, di potenziamento del trasporto pubblico, di spostamento del trasporto merci da gomma a rotaia (con interscambio a Verona). Si sottolinea che il fondovalle, soprattutto in prossimità di Rovereto e Isera, è ormai saturato da strade, fiume, autostrada, aree urbanizzate, elettrodotti, etc., che rendono già difficile trovare gli spazi per eventuali nuove arterie viabilistiche, ma realtà quali Progetto Manifattura e la Meccatronica imporranno riflessioni in tal senso…omissis…Devono essere ridotti gli impatti derivanti dalle emissioni veicolari sia sulle coltivazioni sia nei confronti di chi fruisce ad esempio delle piste ciclabili perché in alcuni punti e lungo le principali direttrici i valori di inquinamento sono spesso insostenibili e sempre più frequentemente si registrano sforamenti dei limiti di legge. In tal senso si vede sfavorevolmente l'eventuale terza corsia autostradale, sostenuta invece dagli industriali. Vanno comunque intensificati i controlli (impiego di centraline) lungo l'autostrada e studiati i dati raccolti con indicazioni alle popolazioni.*
E' opportuno sottolineare che tali considerazioni, benché di natura non propriamente tecnica poiché non supportate da progetti o analisi trasportistiche specifiche a supporto delle valutazioni, erano comunque rappresentative delle diverse visioni del territorio e significative per le paventate ricadute territoriali conseguenti l'eventuale realizzazione dell'opera.
La Comunità della Vallagarina è ora chiamata a formulare osservazioni e proposte in merito al documento preliminare ed al rapporto preliminare relativi alla Variante al Piano Urbanistico Provinciale riguardante il Corridoio di accesso Est.
Con deliberazione n. 837 del 19 giugno 2020 la Giunta provinciale ha, infatti, inteso avviare una variante allo strumento urbanistico provinciale (PUP) per affrontare coerenti analisi in ordine allo scenario globale avente ad oggetto la mobilità tra il Veneto e il Trentino, che consideri le ricadute territoriali complessive sull'area vasta della valle dell'Adige e riconduca allo strumento pianificatorio la coerente declinazione dello scenario di riferimento, assicurando le necessarie forme di valutazione e di partecipazione. Con deliberazione n. 1058 di data 25 giugno 2021 la Giunta provinciale, in conformità a quanto sancito dall'art. 28 della L.P. n. 15/2015, ha approvato il documento preliminare, contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi e delle linee direttive che si intendono perseguire ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, e il relativo rapporto preliminare.
Il documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire costituisce l'atto prodromico dell'iter di approvazione della variante; lo stesso è accompagnato dal rapporto preliminare a supporto della consultazione preliminare da avviare con la Struttura ambientale e con i soggetti competenti in materia ambientale, come stabilito dall'articolo 3, comma 1 del d.P.P. 17 luglio 2020, n. 8-21/Leg. Con nota di data 2 luglio 2021, l'Assessore all'urbanistica, ambiente e cooperazione della Provincia Autonoma di Trento ha trasmesso ai Comuni, alle Comunità ed al Consiglio delle autonomie locali, i sopraccitati documenti ai fini dell'adozione della

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

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

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

Osservazioni afferenti l'ambito procedimentale:

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

n. 2: la documentazione approvata e pubblicata dall'Amministrazione provinciale risulta del tutto generica e insufficiente per formulare osservazioni compiute e dettagliate nel merito. In seno agli atti, messi in disponibilità dell'amministrazione, non si rinvengono 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 procedimentali 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;

<u>*Osservazioni afferenti l'ambito normativo:*</u>

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 "l*a 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.;

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;

<u>*Osservazioni afferenti l'ambito infrastrutturale:*</u>

n. 24: strutturale carenza di riferimenti oggettivi e quantitativi in merito ai dati in materia di traffico. La documentazione presentata dalla Provincia risulta completamente priva dei dati relativi al traffico tali da giustificare l'intervento. Pur trattandosi di materiale volto a definire gli obiettivi e le linee direttive, ad avviso dell'Amministrazione comunale lo stesso non prefigura alcun supporto conoscitivo preliminare sufficiente per l'attivazione meditata della variante al PUP. Mancano quindi i presupposti motivazionali oggettivi connessi all'ipotizzata variante al Piano urbanistico provinciale;

n. 25: l'opzione di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di "Rovereto sud", riportata nel "piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare", non risulta coerente con gli approfondimenti condotti sul versante per la realizzazione del corridoio del Brennero (quadruplicamento della ferrovia del Brennero). Gli studi condotti non menzionano e non considerano le criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvati;

n. 26: il “documento preliminare” e il “rapporto preliminare” non riportano il progetto di fattibilità, che è stato già sviluppato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova all'interno del gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile (all’epoca Ministro delle infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla medesima concessionaria autostradale. Tale mancanza è da ricondursi ad una fattispecie grave di assenza di trasparenza dell'agire provinciale e comporta una assoluta povertà informativa del documento preliminare e del rapporto preliminare. La procedura avviata, stante il fatto che il quadro informativo fornito è decisamente carente, dovrà essere revocata;

n. 27: il documento “piano urbanistico provinciale – variante Corridoio di accesso est – documento preliminare”, inoltre, riporta che la sottoscrizione dell'atto aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato paritetico del 9 febbraio 2016 per l'opzione con uscita a Rovereto sud è ancora in corso, a differenza di quanto dichiarato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova, la quale, in un proprio elaborato, asserisce come la sottoscrizione sia già avvenuta a maggio 2020. Anche questo profilo determina una carenza insanabile dell’istruttoria condotta;

n. 28: il documento riporta considerazioni sulle gerarchizzazioni dei corridoi di accesso al Trentino che si pongono in contrasto con il progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova. La mancata definizione delle attuazioni per addivenire a tale gerarchizzazione, collegata alla progettazione in essere da parte della società concessionaria autostradale, pone evidenti perplessità in merito. Il contrasto rilevato rende ulteriormente impreciso l’iter istruttorio condotto;

n. 29: il documento più volte menzionato enuncia, quale opzione da analizzare, lo scenario con uscita a Rovereto sud in termini piuttosto generici, dimostrando, così, di non tenere in debito conto le precise e specifiche informazioni contenute nel progetto di fattibilità elaborato dalla società concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Brescia. Il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale, da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Di tale evenienza non ce ne è traccia nei documenti proposti, evidenziando nuovamente un’ambiguità istruttoria.

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

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

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

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

ambientale;

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

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

IL COMMISSARIO DELLA COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

visto il regolamento di contabilità dell'Ente;

visto il Regolamento di Organizzazione dei Servizi e degli Uffici della Comunità della Vallagarina;

ritenuto necessario dichiarare immediatamente esecutivo il presente provvedimento, stante l'urgenza di definire con tempestività i rapporti derivanti dallo stesso;

visto il codice degli Enti Locali della Regione Autonoma T.A.A. approvato con L.R. 3.5.2018 n. 2 e ss.mm.;

vista la L.P. 16.6.2006 n. 3 e s.m.;

vista la L.P. 15/2015 e s.m.;

visto lo Statuto della Comunità della Vallagarina;

atteso che l'adozione del presente provvedimento rientra nelle competenze del Commissario, come disposto dalla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1344 di data 7 agosto 2021;

visto l'allegato parere dii regolarità tecnico-amministrativa;

d e c r e t a

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

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

* * * *

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

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

Letto, approvato e sottoscritto.

IL COMMISSARIO
Stefano Bisoffi

IL SEGRETARIO GENERALE SUPPLENTE
dott. Antonio Salvago

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

---

RELAZIONE DI ESECUTIVITÀ E DI PUBBLICAZIONE

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

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

IL SEGRETARIO GENERALE SUPPLENTE
dott. Antonio Salvago

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