



COMUNE DI TRENTO

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 16

del Consiglio comunale

Oggetto: ADOZIONE DEL PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE (P.U.P.) RELATIVA ALL'AMBITO DI CONNESSIONE CORRIDOIO EST. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ART. 29 DELLA L.P. 15/2015.

Il giorno 01.02.2023 ad ore 18.05 nella sala delle adunanze in seguito a convocazione disposta con regolari avvisi recapitati a termini di legge alle Consigliere e ai Consiglieri, si è riunito il Consiglio comunale sotto la presidenza del signor Piccoli Paolo presidente del Consiglio comunale.

Presenti: presidente **Piccoli Paolo**

sindaco **Ianeselli Franco**

consigliere **Angeli Eleonora**

e consiglieri **Baggia Monica**

Bosetti Stefano

Bozzarelli Elisabetta

Bridi Vittorio

Brugnara Michele

Casonato Giulia

Chilà Filomena

Demattè Daniele

El Barji Assou

Assenti: consigliere **Carli Marcello**

e consiglieri **Dal Ri Alessandro**

Frachetti Piergiorgio

Guastamacchia Fabrizio

Fernandez Andreas

Filippin Giuseppe

Filosi Luca

Fiori Francesca

Franzoia Mariachiara

Gilmozzi Italo

Giuliani Bruna

Lenzi Walter

Maule Chiara

Panetta Salvatore

Maestranzi Dario

Maschio Andrea

Merler Andrea

Saltori Alessandro

Pedrotti Alberto

Robol Andrea

Serra Nicola

Stanchina Roberto

Tomasi Renato

Urbani Giuseppe

Zanetti Cristian

Zappini Federico

Uez Tiziano

Zanetti Silvia

e pertanto complessivamente presenti n. 30, assenti n. 10, componenti del Consiglio.

Presente: assessore esterno **Facchin Ezio**

Assume la presidenza il signor Piccoli Paolo.

Partecipa la Segretaria generale Moresco Lorenza.

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

Il Consiglio comunale

vista la proposta riguardante l'oggetto n. 2023/3 corredata dai pareri favorevoli resi in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa e alla regolarità contabile rispettivamente dai soggetti responsabili del Servizio interessato e del Servizio Risorse finanziarie e patrimoniali, ai sensi dell'art. 185 del Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino - Alto Adige approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2 e s.m. e dell'art. 23 del Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione del Consiglio comunale 23.11.2016 n. 136, allegati alla presente deliberazione ed udita la corrispondente relazione;

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

osservato che con deliberazione 25 giugno 2021 n. 1058 la Giunta provinciale ha approvato il Documento preliminare ai fini dell'adozione della Variante al P.U.P. relativa al Corridoio Est, ai sensi dell'articolo 28 della L.p. n. 15/2015, costituito dagli "Obiettivi generali e le linee direttive della Variante al P.U.P. corridoio Est" e dal "Rapporto preliminare", che riporta gli elementi ambientali finalizzati alla redazione del rapporto ambientale secondo quanto disposto dall'art. 6 del D.P.P. 3 settembre 2021 n. 17-51/Leg., le cui finalità sono rispettivamente quella di indicare gli obiettivi generali e le linee direttive che si intendono perseguire con la Variante al P.U.P. e di fornire le prime indicazioni sui possibili impatti ambientali significativi della Variante al P.U.P.;

richiamato che, in relazione al sopra citato Documento preliminare, con deliberazione del Consiglio comunale 29.09.2021 n. 140 il Comune di Trento ha espresso una serie di osservazioni e proposte ai sensi dell'articolo 28 della Legge provinciale per il governo del territorio n. 15/2015, che in sintesi evidenziano:

- a) Carenze di metodo:
 - assenza di indicazioni e di analisi di dati di dettaglio su mobilità, ambiente, aspetti socio-economici;
 - decontestualizzazione della proposta rispetto al sistema provinciale complessivo della mobilità;
 - mancata valutazione di possibili alternative;
 - quadro conoscitivo lacunoso rispetto a quanto richiesto dalla normativa in materia di valutazione ambientale strategica;
- b) Contraddittorietà dei contenuti:
 - ruolo strategico assegnato al collegamento con il Veneto, che viene declinato in una soluzione incoerente rispetto alle politiche europee ambientali e ai principi di sviluppo sostenibile/durevole, di sussidiarietà, partecipazione e valutazione (ripresi anche nella L.p. n. 15/2015);
 - indeterminatezza della soluzione proposta, e quindi impossibilità di formulare puntuali osservazioni e proposte di merito;
- c) Criticità generali:
 - rimangono non precisati l'areale di riferimento per il Corridoio Est e i territori interessati dalla Variante al P.U.P. che, pur dichiarandosi incentrata sul tema dei trasporti, non considera l'intero sistema provinciale in termini di mobilità sostenibile;
 - non sono affrontati i principi di mobilità sostenibile, obiettivi climatici e le politiche in atto a vari livelli: Agenda 2030, linee guida europee su trasporti "green", P.N.R.R., politiche provinciali su mobilità sostenibile (Strategia provinciale per lo sviluppo sostenibile, L.p. n. 6/2017), politiche comunali di promozione della mobilità sostenibile (P.U.M.S., scenari legati a nuova circonvallazione ferroviaria);
 - non viene considerato il ruolo di Trento come snodo tra i corridoi di accesso, che fu assegnato alla città dal P.U.P. 2008 (modalità di interconnessione tra i corridoi, ruolo dell'interporto);

– mancato riferimento ai progetti di trasformazione urbana in atto sulla città di Trento;
evidenziato che, a fronte di tali rilievi, con la medesima deliberazione del Consiglio comunale n. 140/2021, il Comune di Trento ha presentato precise richieste di approfondimento in merito ai seguenti elementi:

- dettaglio del quadro conoscitivo relativo all'ambito geografico ai fini della verifica della sostenibilità ambientale e socio-economica della proposta (grado di idoneità e di vulnerabilità del territorio interessato);
- precisazione dell'ambito territoriale interessato (valutazione di elementi di vulnerabilità e dei possibili impatti ambientali, paesaggistici...) e verifica delle interferenze con interventi programmati o in esecuzione;
- analisi di soluzioni alternative (compresa l'opzione "zero" corrispondente alla non-realizzazione dell'ampliamento Corridoio Est);
- motivazioni a supporto della scelta di indicatori riportati nell'elenco preliminare e del sistema di monitoraggio degli impatti di cui al rapporto preliminare;
- aggiornamento dei dati di traffico su ulteriori tratti viari, integrandoli rispetto ai flussi al confine Veneto/Trentino e rispetto a tipologie veicolari e trasporto merci;

preso atto che la Giunta provinciale, con deliberazione 28 ottobre 2022 n. 1923, ha adottato in prima istanza il progetto di Variante al Piano urbanistico provinciale (P.U.P.) relativa all'ambito di connessione "Corridoio Est", ai sensi dell'articolo 29 della L.p. 4 agosto 2015 n. 15 e s.m., la cui documentazione è depositata per 90 giorni consecutivi a decorrere dalla data dell'11 novembre 2022, e che durante tale periodo di deposito chiunque può prendere visione del progetto e presentare osservazioni nel pubblico interesse, così come disposto dall'articolo 29 della L.p. n. 15/2015;

richiamato l'articolo 29 della L.p. n. 15/2015 avente ad oggetto "Adozione del progetto di P.U.P.", che dispone l'iter per l'adozione del P.U.P. e regola le fasi di espressione parere;

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

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

considerato che la documentazione relativa alla Variante al P.U.P. – Corridoio Est adottata in prima istanza con deliberazione della Giunta provinciale 28 ottobre 2022 n. 1923, comprende:

- Allegato A) Relazione illustrativa:
 - Appendice 1 - La fase di consultazione sul Documento preliminare e il confronto sulle scelte
 - Appendice 2 - Supporto specialistico in tema di Mobilità e Infrastrutture di Trasporto nell'ambito della redazione della VAS della Variante del Piano Urbanistico Territoriale Provinciale
 - Appendice 3 - Attuazione delle reti per la mobilità
 - Documenti della valutazione - Valutazione ambientale strategica
 - Rapporto ambientale
 - Sintesi non tecnica
 - Relazione di incidenza ambientale – VINCA
- Allegato B) Norme di attuazione;

preso atto che nell'Appendice 1 all'allegato A), relativa alla "fase di consultazione sul

documento preliminare e il confronto sulle scelte”, sono riportati i contributi presentati dagli Enti territoriali interessati;

rilevato che il progetto di Variante al P.U.P. Corridoio Est adottato in prima istanza provvede alla sostanziale revisione dei contenuti rispetto a quanto proposto dal Documento preliminare facendo seguito, come riportato nella relazione illustrativa, ad approfondimenti che hanno avuto come esito “l’elaborazione di indicazioni e indirizzi per una pianificazione a una scala adeguata che affianchi la parziale attuazione del sistema pianificatorio definito dal P.U.P.”;

osservato che l’obiettivo di integrare le reti per la mobilità, previsto nel vigente P.U.P. 2008, ha comportato l’introduzione, in aggiunta al sistema dei corridoi, del nuovo concetto di “ambiti di connessione”, definiti nella documentazione di Variante al P.U.P. – Corridoio Est come “nuovi livelli di connessione che verranno dotati di consistenza cartografica e normativa in una fase successiva”, scaturiti da precise interrelazioni tra “ambiti rappresentativi di esigenze di connessione”, calibrate su analoghe caratteristiche di accessibilità dei territori;

considerato che nell’allegato B) “Norme di attuazione” alla Variante al P.U.P. – Corridoio Est è riportata la modifica degli articoli 41 e 44 della Legge provinciale 27 maggio 2008 n. 5 “Approvazione del nuovo piano urbanistico provinciale” nei seguenti termini:

1. Dopo il comma 2 dell’articolo 41 dell’“Allegato B - Norme di attuazione” della Legge provinciale 27 maggio 2008 n. 5 “Approvazione del nuovo piano urbanistico provinciale” è inserito il seguente:

“- 2 bis. La relazione illustrativa descrive gli ambiti di connessione intesi come aree funzionali al governo delle reti per la mobilità individuati al fine di prefigurare l’infrastrutturazione multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività dei territori. Gli ambiti di connessione trovano attuazione, anche per stralcio, con Variante al P.U.P., previa valutazione ambientale strategica, secondo le procedure definite dalla legge provinciale. Con la stessa Variante si definiscono i criteri di selezione delle scelte territoriali in tema di connessioni per l’ambito di riferimento in relazione al grado di soddisfazione del fabbisogno di connettività.

La definizione delle scelte alla scala adeguata, nel rispetto dei criteri e del metodo stabiliti dalla Variante, è effettuata attraverso il piano provinciale della mobilità o ipotesi progettuale, previa valutazione ambientale strategica, ferme restando l’eventuale intesa tra la Provincia, lo Stato e altri enti territoriali ai sensi delle norme di attuazione dello Statuto speciale e della legislazione in materia e le modalità di aggiornamento delle previsioni del P.U.P.. L’eventuale intesa è ratificata con legge provinciale”.

2. Nel comma 1 dell’articolo 44 dell’Allegato B) - “Norme di attuazione” della Legge provinciale 27 maggio 2008 n. 5 “Approvazione del nuovo piano urbanistico provinciale”, le parole “dal comma 2 dell’articolo 41” sono così sostituite “dai commi 2 e 2 bis dell’articolo 41”;

preso atto che tale modifica normativa, finalizzata all’attivazione dell’ambito di connessione “Corridoio Est”, non ha come esito una previsione cartografica, che deriverà successivamente dall’analisi delle peculiarità e delle esigenze di connessione dei territori oltre che dalle relative caratteristiche socio-economiche ed ambientali, bensì indica il metodo con cui potrà essere introdotto un Piano stralcio per la mobilità di livello provinciale o un’ipotesi progettuale di massima, a seconda dei risultati del processo valutativo condotto secondo il metodo multicriteria definito nella relazione illustrativa;

rilevato che la presente Variante introduce un aspetto di incoerenza tra il nuovo ambito di connessione, che annulla sostanzialmente la previsione attuale di Corridoio Est, e il Piano urbanistico provinciale vigente nel suo complesso in quanto a prescindere dall’introduzione del comma 2 bis all’articolo 41 e dalla modifica nei riferimenti di rimando a questo nuovo comma all’articolo 44, rimangono valide le previsioni contenute al comma 1 dell’articolo 41 delle norme del P.U.P., e le descrizioni contenute nei capitoli 8.4 Relazioni territoriali e corridoi infrastrutturali e 9.4.2 Reti per la mobilità della Relazione Illustrativa, che definiscono i “corridoi infrastrutturali”;

preso atto che il concetto di “ambiti di connessione”, e nello specifico quello attuato con la Variante per il Corridoio Est, appare sostanzialmente contraddittorio rispetto alla previsione di Corridoio corrispondente alla Valsugana, così come definito nel P.U.P. 2008, dal momento che esso si limita a introdurre esclusivamente un metodo operativo, che potrebbe ammettere diverse soluzioni, sia in termini di tipologie infrastrutturali che di tracciati, in uno scenario che non è possibile considerare come “quadro di riferimento” per la pianificazione subordinata, ed escludendo di fatto la possibilità di valutarne la coerenza con le previsioni P.U.P. 2008;

considerato che la documentazione di Variante al P.U.P., con l’introduzione dell’Ambito di connessione Corridoio Est, conferma sostanzialmente gli obiettivi perseguiti dal Documento preliminare e cioè:

O.1 - Assicurare idonei collegamenti infrastrutturali del territorio provinciale in direzione Est con il

- Veneto, contribuendo all'interconnessione a livello europeo lungo il Corridoio Mediterraneo;
- O.2 - Perseguire mediante nuove infrastrutture la connessione intervalliva sul territorio provinciale nell'ottica di assicurare i collegamenti interni tra insediamenti e territorio e di rafforzare le condizioni fisiche di inclusione sociale;
 - O.3 - Rafforzare l'attrattività del Trentino nei macrosistemi economici nazionali mediante l'integrazione interna ed esterna nelle grandi reti;
 - O.4 - Sviluppare il ruolo di centri attrattori di Trento e Rovereto ampliandone il raggio di influenza verso l'Italia e l'Europa orientale;
 - O.5 - Perseguire effetti non solo trasportistici ma anche socio-economici delle nuove connessioni infrastrutturali per rispondere alle esigenze di collegamento del sistema locale;
 - O.6 - Adottare modalità di spostamento delle persone e delle merci più efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze della competitività degli operatori. In tal senso va individuato un modello di mobilità che risponda in modo equilibrato all'obiettivo di ridurre l'impatto negativo sulla qualità dell'aria che deriva dall'aumento dei carichi di traffico e, allo stesso tempo, di migliorare l'attrattività e l'integrazione dei territori, nel rispetto di un bilancio ambientale complessivo;

rilevato che la Variante al P.U.P. – Corridoio Est non fornisce contenuti assimilabili a quelli che dovrebbero caratterizzare il P.U.P. secondo quanto previsto all'articolo 21 "Obiettivi, contenuti e struttura del P.U.P." della Legge provinciale per il Governo del territorio n. 15/2015:

1. *Il P.U.P. è lo strumento unitario di governo e di pianificazione del territorio provinciale che definisce le strategie, le direttive e le prescrizioni da seguire per il governo e le trasformazioni territoriali. Il P.U.P. costituisce il quadro di riferimento per l'approvazione degli altri strumenti di pianificazione del territorio e assicura il raccordo con gli strumenti di programmazione socio-economica.*

(...)

4. *Il P.U.P. contiene, in particolare:*

(...)

e) *l'individuazione del sistema insediativo e delle reti infrastrutturali di rilievo provinciale;*

(...)

f) *i criteri, gli indirizzi e i parametri per l'elaborazione e per la valutazione strategica degli altri strumenti di pianificazione;*

posto che non introduce chiari elementi di indirizzo pianificatorio, ma propone ipotesi di scenari alternativi, in termini di scala di intervento e in termini di esito (progettuale o urbanistico-territoriale), e che quindi essa non può essere posta come quadro di riferimento per l'approvazione degli altri strumenti di pianificazione del territorio, come il Piano di Comunità o un P.R.G.;

evidenziato che, secondo l'interpretazione consueta e definita dalla Legge provinciale per il governo del territorio del concetto di "pianificazione subordinata", la prima parte della Relazione Illustrativa della Variante in adozione sembra identificare la "pianificazione subordinata" con i Piani delle Comunità e con i P.R.G., senza definire le modalità con cui Comunità e Comuni potrebbero farsi carico dell'attuazione di un sistema infrastrutturale di portata sovra-comunale, sovra-comunitario, sovra-provinciale e senza precisare quali territori siano coinvolti dal "Corridoio Est", mentre successivamente viene precisato che per "pianificazione subordinata" si intendono il Piano stralcio della mobilità e l'ipotesi progettuale, individuati quali strumenti per la definizione delle scelte territoriali;

preso atto che la Variante adottata comprende un Documento in cui vengono raccolte le osservazioni presentate dai Comuni e dai soggetti territoriali interessati, comprese quelle del Comune di Trento, senza che esse siano accompagnate da controdeduzioni o approfondimenti a sostegno delle modifiche apportate, non configurandosi come atto pianificatorio conseguente al Documento preliminare, ma come una sostanziale sostituzione di esso;

ritenuto che una Variante al P.U.P. incentrata sul tema dei trasporti, diversamente da quanto prospettato dalla Variante in oggetto, debba in modo strategico considerare l'intero sistema provinciale dei trasporti e debba delineare gli scenari infrastrutturali, non solo attraverso la definizione di obiettivi generali, nel rispetto di quanto previsto anche dalla Legge provinciale 30 giugno 2017 n. 6, "Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile" che all'art. 2 prevede che venga predisposto il Piano provinciale della mobilità da approvare in coerenza con gli indirizzi del Piano urbanistico provinciale;

considerato che a seguito dell'entrata in vigore del "P.U.P. 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;

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

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

considerata in via generale l'attenzione rivolta dall'Amministrazione comunale al tema della mobilità sostenibile così come evidenziato dalla redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) e dal progetto di circonvallazione ferroviaria di Trento, inserito anche nel P.N.R.R. e che consentirà tra l'altro di evitare l'attraversamento della città da parte dei treni merci e di ridisegnare la città;

evidenziato che la presente Variante al P.U.P. – Corridoio Est non dà risposta alle istanze formulate nel Documento preliminare relativamente al ruolo di Trento quale nodo comune dei tre corridoi di accesso al territorio provinciale definiti dal P.U.P. 2008, ma poi non affrontati dal Documento preliminare;

ritenuto che con la Variante al P.U.P. Corridoio Est non siano stati forniti adeguati approfondimenti relativi alla definizione del modello di mobilità da adottare per la risoluzione delle problematiche ambientali e infrastrutturali descritte nel Documento preliminare, in termini di analisi dello stato dell'ambiente e della situazione socio-economica finalizzati alla costruzione di una idonea banca dati di tipo quantitativo e qualitativo;

accertato che neppure in sede di adozione della Variante al P.U.P. – Corridoio Est sono stati affrontati i potenziali impatti generati sulla città di Trento e sul sistema stradale di fondovalle legati a nuovi scenari di trasporto, né il ruolo che assumerebbe la ferrovia della Valsugana e la SS 47 nei confronti del nodo di Trento, anche in termini di opportunità per ridisegnare il sistema di mobilità pubblica locale;

verificato che non sono stati forniti nuovi dati ad integrazione di quelli contenuti nel Documento preliminare e nel rapporto preliminare che si limitavano a richiamare, in riferimento alle problematiche ambientali e funzionali inerenti la SS 47 della Valsugana, i dati 2018 relativi alle sole stazioni di monitoraggio nelle tratte Pergine Valsugana – Levico Terme e Trento – Pergine Valsugana, in particolare rispetto ai flussi di traffico rilevati in corrispondenza delle ulteriori tratte della medesima viabilità e nel tratto in prossimità del confine tra Trentino e Veneto, e in merito alle tipologie veicolari e al traffico merci;

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

rilevato che la proposta di ampliamento del Corridoio Est, così come descritta nel Documento preliminare e nel relativo rapporto preliminare, risultava priva di un quadro conoscitivo che rendesse possibile formulare considerazioni ambientali nello strumento pianificatorio, come richiesto dalla normativa in materia di valutazione ambientale strategica, non sia più presente nella Variante al P.U.P. – Corridoio Est, e che ora tale scenario è stato sostituito dal nuovo concetto di "ambito di connessione", aperto a ipotesi di approfondimento che potranno configurarsi come Piano stralcio della mobilità di livello provinciale o come precisazione progettuale;

posto che il rinvio della definizione cartografica e territoriale dell'ambito di connessione Est a una fase pianificatoria o progettuale successiva, non chiaramente definita nella documentazione della Variante al P.U.P. Corridoio Est, non permette di determinare il grado di idoneità, o di vulnerabilità, del territorio provinciale interessato e di individuare gli ambiti territoriali entro cui sviluppare i tracciati infrastrutturali;

ritenuto che la mancanza di un quadro conoscitivo preliminare relativo all'ambito geografico di riferimento non permette di verificare la sostenibilità ambientale e socio-economica della proposta di Variante al P.U.P., confermando una lacuna riscontrata anche nel Documento preliminare e nel rapporto preliminare, né di valutare con sufficiente dettaglio la coerenza degli obiettivi dichiarati con i quadri programmatico, pianificatorio, ambientale e socio-economico attuale, e che l'indefinitezza della soluzione territoriale corrispondente all'Ambito di connessione

Est impedisce:

- di fornire adeguate indicazioni in relazione ai possibili impatti ambientali significativi, anche di tipo cumulativo, derivanti dall'attuazione della Variante al P.U.P., con particolare riguardo alle principali matrici ambientali (suolo, acqua, aria, rumore), all'impatto sul paesaggio e alla potenziale frammentazione delle connessioni ecologiche e dall'eventuale interferenza con ulteriori interventi programmati o in fase di realizzazione;
- di analizzare in via preventiva le ragionevoli alternative, compresa la non realizzazione dell'ampliamento del Corridoio Est (opzione zero);

rilevato che il metodo introdotto dalla Variante in discussione si impenna attorno al concetto di "analisi multicriteria" che, come dice la relazione, è funzionale alla "(...) costruzione del rapporto tra le tematiche da considerare nella proposizione dello scenario complesso che l'ambito di connessione sottende" e che, alle quattro tematiche individuate sono stati assegnati i seguenti punteggi:

- esigenze di connessione/connettività 40
- ambiente 25
- fattibilità tecnica 25
- costi 10;

considerato che il proposto metodo di valutazione multicriteria in base a cui valutare i possibili esiti alternativi potrebbe assumere valore in campo pianificatorio se applicato ai contenuti della Variante al P.U.P. e non a una "pianificazione subordinata" non ancora definita;

preso atto che la proposta di pesatura, con l'attribuzione di un punteggio ridotto alle tematiche ambientali, non è in nessun modo motivata seppur decisiva per l'esito dell'analisi stessa, mentre per definizione e buon esito del metodo dovrebbe essere oggetto di condivisione nell'ambito del procedimento che interessa prima la presente Variante e, in seguito, la pianificazione subordinata;

rilevato che la VAS non è finalizzata ad elaborare valutazioni di merito né propone o confronta alternative pianificatorie e progettuali, e che i relativi contenuti sono assunti a prescindere da concrete argomentazioni, senza apportare, perlomeno in maniera sintetica, motivazioni e dati a sostegno delle conclusioni poste (miglioramento dell'accessibilità e della mobilità di persone e merci, "riduzione degli impatti del transito, accompagnata da uno sviluppo economico dei territori attraversati e al rafforzamento delle connessioni con le Regioni vicine e con i grandi corridoi transeuropei", integrazione nella proposta di P.U.P. dell'obiettivo di "riduzione delle emissioni climalteranti e di inquinanti in atmosfera e di contenimento del rischio climatico"), peraltro condotti facendo riferimento a matrici ambientali a scala provinciale, cioè troppo ampi rispetto alle aree territoriali di riferimento della Variante, e basandoli su dichiarazioni di intenti e obiettivi;

rilevata all'interno del rapporto ambientale la medesima criticità relativamente alle modalità di assegnazione dei pesi a ciascun aspetto da analizzare (aria 5%, acustica 10%, paesaggio 20%, reti ecologiche e biodiversità 20%, agricoltura 5%, archeologia 5%, acque superficiali 15%, acque sotterranee 10%, elementi geologici 10%);

accertato che la Commissione consiliare per l'urbanistica ed i lavori pubblici e la Commissione consiliare per l'ambiente, l'agricoltura, la mobilità e la vivibilità urbana hanno esaminato la proposta di deliberazione nella seduta congiunta del 19.01.2023;

richiamata la deliberazione del Consiglio comunale 22.12.2022 n. 168, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2023-2025 e successive variazioni;

richiamata inoltre la deliberazione del Consiglio comunale 22.12.2022 n. 169, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il bilancio di previsione finanziario 2023-2025 e successive variazioni;

visti:

- il Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino – Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e successive variazioni;
- lo Statuto comunale approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 09.03.1994 n. 25 e 09.03.2022 n. 30;
- il Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione consiliare 23.11.2016 n. 136;
- il Piano Regolatore Generale del Comune di Trento;
- la Legge provinciale 27 maggio 2008 n. 5;
- la Legge provinciale 4 agosto 2015 n. 15;
- la Legge provinciale 30 giugno 2017 n. 6;

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

s.m.;

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

preso atto che, prima della messa ai voti della presente proposta di deliberazione, il Presidente del Consiglio comunale ha avvisato della facoltà di richiedere la separata votazione della clausola di immediata eseguibilità e che, non essendo stata manifestata da alcun Consigliere o alcuna Consigliera una richiesta in tal senso, si procede pertanto ad una unica votazione riguardante sia la proposta di deliberazione che la sua dichiarazione di immediata eseguibilità qualora approvata con la maggioranza prescritta dall'art. 183, comma 4 del Codice degli Enti Locali in L.r. 3 maggio 2018 n. 2 e s.m.;

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

sulla base di tali risultati il Consiglio comunale

d e l i b e r a

1. di esprimere, ai sensi dell'articolo 29 della Legge provinciale 4 agosto 2015 n. 15, le seguenti osservazioni alla documentazione relativa alla Variante al P.U.P. – Ambito di connessione Corridoio Est adottata in prima istanza con deliberazione di Giunta provinciale 28 ottobre 2022 n. 1923:

“si chiede che la Giunta Provinciale revochi la deliberazione del 28 ottobre 2022 n. 1923 vista l'incoerenza con il quadro normativo e con le previsioni del P.U.P. e considerando che i contenuti della stessa sono indeterminati e comunque non condivisibili ne chiede la modifica in accoglimento delle osservazioni di cui in premessa e di seguito riportate:

- a) la proposta di modifica alle norme di attuazione del Piano urbanistico provinciale non è definibile come “Variante al P.U.P.”, in quanto non presenta i contenuti attribuiti a tale livello di pianificazione dalla Legge per il governo del territorio e appare incoerente con lo stesso P.U.P. vigente; quanto proposto potrebbe essere approvato solo come proposta metodologica per la redazione di una Variante al P.U.P., non come Variante stessa che rimanda la definizione dei contenuti ad altri strumenti di pianificazione subordinata;
- b) la Variante al P.U.P. Corridoio Est indica infatti in modo generale obiettivi e finalità, ma non individua alcuna proposta, definendo una “cornice urbanistica di indirizzo” che rimanda alla pianificazione subordinata la declinazione di strategie ed azioni per il soddisfacimento degli obiettivi proposti, che dovranno essere perseguiti in una fase successiva attraverso gli strumenti attuativi definiti dal nuovo comma 2 bis dell'articolo 41 delle Norme di attuazione di Piano, come ipotesi progettuali di massima o piani stralcio della mobilità sviluppati all'interno di un non chiaro concetto di “ambito di connessione”;
- c) la Variante al P.U.P. Corridoio Est si limita quindi ad introdurre un metodo operativo, che potrebbe ammettere diverse soluzioni, sia in termini di tipologie infrastrutturali che di tracciati, in uno scenario che non è possibile considerare come “quadro di riferimento” per la pianificazione subordinata, ed escludendo di fatto la possibilità di valutare la coerenza con le previsioni P.U.P. 2008;
- d) appare poco chiara la formulazione della proposta anche in riferimento al ruolo della pianificazione subordinata, ostacolando di fatto la possibilità che Comuni e Comunità esprimano le osservazioni di competenza, come previsto dalla Legge vigente, rispetto a scenari che potrebbero concretizzarsi in configurazioni molto diverse, a scala progettuale o a scala urbanistico-territoriale;
- e) non è stato affrontato, nonostante le sollecitazioni contenute nelle osservazioni formulate sul Documento preliminare, il tema della mobilità sostenibile che pur ha assunto una sempre maggiore rilevanza nelle politiche internazionali, europee, nazionali e locali in materia di trasporti e che, all'interno del P.U.P. avrebbe dovuto essere declinato in modo strategico, considerando l'intero sistema provinciale dei trasporti e delineando gli scenari infrastrutturali;
- f) la Variante al P.U.P. non definisce un modello di mobilità, che possa essere declinato sulla base di adeguato approfondimento dei quadri programmatico, pianificatorio, ambientale e socio-economico caratterizzanti l'ambito geografico di intervento, costruiti

a partire da idonei dati quantitativi e qualitativi, con particolare riguardo ai volumi di traffico, alle tipologie veicolari e al traffico merci interessanti l'intero percorso della SS 47 della Valsugana, che consentano di integrare in maniera efficace le considerazioni ambientali nello strumento pianificatorio, come richiesto dalla normativa in materia di valutazione ambientale strategica, e che permettano di giustificare i potenziali impatti ambientali, le ragionevoli alternative, l'elenco preliminare degli indicatori di contesto e la proposta di sistema di monitoraggio degli impatti ambientali, descritti nel rapporto preliminare;

- g) rimangono del tutto insufficienti i dati forniti a sostegno di qualsiasi scenario possibile o di qualsiasi indirizzo pianificatorio; i dati relativi al traffico forniti non risultano rappresentativi e non si rivelano utili alla definizione di un sistema di mobilità e alla conseguente valutazione dei potenziali impatti indotti sulla città di Trento e sul sistema stradale di fondovalle, né per definire il ruolo che assumerebbero le infrastrutture esistenti, quali la ferrovia della Valsugana e la SS 47, rispetto al nodo di Trento, anche in termini di opportunità per ridisegnare il sistema di mobilità pubblica locale;
 - h) la Variante al P.U.P. Corridoio Est non si configura come approfondimento della visione di mobilità proposta dal Documento preliminare, che risultava limitata a soluzioni di tipo stradale, e pertanto non si verifica la necessaria consequenzialità tra il Documento preliminare e i contenuti della Variante adottata, posta la sostanziale sostituzione dei contenuti anziché l'approfondimento o la rettifica di quanto disposto dal Documento preliminare, vanificando quanto previsto dalla Legge provinciale vigente ed espropriando le comunità locali di una fondamentale fase conoscitiva e partecipativa;
 - i) la Variante adottata, comprendendo un Documento in cui vengono raccolte le osservazioni presentate dai Comuni e dai soggetti territoriali interessati, incluse quelle formulate dal Comune di Trento, senza che le stesse siano accompagnate da controdeduzioni o approfondimenti a sostegno delle modifiche apportate, non si configura come un atto pianificatorio conseguente al Documento preliminare, ma si sostituisce ad esso;
 - l) le strategie indicate dalla Legge provinciale 30 giugno 2016 n. 6 "Pianificazione e gestione degli interventi di mobilità sostenibile" risultano del tutto disattese, aspetto particolarmente critico considerato che la proposta di Variante al P.U.P. – Corridoio Est comporta ricadute decisive sul sistema della mobilità, in assenza peraltro di un Piano stesso della mobilità di livello provinciale o di qualsiasi premessa ad esso;
 - m) non è stato dato riscontro al tema relativo al ruolo della città di Trento, quale punto nodale strategico di interconnessione dei corridoi di accesso nord-sud, est ed ovest, come richiesto nella fase di osservazione al Documento preliminare dall'Amministrazione comunale;
 - n) l'attribuzione dei pesi alle quattro tematiche di riferimento al fine dell'analisi multicriteria, e agli aspetti specifici di cui al rapporto ambientale (aria, acustica, paesaggio, agricoltura, archeologia, suolo, sottosuolo e acque, reti ecologiche e biodiversità), in assenza di qualsiasi giustificazione e in assenza di un necessario percorso partecipato per la definizione degli stessi, non può essere posta in maniera unilaterale come unico metodo di valutazione delle future fasi di pianificazione subordinata o di sviluppo progettuale;
 - o) ribadendo la necessità di esplicitare già in questa fase i criteri di scelta, non si condividono i pesi attribuiti alle tematiche, che penalizzano la parte ambientale, nonché i pesi attribuiti alle matrici ambientali che dovranno essere contestualizzati ad una scala territoriale adeguata;
 - p) la VAS, priva di qualsiasi dato di conoscenza che possa correlare lo stato di fatto alle previsioni progettuali, non fornisce alcuna valutazione riferita a ipotesi pianificatorie concrete e non prefigura azioni per l'attuazione degli obiettivi, dichiarandosi dunque priva di impatti che saranno individuabili solo nelle fasi successive;
- 2. di trasmettere le suddette osservazioni al Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio della Provincia autonoma di Trento;
 - 3. di dichiarare la presente immediatamente eseguibile, ai sensi dell'articolo 183, comma 4 della Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e s.m.

Alla presente deliberazione è unito:

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



COMUNE DI TRENTO

ESITO DELLA VOTAZIONE

Oggetto: ADOZIONE DEL PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE (P.U.P.) RELATIVA ALL'AMBITO DI CONNESSIONE CORRIDOIO EST. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ART. 29 DELLA L.P. 15/2015.

Votazione palese

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 30

Favorevoli: n. 22 (Baggia, Bosetti, Bozzarelli, Brugnara, Casonato, Chilà, El Barji, Fernandez, Filosi, Fiori, Franzoia, Gilmozzi, Ianeselli, Lenzi, Maule, Panetta, Pedrotti, Robol, Serra, Stanchina, Tomasi, Zappini)

Contrari: n. 3 (Bridi, Filippin, Giuliani)

Astenuti: n. 0

Non votanti: n. 5 (Angeli, Demattè, Piccoli, Urbani, Zanetti C.)

Trento, addì 01.02.2023

la Segretaria generale
f.to Dott.ssa Lorenza Moresco



COMUNE DI TRENTO

Proposta di Consiglio n. 3 / 2023

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVA

Oggetto: ADOZIONE DEL PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE (P.U.P.) RELATIVA ALL'AMBITO DI CONNESSIONE CORRIDOIO EST. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ART. 29 DELLA L.P. 15/2015.

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

Trento, addì 23 gennaio 2023

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



COMUNE DI TRENTO

Proposta di Consiglio. 3 / 2023

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ CONTABILE

Oggetto: ADOZIONE DEL PROGETTO DI VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE (P.U.P.) RELATIVA ALL'AMBITO DI CONNESSIONE CORRIDOIO EST. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ART. 29 DELLA L.P. 15/2015.

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

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

Trento, addì 24.01.2023