



COMUNE DI TRENTO

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 140

del Consiglio comunale

Oggetto: DOCUMENTO PRELIMINARE AI FINI DELL'ADOZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSO EST E RELATIVO RAPPORTO PRELIMINARE. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI E PROPOSTE AI SENSI DELL'ARTICOLO 28 DELLA L.P. 4 AGOSTO 2015 N. 15.

Il giorno 29.09.2021 ad ore 18.10 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

Carli Marcello

Casonato Giulia

Chilà Filomena

Dal Ri Alessandro

Demattè Daniele

Fernandez Andreas

Filippin Giuseppe

Filosi Luca

Fiori Francesca

Frachetti Piergiorgio

Franzoia Mariachiara

Gilmozzi Italo

Giuliani Bruna

Guastamacchia Fabrizio

Lenzi Walter

Maestranzi Dario

Maschio Andrea

Maule Chiara

Merler Andrea

Pedrotti Alberto

Raffaelli Anna

Robol Andrea

Saltori Alessandro

Serra Nicola

Stanchina Roberto

Tomasi Renato

Uez Tiziano

Urbani Giuseppe

Zanetti Cristian

Zanetti Silvia

Zappini Federico

Assenti: consigliere **Panetta Salvatore**

e consiglieri

e pertanto complessivamente presenti n. 39, assenti n. 1, 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. 2021/70 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 in data 2 luglio 2021 sono pervenuti il documento preliminare e il rapporto preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al Corridoio di accesso Est, approvati con deliberazione della Giunta provinciale 25 giugno 2021 n. 1058, ai sensi dell'articolo 28 della Legge provinciale per il governo del territorio 2015;

atteso che con la nota sopra richiamata è stato precisato che entro novanta giorni dal ricevimento della predetta documentazione è possibile trasmettere alla Giunta provinciale osservazioni e proposte, con riferimento agli obiettivi della variante, per la risoluzione dei principali problemi di assetto del proprio territorio;

considerato che l'articolo 28 della L.p. 15/2015 dispone che ai fini dell'adozione del P.U.P. o di una sua variante:

- la Giunta provinciale predispone e approva il documento preliminare contenente l'indicazione e l'illustrazione degli obiettivi generali e delle linee direttive che si intendono perseguire, effettuando il primo passo nell'iter di approvazione della variante del P.U.P. così come specificato dagli articoli 28 e 31 della L.p. 15/2015;
- il documento preliminare e il relativo rapporto preliminare sono inviati alle Comunità, ai Comuni e al Consiglio delle Autonomie locali, che entro novanta giorni possono trasmettere alla Giunta provinciale osservazioni e proposte. La medesima documentazione è trasmessa al Consiglio provinciale che entro centoventi giorni dal ricevimento del documento può approvare indirizzi ai fini della formazione e dell'adozione del progetto di piano;
- il progetto di variante al P.U.P., preliminarmente adottato, è depositato a disposizione del pubblico per novanta giorni e contemporaneamente è trasmesso ai soggetti di cui all'articolo 29, comma 4 della L.p. 15/2015 ai fini dell'espressione del parere di merito nei termini indicati; qualora la Giunta provinciale modifichi il piano sulla base dei pareri o delle osservazioni pervenuti, sono disposti un secondo deposito e una seconda pubblicazione del progetto di variante al Piano per ulteriori quarantacinque giorni;
- la Giunta provinciale approva il disegno di legge di approvazione della variante al P.U.P. e lo trasmette al Consiglio provinciale;

atteso che il Piano Urbanistico Provinciale, approvato con la Legge provinciale 27 maggio 2008 n. 5, declina 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 rivolto principalmente 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" (Algeciras-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 Giunta provinciale con deliberazione 19 giugno 2020 n. 837 ha inteso avviare una variante al P.U.P. 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", finalizzato a dettare una specifica disciplina per il coordinamento della pianificazione urbanistica con quella della valutazione ambientale strategica relativamente ai corridoi infrastrutturali;

atteso che le finalità del documento preliminare e del rapporto preliminare sono rispettivamente quella di indicare e illustrare 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.;

premesso che vi è stato un confronto con le Amministrazioni comunali di Lavis, Pergine Valsugana e Rovereto con le quali si è condiviso che "Preliminarmente ad ogni altra considerazione si ritiene necessario rilevare che l'analisi del documento preliminare e del rapporto preliminare ne ha evidenziato carenze di metodo e contraddittorietà di contenuto. Il metodo adottato e l'istruttoria tecnica svolta risultano inadeguati rispetto alla rilevanza e complessità dei temi da trattare. Sono assenti indicazione e analisi dei dati di dettaglio sulla mobilità, di carattere ambientale, socio-economico a supporto degli enunciati motivazionali. La proposta appare decontestualizzata dall'intero sistema provinciale della mobilità e difetta ogni valutazione di possibili alternative. Il tema del collegamento con il Veneto viene proposto quale intervento di carattere strategico, ma la soluzione proposta pare incoerente con le politiche europee in ambito di mobilità e con i principi di sviluppo sostenibile e durevole, sussidiarietà, partecipazione e valutazione enunciati in primis dalla legge urbanistica provinciale per il governo del territorio."

La totale indeterminatezza della soluzione proposta rende impossibile la formulazione di osservazioni e proposte (espresse ai sensi dell'art. 28 della L.p. 15/2015) che non siano, a loro volta, generali e di metodo non potendosi rilevare la razionalità delle scelte compiute, la congruità dei mezzi adottati rispetto allo scopo e l'avvenuta valutazione di soluzioni alternative;

preso atto che il documento preliminare della variante al P.U.P. inerente l'ampliamento del corridoio di accesso Est è finalizzato essenzialmente a dare risposta alle seguenti problematiche:

1. la necessità di disporre di un efficiente collegamento tra Trentino e Veneto lungo la direttrice Nord-Ovest/Sud-Est, in particolare tra gli ambiti territoriali di Vicenza e Trento;
2. la risoluzione di problematiche ambientali e funzionali della SS 47 della Valsugana, che presenta criticità connesse ai volumi di traffico, alle caratteristiche geometrico-strutturali, alla presenza di numerosi insediamenti abitati direttamente attraversati dal tracciato, alla delicatezza ambientale della zona dei laghi di Levico e Caldonazzo, nonché alla pressione generata dalle nuove viabilità realizzate come la Pedemontana Veneta e la A31 Sud verso Rovigo;

dato atto che la variante al PUP intende affrontare le problematiche sopra richiamate attraverso il raggiungimento dei seguenti obiettivi generali:

1. assicurare idonei collegamenti infrastrutturali del territorio provinciale in direzione Est con il Veneto, contribuendo all'interconnessione a livello europeo lungo il corridoio del Mediterraneo;
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;
3. rafforzare l'attrattività del Trentino nei macrosistemi economici nazionali mediante l'integrazione interna ed esterna nelle grandi reti;
4. sviluppare il ruolo di centri attrattori di Trento e Rovereto ampliandone il raggio di influenza verso l'Italia e l'Europa orientale;
5. rispondere alle esigenze di collegamento funzionali al sistema economico locale;

considerato che i suddetti obiettivi sono stati declinati nella proposta di ampliamento del Corridoio Est previsto dal "PUP 2008" e nella possibile area di snodo tra il corridoio di accesso Nord-Sud e il corridoio di accesso Est;

atteso che nel documento preliminare è precisato che "il tema della mobilità, particolarmente complesso in un territorio limitato come quello Trentino, è affrontato dal P.U.P. mediante un programma generale, finalizzato a perseguire nuove modalità di spostamento delle persone e delle merci, sostenibili dal punto di vista ambientale e rispondenti alle macro esigenze territoriali" e che, a tale fine, il P.U.P. "persegue un modello di mobilità in cui il rapporto fra strada e ferrovia risponde in modo equilibrato all'obiettivo di ridurre l'impatto negativo sulla qualità dell'aria che deriva dall'aumento dei carichi di traffico e, allo stesso tempo, di migliorare l'attrattività e

l'integrazione dei territori, nel rispetto di un bilancio ambientale complessivo”;

considerato che a seguito dell'entrata in vigore del “PUP 2008” il tema della mobilità sostenibile ha assunto una sempre maggiore rilevanza nelle politiche internazionali, europee, nazionali e locali in materia di trasporti, anche nella prospettiva di contribuire a contrastare il costante aumento delle emissioni di gas ad effetto serra prodotte dal settore, che minacciano di compromettere gli sforzi volti a conseguire gli obiettivi climatici;

dato atto che nel 2015 è stata adottata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite l'Agenda 2030 che, in particolare, attraverso l'obiettivo di sviluppo sostenibile 11 denominato “Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili” mira in particolare a promuovere nelle città modalità di trasporto sostenibili al fine di ridurre l'inquinamento dell'aria;

dato atto 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;

considerati 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 l'attenzione dell'Amministrazione comunale rivolta al tema della mobilità sostenibile così come evidenziato dalla redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) e dagli approfondimenti riguardanti il progetto di circonvallazione ferroviaria di Trento, inserito anche nel P.N.R.R. e che consentirà di evitare l'attraversamento della città da parte dei treni merci e di ridisegnare la città; priorità che emerge anche dal documento degli obiettivi per la revisione del Piano Regolatore Generale, con particolare riguardo alla sfida “Trento accessibile” e all'obiettivo “Consolidare Trento come centro di riferimento (hub) della mobilità sovralocale in relazione all'asse del Brennero”, finalizzato a favorire la connessione tra il sistema urbano e il nuovo assetto infrastrutturale e la valorizzazione della città quale luogo centrale del sistema della mobilità locale e provinciale, e all'obiettivo “Raccordare i sistemi della mobilità con l'assetto urbano” inteso a favorire l'adozione di un approccio integrato tra contenimento del traffico veicolare privato, trasporto urbano intelligente, trasporto pubblico accessibile e mobilità sicura e a basso impatto ambientale;

ritenuto pertanto che una variante al P.U.P. che affronti il tema dei trasporti, diversamente da quanto prospettato nell'ambito della variante in oggetto, debba considerare l'intero sistema provinciale dei trasporti, ispirandosi ai principi della mobilità sostenibile e contribuendo a dare risposta anche agli obiettivi climatici, e conciliare gli scenari infrastrutturali e gli obiettivi generali dichiarati a quanto previsto dall'Agenda 2030, dalle politiche europee sul trasporto sostenibile, dal P.N.R.R., dalle politiche provinciali in materia di mobilità sostenibile, in primis dalla Strategia Provinciale per lo Sviluppo Sostenibile e dalla Legge provinciale 30 giugno 2017 n. 6, “Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile”, che, tra le finalità, riconosce l'importanza di “ridurre la dipendenza dal petrolio e da materie prime non rinnovabili, senza sacrificare l'efficienza, l'efficacia e il diritto alla mobilità”, e dalle politiche comunali a sostegno di una mobilità sostenibile;

rilevato che gli scenari infrastrutturali prospettati dal documento preliminare della variante al P.U.P. per il corridoio Est risultano riconducibili sostanzialmente alle seguenti due alternative infrastrutturali, entrambe di tipo stradale:

1. ipotesi di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige;
2. ipotesi alternativa di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di Rovereto Sud;

rilevato che la variante al P.U.P. in esame è finalizzata essenzialmente a proporre una estensione dell'areale di riferimento per il corridoio Est, contenuto nel “PUP 2008”, corrispondente all'intero territorio meridionale trentino senza peraltro fornire alcuna indicazione, ancorché preliminare, dei possibili ambiti territoriali entro cui sviluppare i tracciati infrastrutturali;

rilevato che la suddetta variante se, da un lato, riconosce la scelta europea di incentrare sulla ferrovia la strategia di sviluppo dei trasporti terrestri – con particolare riguardo al potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero – e la maggiore sostenibilità ambientale del trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma, dall'altro lato, propone di affrontare e risolvere le problematiche sopra richiamate mediante l'adozione di scenari che prefigurano la realizzazione di

corridoi stradali tra il Trentino e il Veneto, determinando in tal modo una incongruenza di fondo tra gli obiettivi dichiarati e le soluzioni prospettate dalla variante medesima;

considerato che il "PUP 2008" riconosce che i tre corridoi di accesso sopra richiamati trovano a Trento, attraverso l'interconnessione dei vari sistemi di mobilità, il proprio nodo comune;

ritenuto che il documento preliminare e il relativo rapporto preliminare non affrontano il tema del nodo di Trento, con particolare riguardo alle modalità di interconnessione dei vari corridoi e al ruolo dell'interporto, mettendo in evidenza i limiti della visione di mobilità proposta e che si rende, pertanto, necessario un adeguato approfondimento che tenga conto anche dei progetti di trasformazione urbana che interesseranno la città di Trento nei prossimi anni;

accertato che il documento preliminare non affronta né i potenziali impatti negativi generati sulla città di Trento e sul sistema stradale di fondovalle, con particolare riguardo all'ulteriore volume di traffico indotto dal nuovo tracciato stradale, peraltro non quantificato, che graverebbe inevitabilmente sull'autostrada A22, già attualmente sovraccaricata, 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;

considerato che il documento preliminare, da un lato, demanda la declinazione del modello di mobilità previsto per il corridoio Est allo studio di fattibilità e, dall'altro, sostiene che un tracciato viario per il completamento verso nord dell'autostrada A31 è considerato a livello europeo come elemento di potenziamento del collegamento tra il Corridoio "Mediterraneo" e il Corridoio "Scandinavo-Mediterraneo", determinando in tal modo un evidente incongruenza con la scelta europea di incentrare sulla ferrovia le politiche di trasporto terrestri;

ritenuto che la definizione del modello di mobilità da adottare per la risoluzione delle problematiche ambientali e infrastrutturali descritte nel documento preliminare necessita di adeguati approfondimenti 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;

rilevato che la proposta di ampliamento del corridoio Est, così come descritta nel documento preliminare e nel relativo rapporto preliminare, non risulta supportata da un adeguato quadro conoscitivo che consenta di integrare in maniera efficace le considerazioni ambientali nello strumento pianificatorio, come richiesto dalla normativa in materia di valutazione ambientale strategica;

verificato che il documento preliminare e il rapporto preliminare si limitano a richiamare, con 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 mentre nessun dato è fornito rispetto ai flussi di traffico rilevati in corrispondenza delle ulteriori tratte della medesima viabilità, e in particolare del tratto in prossimità del confine tra Trentino e Veneto, alle tipologie veicolari e al traffico merci;

constatato che nessun approfondimento viene comunque riservato al potenziamento del corridoio ferroviario tra Trentino e Veneto, pur in presenza di una dichiarata politica di attenzione al trasporto su ferro;

considerato che per valutare la coerenza della proposta di variante al P.U.P., rispetto alle politiche di mobilità sostenibile sopra richiamate, si rende necessario disporre di dati 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;

ritenuto che la mancanza di un quadro conoscitivo preliminare riferito all'ambito geografico di riferimento non permette di verificare, ancorché in via preliminare, la sostenibilità ambientale e socio-economica della proposta di variante al P.U.P. dal momento che né il documento preliminare né il rapporto preliminare consentono:

- di verificare con sufficiente dettaglio la coerenza degli obiettivi dichiarati con i quadri programmatico, pianificatorio, ambientale e socio-economico attuale;
- di determinare il grado di idoneità, o di vulnerabilità, del territorio provinciale interessato dall'estensione del corridoio Est, ai fini dell'individuazione di uno o più ambiti territoriali entro cui sviluppare i tracciati infrastrutturali che dovrebbero scaturire dalla sovrapposizione cumulativa delle varie cartografie tematiche riportate nel rapporto preliminare e finalizzate a dare evidenza dei principali vincoli ambientali e territoriali ivi presenti;
- 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);
- di giustificare l'elenco preliminare degli indicatori di contesto e il sistema di monitoraggio degli impatti ambientali contenuti nel rapporto preliminare;

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 09.09.2021;

considerato che, in esecuzione della Legge provinciale 09.12.2015 n. 18, dal 1 gennaio 2016 gli Enti devono provvedere alla tenuta della contabilità finanziaria sulla base dei principi generali previsti dal D.Lgs. 23 giugno 2011 n. 118 e s.m., ed in particolare, in aderenza al principio generale n. 16 della competenza finanziaria, in base al quale le obbligazioni attive e passive giuridicamente perfezionate sono registrate nelle scritture contabili con imputazione all'esercizio finanziario nel quale vengono a scadenza;

atteso che il punto 2. dell'Allegato 4/2 del D.Lgs. 118/2011 e s.m. specifica che la scadenza dell'obbligazione è il momento in cui l'obbligazione diviene esigibile;

vista la deliberazione del Consiglio comunale 29.12.2020 n. 175, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2021-2023 e successive variazioni;

richiamata inoltre la deliberazione del Consiglio comunale 29.12.2020 n. 176, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il bilancio di previsione finanziario 2021-2023 e successive variazioni;

visti:

- la Legge provinciale 27 maggio 2008 n. 5;
- la Legge provinciale 4 agosto 2015 n. 15;
- la Legge provinciale 30 giugno 2017 n. 6;
- 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 21.11.2017 n. 147;
- il Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione consiliare 23.11.2016 n. 136;
- il Piano Regolatore Generale del Comune di Trento;

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;

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 28 della Legge provinciale 4 agosto 2015 n. 15, le seguenti osservazioni e proposte in relazione al documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al corridoio di accesso est e relativo rapporto preliminare:
 - a) successivamente all'entrata in vigore del "PUP 2008" il tema della mobilità sostenibile ha assunto una sempre maggiore rilevanza nelle politiche internazionali, europee, nazionali e locali in materia di trasporti, anche nella prospettiva di contribuire a contrastare il costante aumento delle emissioni di gas ad effetto serra prodotte dal settore, che minacciano di compromettere gli sforzi volti a conseguire gli obiettivi climatici; aspetti che, invece, il documento preliminare e il rapporto preliminare della variante al P.U.P. non affrontano, limitando l'attenzione al mero ampliamento del corridoio Est secondo un approccio non del tutto coerente con le attuali politiche per la mobilità sostenibile;
 - b) gli obiettivi generali e operativi dichiarati nel documento preliminare e nel rapporto

preliminare devono comunque conciliarsi con quanto previsto dall'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e dalle politiche provinciali (L.p. 6/2017, Strategia Provinciale per lo Sviluppo Sostenibile) e rapportarsi con le politiche comunali (P.U.M.S., P.R.G.) in materia di mobilità sostenibile, al fine di assicurare l'adozione della soluzione infrastrutturale con il minore impatto sull'ambiente;

- c) la visione di mobilità proposta dal documento preliminare risulta limitata a soluzioni di tipo stradale e, quindi, in evidente contrasto con le politiche europee per la mobilità sostenibile che mirano a incentivare le reti ferroviarie in luogo di quelle stradali;
 - d) il documento adottato non affronta il tema del nodo di Trento, quale punto strategico di interconnessione dei corridoi di accesso nord-sud, est ed ovest; tema che necessita, invece, di un adeguato approfondimento e di un maggiore confronto con l'Amministrazione comunale, tenuto conto anche dei progetti di trasformazione urbana che interesseranno la città di Trento nei prossimi anni;
 - e) il documento preliminare e il rapporto preliminare non affrontano né i potenziali impatti negativi indotti sulla città di Trento e sul sistema stradale di fondovalle dall'ulteriore volume di traffico generato dal nuovo tracciato stradale, peraltro non quantificato, che graverebbe principalmente sull'autostrada A22, già attualmente sovraccaricata, né il ruolo che assumerebbero 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;
 - f) il modello di mobilità proposto dalla variante al P.U.P., per risolvere le problematiche emergenti lungo la SS 47 della Valsugana, deve 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, proponendo altresì una visione adeguata a garantire un efficiente sistema di trasporto su ferro in prospettiva dei collegamenti verso Bassano e verso Feltre;
2. di trasmettere le suddette osservazioni e proposte 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.

LA SEGRETARIA GENERALE
f.to Moresco

IL PRESIDENTE
f.to Piccoli

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: DOCUMENTO PRELIMINARE AI FINI DELL'ADOZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSO EST E RELATIVO RAPPORTO PRELIMINARE. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI E PROPOSTE AI SENSI DELL'ARTICOLO 28 DELLA L.P. 4 AGOSTO 2015 N. 15.

Votazione palese

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 39

Favorevoli: n. 25 (Baggia, Bosetti, Bozzarelli, Brugnara, Carli, Casonato, Chilà, Dal Rì, Fernandez, Filosi, Fiori, Franzoia, Gilmozzi, Ianeselli, Lenzi, Maschio, Maule, Pedrotti, Raffaelli, Robol, Serra, Stanchina, Tomasi, Uez, Zappini)

Contrari: n. 4 (Bridi, Filippin, Giuliani, Saltori)

Astenuti: n. 9 (Angeli, Demattè, Frachetti, Guastamacchia, Maestranzi, Merler, Urbani, Zanetti C., Zanetti S.)

Non votanti: n. 1 (Piccoli)

Trento, addì 29.09.2021

la Segretaria generale
f.to Dott.ssa Lorenza Moresco



COMUNE DI TRENTO

Proposta di Consiglio n. 70 / 2021

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVA

Oggetto: DOCUMENTO PRELIMINARE AI FINI DELL'ADOZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSO EST E RELATIVO RAPPORTO PRELIMINARE. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI E PROPOSTE AI SENSI DELL'ARTICOLO 28 DELLA L.P. 4 AGOSTO 2015 N. 15.

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 16 settembre 2021

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



COMUNE DI TRENTO

Proposta di Consiglio. 70 / 2021

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ CONTABILE

Oggetto: DOCUMENTO PRELIMINARE AI FINI DELL'ADOZIONE DELLA VARIANTE AL PIANO URBANISTICO PROVINCIALE RELATIVA AL CORRIDOIO DI ACCESSO EST E RELATIVO RAPPORTO PRELIMINARE. ESPRESSIONE OSSERVAZIONI E PROPOSTE AI SENSI DELL'ARTICOLO 28 DELLA L.P. 4 AGOSTO 2015 N. 15.

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 20.09.2021