



COMUNE DI TRENTO

PRG

VARIANTE

AREA C3 - VIGOLO BASELGA - LOCALITA' ARIOL

RENDICONTAZIONE URBANISTICA

Rapporto ambientale

ai sensi dell'art. 3 del d.P.P. 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg. e s.m.

Variante in applicazione del comma 3 dell'articolo 43

della L.P. 4 marzo 2008, n 1:

approvazione variante piano guida con modifica delle previsioni di PRG

SERVIZIO AMBIENTE

SERVIZIO URBANISTICA E PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITA'

1ª adozione: deliberazione del Consiglio comunale n. 86 del 4 giugno 2013

Adozione definitiva: deliberazione del Consiglio comunale n. 144 del 8 ottobre 2013

Approvazione: deliberazione della Giunta provinciale n. 2622 del 13 dicembre 2013



# INDICE

<b>Premessa.....</b>	<b>3</b>
<b>1. ASPETTI NORMATIVI E PROCEDURALI GENERALI.....</b>	<b>3</b>
1.1 Riferimenti normativi europei.....	3
1.2 Riferimenti normativi provinciali.....	3
1.2.1 Aspetti procedurali della Rendicontazione urbanistica.....	3
1.2.2 La conduzione del processo di Rendicontazione urbanistica.....	4
1.2.3 Sottoposizione della Variante al PRG a Rendicontazione urbanistica.....	4
1.2.4 Verifica della presenza di siti della Rete Natura 2000.....	4
<b>2. L'IMPOSTAZIONE METODOLOGICA DELLA RENDICONTAZIONE URBANISTICA.....</b>	<b>5</b>
2.1 La definizione del contesto del rapporto ambientale.....	5
2.2 Il gruppo di valutazione, la strumentazione utilizzata e le fonti informative.....	5
2.2.1 Il gruppo di valutazione.....	5
2.2.2 La strumentazione utilizzata.....	5
2.2.3 Fonti di informazione.....	6
<b>3. IL CONTESTO AMBIENTALE, PAESAGGISTICO E TERRITORIALE.....</b>	<b>6</b>
3.1 Sintesi del quadro conoscitivo: l'analisi SWOT ambientale.....	6
<b>4. LA COSTRUZIONE DEGLI SCENARI.....</b>	<b>7</b>
4.1 Ambito di influenza territoriale.....	8
4.2 Individuazione delle variabili ambientali e territoriali.....	8
4.3 Gli obiettivi di sostenibilità ambientale.....	9
4.4 Dallo scenario “zero” agli scenari alternativi .....	9
<b>5. DEFINIZIONE E VALUTAZIONE DELLA “LOGICA” DI VARIANTE.....</b>	<b>13</b>
5.1 La “logica” di variante al PRG.....	13
5.2 La valutazione degli obiettivi di variante .....	13
5.2.1 Le verifiche di coerenza interna.....	14
5.2.2 Le verifiche di coerenza esterna.....	14
<b>6. IDENTIFICAZIONE E VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE DI VARIANTE.....</b>	<b>17</b>
6.1 Descrizione delle alternative di variante.....	17
6.2 Verifica preliminare della compatibilità territoriale e ambientale.....	24
6.3 Valutazione degli effetti ambientali .....	25
6.4 Evoluzione dello scenario di variante.....	26
<b>7. LA VERIFICA DEGLI EFFETTI FINANZIARI DELLA VARIANTE.....</b>	<b>26</b>
<b>8. PARTECIPAZIONE E CONSULTAZIONE PUBBLICA.....</b>	<b>27</b>
8.1 La mappatura dei soggetti coinvolti e modalità di partecipazione pubblica.....	27
8.2 Strumenti e fasi della partecipazione.....	27
8.3 Sintesi dei risultati dei processi di consultazione e confronto.....	28
8.3.1 La valutazione tecnica del Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio.....	29
8.3.2 Beni di uso civico.....	29
<b>9. IL PROGRAMMA DI MONITORAGGIO DELLA VARIANTE.....</b>	<b>30</b>
<b>10. LA SINTESI DEL PROCESSO DI RENDICONTAZIONE URBANISTICA.....</b>	<b>30</b>
<b>11. CONCLUSIONI.....</b>	<b>30</b>

**Allegato 1 – Dichiarazione di sintesi**



## Premessa

La Giunta comunale con concluso n. 719 del 24 ottobre 2011 ha dato mandato di avviare il processo di Rendicontazione urbanistica della Variante al PRG conseguente all'approvazione della Variante al piano guida della zona C3 in località Ariol a Vigolo Baselga, in coerenza con quanto disposto dalla disciplina provinciale in materia di Valutazione ambientale di piani e programmi. Con la redazione del presente "rapporto ambientale" si procederà in particolare a verificare la coerenza della variante con gli strumenti di pianificazione territoriale sovraordinati al PRG, a valutare i potenziali effetti sia ambientali che finanziari derivanti dall'attuazione della variante nonché a definire un programma di monitoraggio per gli effetti attesi.

## 1. ASPETTI NORMATIVI E PROCEDURALI GENERALI

### 1.1 Riferimenti normativi europei

L'obiettivo della Direttiva Europea 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, definita "Valutazione Ambientale Strategica", è quello di *garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che (...) venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente* (art. 1). A tale fine, la Direttiva individua le tipologie di piani e programmi da assoggettare a valutazione ambientale (art. 3).

### 1.2 Riferimenti normativi provinciali

La Direttiva Europea 2001/42/CE è stata recepita a livello provinciale con il Decreto del Presidente della Provincia 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg., da ultimo modificato con d.P.P. 24 novembre 2009, n. 29-31/Leg., ai sensi dell'articolo 11 della Legge provinciale 15 dicembre 2004, n. 10. L'obiettivo della "Valutazione ambientale strategica" (VAS) è dunque quello di intervenire a monte delle altre procedure di valutazione ambientale (Valutazione di impatto ambientale e Valutazione di incidenza), integrando la dimensione ambientale all'atto dell'elaborazione e adozione di piani e programmi configurandosi in tal modo come processo contestuale all'iter di pianificazione o programmazione oltre che come strumento di supporto alle decisioni.

È importante sottolineare che la VAS in Provincia di Trento è stata recepita come *processo di autovalutazione inserito nel procedimento di adozione dei piani e dei programmi preordinata all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione dei predetti piani e programmi*. In pratica, la valutazione strategica è condotta direttamente dal soggetto deputato all'adozione del piano o del programma, ed è costruita insieme allo stesso, come elemento integrante e funzionale alle scelte contenute nella pianificazione.

Le procedure previste dalla normativa provinciale in materia di VAS sono le seguenti:

- *verifica di assoggettabilità;*
- *valutazione ambientale strategica o VAS;*
- *rendicontazione urbanistica.*

#### 1.2.1 Aspetti procedurali della Rendicontazione urbanistica

L'articolo 3 del D.P.P. sopra richiamato individua i piani e programmi sottoposti ai procedimenti di VAS e di Rendicontazione urbanistica, distinguendo quelli sempre sottoposti a VAS o Rendicontazione urbanistica e le fattispecie di esclusione da quelli invece sottoposti a VAS/Rendicontazione urbanistica solo in esito a una valutazione preventiva ai sensi dell'articolo 3, comma 4, del D.P.P. del 2006, finalizzata a verificare se lo specifico piano o programma possa

avere effetti significativi sull'ambiente. Ai fini della presente procedura di Rendicontazione urbanistica si è fatto ricorso alle *Indicazioni metodologiche per la rendicontazione urbanistica dei PRG e dei piani dei parchi naturali provinciali* - approvate con DGP 349 del 26.02.2010 ai sensi del punto 7 dell' "Ambito di applicazione" di cui all'Allegato III del D.P.P. sopra richiamato.

L'art. 3 del D.P.P. sopra richiamato stabilisce inoltre che le varianti ai PRG sono soggette a Rendicontazione urbanistica salvo che la procedura di verifica escluda l'obbligo di tale adempimento. L'autovalutazione-rendicontazione è sempre richiesta quando la variante al PRG riguarda:<sup>1</sup>

- *siti e zone della rete Natura 2000 che richiedono la valutazione d'incidenza;*
- *trasformazione di aree agricole di pregio di cui all'articolo 38, comma 7, delle norme di attuazione del PUP o di aree agricole di cui all'articolo 37, comma 8, delle norme di attuazione del PUP;*
- *ampliamento delle aree sciabili di cui all'articolo 35, comma 5, delle norme di attuazione del PUP;*
- *opere e interventi i cui progetti sono sottoposti a procedura di verifica o di valutazione di impatto ambientale.*

#### *1.2.2 La conduzione del processo di Rendicontazione urbanistica*

Ai fini della presente procedura di Rendicontazione urbanistica i soggetti interessati sono i seguenti:

- Soggetto competente: è individuato nel Consiglio comunale per quanto riguarda l'adozione della Variante al PRG;
- Struttura organizzativa competente: corrisponde al servizio competente alla redazione della Variante al PRG, ovvero il Servizio Urbanistica e pianificazione della mobilità. Per le attività di cui all'art. 3 comma 4 del D.P.P. 15-68/Leg del 14 settembre 2006, la struttura organizzativa competente si è avvalsa, così come stabilito dalla Giunta comunale con concluso di Giunta n. 719 del 24 ottobre 2011, del Servizio Ambiente.
- Struttura ambientale: è individuata nel Servizio Ambiente.

Una volta verificato l'obbligo di sottoporre la presente Variante al PRG al processo di Rendicontazione urbanistica, la struttura organizzativa competente in stretto accordo con la struttura ambientale ha accertato l'eventuale esistenza delle condizioni per avviare la procedura di verifica di assoggettabilità sulla base delle azioni proposte.

#### *1.2.3 Sottoposizione della Variante al PRG a Rendicontazione urbanistica*

Come precisato nella Relazione la Variante al PRG vigente è finalizzata a *risolvere la pericolosità del collegamento viario tra la zona C3 in località Ariol a Vigolo Baselga e la S.S. 45 bis previsto dal PRG, e conseguentemente dal piano guida, approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 188 del 9 dicembre 1992, in più occasioni segnalata dagli uffici provinciali e dai proprietari delle aree ricomprese nella zona C3 in occasione degli approfondimenti propedeutici all'elaborazione del progetto delle opere di urbanizzazione primaria.*

I Servizi Ambiente e Urbanistica e pianificazione della mobilità hanno rilevato che la variante proposta comporta la riduzione di aree agricole di pregio del PUP e, di conseguenza, hanno accertato l'obbligo di avviare il processo di Rendicontazione urbanistica della Variante al PRG vigente.

#### *1.2.4 Verifica della presenza di siti della Rete Natura 2000*

In sede di verifica preliminare è stato accertato che la Variante al PRG non interessa Siti di Importanza Comunitaria.

---

<sup>1</sup> Vedere circolare del Consorzio dei Comuni n. 20 del 25 marzo 2011.

## 2. L'IMPOSTAZIONE METODOLOGICA DELLA RENDICONTAZIONE URBANISTICA

### 2.1 La definizione del contesto del rapporto ambientale

Come accennato sopra, l'autovalutazione della Variante al PRG si configura come processo di Rendicontazione urbanistica nei confronti del PUP e pertanto il presente rapporto ambientale è finalizzato principalmente a verificare la coerenza delle azioni della Variante con la VAS del PUP nonché a sviluppare specifici approfondimenti rispetto alle criticità riscontrate nel contesto locale.

Il presente rapporto ambientale assume quindi come riferimento il contesto ambientale e il quadro programmatico definito dal PUP. Preliminarmente all'avvio delle varie fasi di Rendicontazione, occorre definire il gruppo di valutazione, gli strumenti utilizzati, le fonti informative. Inoltre, il presente rapporto ambientale è stato organizzato secondo le seguenti fasi:

- descrizione del contesto territoriale e ambientale;
- costruzione degli scenari alternativi di variante;
- individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale;
- definizione della “logica” della variante;
- valutazione degli obiettivi della variante;
- identificazione e valutazione delle alternative di variante;
- verifica degli effetti finanziari;
- partecipazione e consultazione pubblica;
- definizione del programma di monitoraggio;
- sintesi della rendicontazione urbanistica.

### 2.2 Il gruppo di valutazione, la strumentazione utilizzata e le fonti informative

In questa fase sono definiti il gruppo di valutazione che ha redatto il presente rapporto e che seguirà il processo di Rendicontazione urbanistica, la strumentazione utilizzata nonché le fonti informative consultate.

#### 2.2.1 Il gruppo di valutazione

Nella seguente tabella sono elencati i componenti del gruppo di valutazione.

*Tabella 1 - Componenti del gruppo di valutazione*

Coordinamento	arch. Giuliano Stelzer – Dirigente Servizio Urbanistica e pianificazione della mobilità arch. Luisella Codolo – Dirigente Servizio Ambiente
Collaboratori	ing. Matteo Clementel – Servizio Ambiente ing. Patrizia Scaramuzza – Servizio Ambiente dott. Tiziano Brunialti – Servizio Urbanistica e pianificazione della mobilità

#### 2.2.2 La strumentazione utilizzata

Per la redazione del presente rapporto ambientale sono stati impiegati i seguenti strumenti e tecniche metodologiche:

- metodologia degli scenari;
- matrici per le verifiche di coerenza interna ed esterna;
- matrici per valutazione ambientale della variante;
- indicatori per l'analisi ambientale e per il monitoraggio.

### 2.2.3 Fonti di informazione

Le informazioni ritenute necessarie per la redazione del presente rapporto ambientale sono dipese essenzialmente dallo scenario di variante scelto. Nella seguente tabella (tab. 2) sono riportate le principali fonti che sono state impiegate per la redazione del presente rapporto.

*Tabella 2 - Elenco delle fonti informative consultate*

<b>Gli strumenti di pianificazione comunale</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Piano regolatore generale</li><li>• Piano urbano della mobilità</li></ul>
<b>Gli strumenti della pianificazione territoriale sovraordinati</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Piano Urbanistico Provinciale</li><li>• Piano Generale di Utilizzazione delle Acque Pubbliche</li><li>• Carta di sintesi geologica</li><li>• Carta delle risorse idriche</li></ul>

## 3. IL CONTESTO AMBIENTALE, PAESAGGISTICO E TERRITORIALE

### 3.1 Sintesi del quadro conoscitivo: l'analisi SWOT ambientale

Il rapporto ambientale è finalizzato a individuare e descrivere le informazioni sullo stato dell'ambiente e delle risorse ambientali e paesaggistiche del territorio al fine di poter valutare gli effetti ambientali delle scelte di piano, delle alternative e per individuare eventuali azioni per la riduzione, mitigazione o compensazione degli effetti attesi. Dal momento che il Piano territoriale della comunità (PTC) relativo al territorio della Val d'Adige non è stato ancora approvato, la presente valutazione si configura come rendicontazione rispetto agli aspetti emersi e valutati nel PUP. Saranno pertanto richiamate tutte le informazioni e le questioni ambientali già valutate dal PUP, approfondendo unicamente quei temi che alla scala locale di dettaglio riveleranno nuovi aspetti. In particolare, l'analisi per componenti ambientali è finalizzata a descrivere le caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere interessate dall'attuazione della variante, approfondendo i punti di forza e di debolezza già emersi nel PUP, con particolare attenzione ai siti della rete Natura 2000, alle aree agricole di pregio e alle aree agricole del PUP.

A partire dall'analisi SWOT ambientale del territorio della Val d'Adige, condotta nell'ambito della valutazione strategica del PUP e sintetizzata di seguito (tab. 3), si procederà alla costruzione di alcuni possibili scenari di piano che costituiranno il punto riferimento per la successiva definizione delle alternative di piano.

*Tabella 3 - Analisi SWOT ambientale della Val d'Adige*

<b>Punti di forza e opportunità</b>	<b>Punti di debolezza e rischi</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Dotazione notevole di servizi e attrezzature collettive</li><li>• Vasta offerta di istituzioni culturali, formative e di ricerca</li><li>• Apprezzabili opportunità di lavoro</li><li>• Integrazione della qualità insediativa con la qualità paesaggistica</li><li>• Valorizzazione dei beni culturali, eventi espositivi e iniziative di promozione</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Eccessivo accentramento di servizi e attività potenzialmente decentrabili</li><li>• Pendolarismo</li><li>• Ripristino della qualità ambientale e urbana</li><li>• Consumo di suolo</li><li>• Cicli di approvvigionamento di risorse</li><li>• Produzione di emissioni</li><li>• Smaltimento dei reflui e dei rifiuti</li><li>• Delicatezza ambientale dell'area del M. Bondone</li></ul>

(Fonte: rielaborazione dal Rapporto di Valutazione strategica del PUP, pagg. 62-63)

E' evidente che la Variante oggetto di questo rapporto ambientale, prevedendo un unico intervento, localizzato in uno specifico punto del territorio comunale, risulta difficilmente confrontabile con la vastità dei temi proposti dalla SWOT ambientale riferita al territorio dell'intera Val d'Adige. Questa "differenza di scala" non preclude comunque una verifica di coerenza con alcuni specifici punti, come quello del consumo di suolo, verifica che verrà approfondita nel capitolo 5.

#### 4. LA COSTRUZIONE DEGLI SCENARI

La Direttiva Europea sulla VAS, così come la disciplina provinciale, non parlano esplicitamente di scenari ma fanno entrambe riferimento alle alternative. Si parla infatti di confronto tra "ragionevoli alternative", che devono essere individuate, descritte e valutate, nel rapporto ambientale, al fine di rendere espliciti e confrontabili gli effetti ambientali e le ragioni delle scelte di Piano. L'unico riferimento alla necessità di uno "scenario" è contenuto rispettivamente nel punto b) dell'Allegato 1 della Direttiva e nel punto c) dell'Allegato 1 della normativa provinciale in materia di VAS, laddove si dice che il Rapporto ambientale deve considerare gli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma: dunque il cosiddetto scenario "zero". Tale scenario non può però considerarsi sufficiente se confrontato con le finalità del processo di VAS indicate dalla direttiva europea.<sup>2</sup> Peraltro, risulta oramai consolidata l'opinione che senza un'analisi di scenario risulta difficile definire le alternative. Infatti, lo scenario si colloca nella fase di definizione degli obiettivi in quanto costituisce uno strumento che esplora il contesto in cui agisce il piano, ne individua le linee principali di trasformazione nel tempo e aiuta i pianificatori e i decisori nella formulazione degli obiettivi da perseguire. Le alternative invece si caratterizzano per essere vie diverse e fattibili per raggiungere obiettivi orientati alla sostenibilità nelle sue diverse dimensioni garantendo un elevato livello di protezione dell'ambiente. Qualunque sia la natura delle alternative (strategica, di azione, localizzativa, tecnologica, ecc), esse devono comunque essere fattibili (tecnologicamente, socialmente, economicamente) e, insieme, devono garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e concorrere alla promozione dello sviluppo sostenibile.<sup>3</sup>

Lo scenario rappresenta quindi *un esercizio di previsione finalizzato a stimare l'evoluzione nel tempo del contesto socio-economico, territoriale e ambientale su cui il piano agisce, in assenza delle azioni previste dal piano stesso*<sup>4</sup>, ossia delle "visioni" che consentono di analizzare e confrontare diversi possibili percorsi di cambiamento nel tempo e di mettere a fuoco gli elementi di forza e di debolezza delle possibili politiche quando tale cambiamento si svolge in condizioni di elevata incertezza. In questa ottica gli scenari possono costituire uno strumento particolarmente utile per migliorare il processo di VAS. Con la VAS, gli scenari divengono quindi uno strumento dal quale partire per definire le alternative di piano e al quale fare riferimento lungo l'intero processo di valutazione ambientale. Inoltre, gli scenari di piano devono integrare gli obiettivi di sostenibilità di livello strategico che costituiscono uno dei principali veicoli attraverso i quali i grandi obiettivi di sostenibilità sono realizzati concretamente sul territorio. Gli scenari prodotti durante la costruzione del piano potranno inoltre costituire un utile strumento per la definizione del programma di monitoraggio del piano medesimo, quali mezzi attraverso cui leggere gli scostamenti rispetto alle attese e alle aspettative iniziali.<sup>5</sup>

---

2 Si veda il capitolo 1, paragrafo 1.1.

3 Vedere "Le "filieri" di piani" di M.R. Vittadini, consultabile al seguente indirizzo internet: <http://www.regione.vda.it>.

4 Progetto Interreg IIIB MEDOCC, Linee guida per la Valutazione ambientale di piani e programmi, consultabile al seguente indirizzo internet: <http://www.interreg-enplan.org>.

5 Vedere "Scenari e scelta delle alternative" di C. Trèves consultabile al seguente indirizzo internet: <http://www.regione.vda.it>.

#### 4.1 Ambito di influenza territoriale

Tenuto conto che la variante in esame scaturisce da una specifica e puntuale istanza legata all'attuazione della zona C3 in località Ariol a Vigolo Baselga, e non già da una valutazione dello stato attuale dell'ambiente comunale, si ritiene ragionevole circoscrivere, per quanto possibile, le analisi e le valutazioni ambientali al solo territorio di Vigolo Baselga. A tale fine, nel successivo paragrafo si procederà a individuare le variabili ambientali e territoriali ritenute pertinenti e rilevanti per l'ambito territoriale considerato.

#### 4.2 Individuazione delle variabili ambientali e territoriali

A partire dai fattori ambientali proposti dalla normativa provinciale "VAS"<sup>6</sup> e con riferimento all'ambito di influenza considerato sono state individuate (tab. 4) quelle variabili, ambientali e antropiche, per le quali risulta plausibile attendersi una evoluzione nel tempo, sia positiva che negativa, anche in mancanza di indicatori specifici.

*Tabella 4 - Individuazione delle variabili ambientali e territoriali*

<b>Variabile</b>	<b>Rilevanza</b>	<b>Descrizione</b>
Cambiamenti del clima	No	
Risparmio energetico	No	
Inquinamento atmosferico, elettromagnetico, acustico	Sì	In termini di esposizione di residenti ad inquinamento acustico
Smaltimento e recupero rifiuti	No	
Conservazione della natura e della biodiversità	No	
Tutela delle acque	No	
Suolo	Sì	In termini di consumo di suolo
Insedimenti urbani	No	
Agricoltura	Sì	In termini di variazione della superficie agricola di pregio
Industria	No	
Turismo e commercio	No	
Mobilità e trasporti	Sì	In termini di possibili evoluzioni dell'offerta di trasporto pubblico, e di qualità della rete infrastrutturale
Qualità dell'ambiente urbano	Sì	In termini di sicurezza stradale per i cittadini
Tutela del paesaggio	Sì	In termini di compatibilità degli interventi con il paesaggio
Paesaggio e patrimonio culturale	No	
Rischi tecnologici	No	
Rischi naturali	Sì	In termini di effetti diretti sul rischio idrogeologico attuale, e quindi sulla popolazione, a seguito della variazione dell'uso del suolo.
Altri piani o progetti	Sì	In termini di verifica dell'attuazione di previsioni contenute in altri piani o di progetti (PUM)

<sup>6</sup> Allegato III al DPP 14.09.2006, n. 15-68/Leg, Appendice 3.

#### 4.3 Gli obiettivi di sostenibilità ambientale

Come accennato nel capitolo 4, gli scenari vanno costruiti integrando gli obiettivi di sostenibilità ambientale. Pertanto per ciascuna variabile considerata sono stati individuati uno o più obiettivi ritenuti significativi che costituiranno anche il riferimento sia per le verifiche di coerenza sia per la successiva fase di monitoraggio.

*Tabella 5 - Individuazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale*

<b>Variabile</b>	<b>Obiettivo di sostenibilità ambientale</b>
Inquinamento atmosferico, elettromagnetico, acustico	OS1 – Limitare l'esposizione dei residenti all'inquinamento acustico
Suolo	OS2 – Limitare il consumo di suolo
Agricoltura	OS3 – Limitare il consumo di aree agricole di pregio
Mobilità e trasporti	OS4 – Miglioramento della rete infrastrutturale esistente e connessioni in sicurezza con la viabilità principale OS5 – Agevolare la futura estensione dell'offerta di trasporto pubblico
Qualità dell'ambiente urbano	OS6 – Aumentare la sicurezza dei cittadini lungo la viabilità
Tutela del paesaggio	OS7 – Promuovere soluzioni progettuali compatibili con il paesaggio
Rischi naturali	OS8 – Escludere nuove previsioni che determinino un aggravamento del rischio idrogeologico (R3 e R4).
Altri piani o progetti	-

#### 4.4 Dallo scenario “zero” agli scenari alternativi

La modesta entità della Variante consente di creare degli scenari calati sul caso specifico e su un intorno limitato di territorio. La descrizione degli scenari sulla base delle variabili ambientali e territoriali scelte è riportata in tabella 6.

- “Scenario stato di fatto”: corrisponde appunto allo stato di fatto. Le previsioni urbanistiche per l'abitato di Vigolo Baselga non sono state tutte attuate, in particolare per la zona C3 non è mai stato presentato un piano attuativo ed attualmente l'area è lasciata a prato o coltivata in modo non intensivo fatta eccezione per l'esistenza di un edificio. La viabilità di collegamento fra la zona C3 e la S.S. 45 bis prevista dal PRG non è stata ancora realizzata. La S.S. 45 bis è una strada extraurbana secondaria, con un sostenuto carico giornaliero di mezzi leggeri e pesanti.
- “Scenario di riferimento (2020)”: corrisponde all'attuazione delle previsioni urbanistiche del PRG in vigore: la zona C3 è stata realizzata, e si può stimare che nei 150 – 200 appartamenti di nuova costruzione<sup>7</sup> vi siano ormai insediati 350 – 450 abitanti. La viabilità di collegamento fra l'area di recente espansione e la S.S. 45 bis è stata realizzata con un'uscita diretta. La S.S. 45 bis è una strada extraurbana secondaria, con un sostenuto carico giornaliero di mezzi leggeri e pesanti.
- “Scenario di variante (2020)”: corrisponde all'attuazione delle previsioni urbanistiche del PRG, così come modificato dalla Variante oggetto di questo rapporto ambientale: la zona C3 è stata realizzata, e si può stimare che nei 150 – 200 appartamenti di nuova costruzione vi siano ormai insediati 350 – 450 abitanti. La viabilità di collegamento fra l'area di recente espansione e la S.S. 45 bis è stata realizzata con un inserimento a circolazione rotatoria. La S.S. 45 bis è una strada extraurbana secondaria, con un sostenuto carico giornaliero di mezzi leggeri e pesanti.

<sup>7</sup> Secondo una stima approssimativa.

Per la costruzione degli scenari è stato considerato il range temporale 2012-2020 (medio periodo), in quanto entro tale data si dovrebbero concludere i lavori della variante stradale all'abitato di Vigolo Baselga, fissata dal Piano urbano della mobilità del Comune di Trento nell'anno 2018. Si procederà quindi a selezionare lo scenario preferito o comunque quello ritenuto più verosimile.

Tabella 6 - Gli scenari di piano

Variabile	Scenario stato di fatto	Scenario di riferimento (2020)	Scenario di variante (2020)
Inquinamento atmosferico, elettromagnetico, acustico	Allo stato di fatto all'interno della zona C3 è presente un solo edificio nel quale risiedono 7 abitanti quale potenziale ricettore esposto al rumore del traffico veicolare lungo la S.S. 45 bis.	La lottizzazione di Vigolo Baselga è stata attuata, e 350 – 450 persone vivono ad una distanza inferiore a 200 m dalla S.S. 45 bis. Plausibilmente il limite del centro abitato è stato ampliato comprendendo la nuova area di lottizzazione; questo ha portato ad un abbassamento del valore limite di immissione per la fascia di pertinenza della S.S. 45 bis ma anche ad un abbassamento del limite di velocità lungo quella strada, comportando benefici in termini di inquinamento acustico.	Lo scenario è analogo allo scenario di riferimento, ma l'introduzione di una circolazione a rotatoria all'incrocio fra viabilità di accesso alla nuova lottizzazione e la S.S. 45 bis ha portato ad un ulteriore rallentamento della velocità veicolare su quest'ultima.
Suolo	L'area destinata alla zona C3 è attualmente lasciata a prato o coltivata in modo non intensivo. Il suolo è permeabile ad eccezione della viabilità e dell'edificio esistente.	L'attuazione del piano di lottizzazione e la costruzione di diversi edifici ha inevitabilmente comportato l'impermeabilizzazione di parte di territorio.	Seppur per modesti quantitativi, l'introduzione della rotatoria ha comportato un aumento della superficie impermeabile rispetto allo scenario di riferimento.
Agricoltura	L'area destinata alla zona C3 è attualmente lasciata a prato o coltivata in modo non intensivo fatta eccezione per l'esistenza di un edificio.	L'attuazione del piano di lottizzazione non ha influenzato le aree "agricole" ed "agricole di pregio" individuate dal PUP.	Seppur per modesti quantitativi, l'introduzione della rotatoria ha comportato una riduzione di un'area "agricola di pregio".
Mobilità e trasporti	La S.S 45bis ha un traffico giornaliero medio di oltre 20.000 veicoli/giorno. <sup>8</sup> Nelle ore di punta e nelle giornate di spostamenti verso il Lago di Garda possono verificarsi rallentamenti. La zona in esame non è servita dal trasporto pubblico urbano ma non vi è nemmeno una forte richiesta.	L'attuazione della zona C3 ha portato un incremento della popolazione di circa 350 – 450 persone, comportando un marginale incremento di traffico veicolare lungo la S.S 45bis. L'intersezione a raso fra la viabilità d'accesso alla nuova area residenziale e la stessa S.S 45bis provoca potenziali situazioni di pericolo, rallentamenti in fase di inserimento e rende difficoltoso lo sviluppo della rete di trasporto pubblico a servizio della nuova area residenziale.	La modifica dell'accesso alla zona C3 ha consentito di ridurre la pericolosità sia in entrata che in uscita; ciò consente l'effettivo rispetto della velocità massima di 50 km/h. Una circolazione a rotatoria o la creazione di corsie di inserimento preferenziale permettono un'agevole uscita ed un sicuro inserimento sulla S.S 45bis dei mezzi di trasporto pubblico. La nuova zona residenziale è servita dal trasporto pubblico urbano ed extraurbano.
Qualità dell'ambiente urbano	L'abitato di Vigolo Baselga conta circa 300 residenti, <sup>9</sup> esistono i servizi di base ma di fatto Vigolo è un "abitato satellite" della città di	Nell'area in esame sorge un nuovo complesso residenziale, con una densità urbanistica adeguata rispetto all'"originale" abitato di	Scenario analogo a quello di riferimento con l'auspicabile diminuzione dell'utilizzo del mezzo privato a seguito dello sviluppo della

<sup>8</sup> Fonte: Comune di Trento – Servizio Opere di urbanizzazione primaria, Ufficio reti tecnologiche.

<sup>9</sup> Fonte: Comune di Trento – Servizi Demografici e decentramento.

		Trento. L'area in esame, limitrofa all'attuale perimetro del centro abitato, è un'area rurale coltivata in modo non intensivo, la proprietà è privata e non vi sono particolari percorsi che ne garantiscono l'attraversamento o la fruizione.	Vigolo ma che di fatto ne ha più che raddoppiato il numero di abitanti. Vigolo resta comunque legato a Trento per gran parte dei servizi e per l'attività lavorativa. Questo porta ad un evidente incremento di pendolarismo verso la città.	rete di trasporto pubblico urbano.
Tutela paesaggio	del	Gran parte dell'area in oggetto ricade in area di tutela ambientale, per cui i possibili interventi sono subordinati ad autorizzazione paesaggistica.	Le previsioni urbanistiche del PRG, gli eventuali interventi consentiti dalle norme vigenti e l'attuazione di nuove zone edificabili risultano compatibili con il paesaggio (comunque subordinate ad autorizzazione paesaggistica) ma non comportano la riqualificazione e/o il recupero di particolari zone urbane.	Le previsioni urbanistiche del PRG, gli eventuali interventi consentiti dalle norme vigenti e l'attuazione di nuove zone edificabili risultano compatibili con il paesaggio (comunque subordinate ad autorizzazione paesaggistica) ma non comportano la riqualificazione e/o il recupero di particolari zone urbane. La modifica dell'accesso alla zona C3 consente comunque di attribuire alla S.S 45 bis una connotazione urbana nel tratto di attraversamento dell'abitato.
Rischi naturali		L'attuazione delle previsioni urbanistiche del PRG e di eventuali interventi già consentiti dalle norme vigenti non modifica il livello di rischio idrogeologico.	L'attuazione delle previsioni urbanistiche del PRG, di eventuali interventi già consentiti dalle norme vigenti e di alcune nuove zone edificabili non modifica il livello di rischio idrogeologico.	Nessuna variazione rispetto allo scenario di riferimento. Il passaggio di una modesta area da destinazione agricola a destinazione viabilità non modifica il livello di rischio idrogeologico.
Altri piani o progetti			Attuazione della variante alla S.S 45 bis e della rotatoria a ovest dell'abitato lungo la medesima S.S, come previsto dal Piano urbano della mobilità.	Attuazione della variante alla S.S 45 bis e della rotatoria a ovest dell'abitato lungo la medesima S.S, come previsto dal Piano urbano della mobilità.

## 5. DEFINIZIONE E VALUTAZIONE DELLA “LOGICA” DI VARIANTE

Nella definizione degli obiettivi di un piano o programma si dovrebbe tenere conto del quadro istituzionale generale in modo da inserire l'intervento pianificatorio in un sistema di relazioni. Dal quadro informativo generale e da specifiche indagini si dovrebbero definire le esigenze e le criticità in termini sia di sviluppo che di conservazione. A partire da queste istanze dovrebbe discendere la formulazione degli obiettivi di piano che saranno valutati nel processo di VAS in funzione della loro sostenibilità.<sup>10</sup>

Nei capitoli successivi si procederà innanzitutto a definire la cosiddetta “logica” della variante, attraverso una classificazione gerarchica in obiettivi, strategie e azioni che sarà poi sottoposta a valutazione, tenendo conto anche degli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati in precedenza. Si procederà quindi alla identificazione delle alternative di variante e alla selezione dell'alternativa migliore sulla quale sarà condotta la successiva fase di valutazione dei potenziali effetti ambientali diretti e indiretti.

### 5.1 La “logica” di variante al PRG

Nel caso specifico, la formulazione degli obiettivi e delle azioni è scaturita dalla puntuale esigenza di risolvere la pericolosità del collegamento viario tra la zona C3 in località Ariol a Vigolo Baselga e la S.S. 45 bis previsto dal PRG e dal piano guida approvato.

Di seguito è stata ricostruita la “logica” della variante in esame a partire dalla Relazione illustrativa e dalla documentazione prodotta dal proponente della variante al piano guida ai fini del presente rapporto e tenendo conto dei punti di debolezza e dei rischi rilevati nel territorio della Val d'Adige nonché degli obiettivi di sostenibilità ritenuti pertinenti.

*Tabella 7 - La “logica” della variante al PRG*

Logica	Descrizione
<b>Problema</b>	<b>P1</b> - L'attuazione del collegamento viario tra la zona C3 e la S.S. 45 bis, previsto dal PRG vigente e dal piano guida della medesima zona, comporta un'immissione ortogonale in un tratto rettilineo che risulta estremamente pericoloso anche in considerazione del notevole traffico giornaliero nelle due direzioni e dell'ipotetico numero di auto in entrata e uscita dalla zona C3.
<b>Obiettivi generali</b>	<b>OB1</b> – migliorare l'infrastruttura in modo da ridurre la pericolosità del collegamento viario tra la zona C3 e la S.S. 45 bis.
	<b>OB2</b> – Contenere il consumo di suolo, soprattutto di aree agricole di pregio.
<b>Strategie</b> (Obiettivo specifico)	<b>S1</b> - Effettuare approfondimenti progettuali per individuare la soluzione progettuale che meglio soddisfi gli obiettivi fissati dal punto di vista sia tecnico che ambientale.
<b>Azioni</b> (Obiettivo operativo)	<b>A1</b> – Approvazione della variante al piano guida con effetto di variante al PRG (cartografia e Allegato 4.1) consistente nella modifica del collegamento viario tra la S.S. 45 bis e la zona C3 con l'introduzione di una nuova rotatoria lungo la medesima S.S.

### 5.2 La valutazione degli obiettivi di variante

In coerenza con quanto disposto dalla disciplina provinciale in materia di VAS la valutazione degli obiettivi è stata articolata nel seguente modo:

- verifiche di coerenza interna, finalizzate ad analizzare la coerenza tra gli obiettivi e le azioni

<sup>10</sup> Progetto Interreg IIIB MEDOCC, Linee guida per la Valutazione ambientale di piani e programmi, consultabile al seguente indirizzo internet: <http://www.interreg-enplan.org>.

della variante in esame e tra gli obiettivi della variante e i contenuti del PRG vigente e del Piano guida approvato;

- verifiche di coerenza esterna, finalizzate ad analizzare la coerenza tra gli obiettivi della variante e gli obiettivi di piani comunali settoriali (ad esempio il Piano urbano della mobilità) e di piani sovraordinati, in primo luogo il PUP. Sempre nell'ambito della coerenza esterna è verificata la sostenibilità ambientale degli obiettivi della variante rispetto agli obiettivi di sostenibilità definiti nel paragrafo 4.3.

### 5.2.1 Le verifiche di coerenza interna

Premesso che il PRG vigente non è stato assoggettato al processo di VAS e che i relativi contenuti non sono stati organizzati secondo una classificazione di tipo gerarchica organizzata in obiettivi-strategie-azioni, la variante in esame può considerarsi comunque coerente in quanto conferma, seppur con un diverso sviluppo, il collegamento tra la S.S. 45 bis e la zona C3. Si possono altresì considerare coerenti le relazioni tra gli obiettivi e le azioni della variante medesima.

### 5.2.2 Le verifiche di coerenza esterna

Le verifiche di coerenza esterna sono state condotte mediante il confronto tra gli obiettivi della variante e gli obiettivi e strategie dei seguenti riferimenti:

- analisi SWOT ambientale Val d'Adige;
- strategie vocazionali del territorio Val d'Adige;
- indirizzi strategici e strategie del PUP;
- obiettivi generali e specifici del PUM;
- obiettivi di sostenibilità ambientale.

**Tabella 8 - Verifica di coerenza esterna: Obiettivi variante - Analisi SWOT ambientale Val d'Adige**

C	Coerente	Analisi SWOT ambientale Val d'Adige*												
PC	Parzialmente coerente	Punti di forza e opportunità					Punti di debolezza e rischi							
NC	Non coerente	Dotazione notevole di servizi e attrezzature collettive	Vasta offerta di istituzioni culturali, formative e di ricerca	Apprezzabili opportunità di lavoro	Integrazione della qualità insediativa con la qualità paesaggistica	Valorizzazione dei beni culturali, eventi espositivi e iniziative di promozione	Eccessivo accentramento di servizi e attività potenzialmente decentrabili	Pendolarismo	Ripristino della qualità ambientale e urbana	Consumo di suolo	Cicli di approvvigionamento di risorse	Produzione di emissioni	Smaltimento dei reflui e dei rifiuti	Delicatezza ambientale dell'area del Monte Bondone
	Non pertinente													
Obiettivi Variante														
OB1														
OB2								NC				PC		
										C				

\* Il riferimento è costituito dal "Rapporto di Valutazione strategica" del PUP, pagg. 62-63.

**Tabella 9 - Verifica di coerenza esterna: Obiettivi Variante – Strategie vocazionali del PUP per il territorio della Val d'Adige**

Obiettivi Variante	C	Coerente	Strategie vocazionali del PUP per il territorio della Val d'Adige *									
	PC	Parzialmente coerente	Promuovere un patto tra la città di Trento e il territorio trentino che metta a fuoco, in termini di modernità, il ruolo della città come capoluogo e centro di servizi rispetto ai territori, in specie sotto i profili mobilità e delle funzioni	Perseguire una riconversione innovativa delle aree industriali dismesse che interessano in particolare Trento, ricercando l'adeguata connessione tra nuove attività produttive e potenzialità del territorio	Perseguire lo sviluppo ordinato delle attività industriali ed artigianali, incrementando la dotazione di servizi alle imprese	Promuovere uno sviluppo turistico integrato, al fine di valorizzare le risorse culturali (centro storico di Trento), ambientali e paesaggistiche (Monte Bondone), nonché le produzioni tipiche del territorio (viticoltura di pregio)	Promuovere le attività artigianali tradizionali nel centro storico di Trento e nei nuclei di antica origine dei sobborghi	Riorganizzare e governare il flusso di persone pendolari che gravitano sulla città di Trento	Riorganizzare le zone artigianali di espansione per raggruppamenti di aziende e/o consorzi	Organizzare la gerarchia delle reti infrastrutturali migliorando l'intermodalità garantendo alternative valide di trasporto pubblico e rendendo compatibile il traffico pesante a lungo raggio	Migliorare i collegamenti extra-provinciali	
	NC	Non coerente										
		Non pertinente										
OB1								PC		C		
OB2												

\* Il riferimento è costituito dall'elaborato E del PUP denominato "Indirizzi per le strategie della pianificazione territoriale e per la valutazione strategica dei piani", pag. 56.

**Tabella 10 - Verifica di coerenza esterna: Obiettivi Variante – indirizzi strategici/strategie del PUP**

Obiettivi Variante	Indirizzi strategici/Strategie del PUP*														
	Indirizzi strategici				Strategie										
	A. Identità	B. Sostenibilità	C. Integrazione	D. Competitività	I. Promuovere l'identità territoriale e la gestione innovativa e responsabile del paesaggio	II. Favorire uno sviluppo turistico basato sul principio di sostenibilità che valorizzi le risorse culturali, ambientali e paesaggistiche	III. Garantire la sicurezza del territorio e degli insediamenti	IV. Perseguire uno sviluppo equilibrato degli insediamenti	V. Perseguire un uso sostenibile delle risorse forestali, montane e ambientali	VI. Perseguire la permanenza e sviluppo delle aree agricole di pregio e promuovere l'agricoltura di montagna	VII. Perseguire un uso responsabile delle risorse ambientali non rinnovabili ed energetiche promuovendo il risparmio delle risorse e le energie alternative	VIII. Organizzare la gerarchia delle reti infrastrutturali garantendo i benefici sia a livello locale che provinciale	IX. Perseguire interventi sul territorio finalizzati a migliorare l'attrattività del Trentino per lo sviluppo delle attività produttive di origine endogene ed esogena	X. Favorire il manifestarsi di condizioni materiali e immateriali che agevolano l'integrazione tra gli attori economici, tra questi e le istituzioni e il sistema della ricerca	
OB1															
OB2															

\* Il riferimento è costituito dal "Rapporto di Valutazione strategica" del PUP, pagg. 66-67.

## Legenda

<b>C</b>	Coerente
<b>PC</b>	Parzialmente coerente
<b>NC</b>	Non coerente
	Non pertinente

Appare evidente che il confronto diretto degli Obiettivi di Variante con l'analisi SWOT ambientale, le strategie della Val d'Adige e gli indirizzi strategici e strategie del PUP, mette in evidenza la differenza di scala fra l'intervento oggetto di questa Variante e il contesto molto più ampio al quale si fa riferimento in queste matrici. L'esiguità della Variante permette però di approfondire singolarmente alcune coerenze o non coerenze evidenziate nelle matrici.

Nel confronto con l'analisi SWOT ambientale della Val d'Adige la Variante appare essere “non coerente” con il punto di debolezza o rischio “pendolarismo”: in realtà non è l'adeguamento della tipologia di innesto stradale a causare la non coerenza, quanto la stessa area di nuova espansione residenziale che graviterà presumibilmente sulla città di Trento, andando di fatto ad incrementare il fenomeno del pendolarismo. La coerenza con la voce “consumo di suolo” simboleggia l'attenzione che è stata posta in fase di scelta fra le alternative di Variante proprio a favore di soluzioni che ottimizzassero, oltre che la funzionalità e la sicurezza stradale, anche il consumo di suolo agricolo di pregio.

*Tabella 11 - Verifica di coerenza esterna: Obiettivi Variante – Obiettivi, strategie e azioni del PUM*

<b>Obiettivi del Piano urbano della mobilità*</b>	<b>OB1</b>
<b>Obiettivi generali</b>	
<b>OG.1.</b> Migliorare la qualità di vita e la vivibilità dello spazio urbano.	<b>C</b>
<b>OG.2.</b> Ridurre i costi, non solo economici, di fruizione del diritto di mobilità	<b>C</b>
<b>OG.3.</b> Garantire il diritto alla mobilità al minor costo ambientale e sociale possibile	<b>C</b>
<b>Obiettivi specifici</b>	
<b>OS.1.</b> Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico e, più in generale, migliorare le condizioni ambientali della città.	<b>C</b>
<b>OS.2.</b> Ridurre la pressione dei flussi veicolari sulla città, con particolare riguardo al centro storico ed alle zone residenziali, e l'occupazione di spazio da parte dei veicoli regolamentando la sosta su strada e in struttura.	<b>C</b>
<b>OS.3.</b> Ridurre l'incidentalità, aumentando il livello di sicurezza della rete di trasporto per tutti i modi di spostarsi.	<b>C</b>
<b>OS.4.</b> Aumentare la quota di mobilità ciclabile e pedonale.	
<b>OS.5.</b> Sviluppare un sistema di trasporto pubblico sia su ferro che su gomma competitivo, efficiente e sostitutivo del mezzo privato.	<b>C</b>
<b>OS.6.</b> Studiare, organizzare ed incentivare altri sistemi di trasporto pubblico collettivo, tra cui car pooling, car sharing, taxi collettivo, ecc.	
<b>OS.7.</b> Fornire indicazioni per una gestione della movimentazione delle merci meno impattante e più razionale.	
<b>OS.8.</b> Definire un quadro di coerenza con gli altri strumenti di programmazione e pianificazione.	
<b>OS.9.</b> Fare informazione e comunicazione per sensibilizzare e mettere in condizioni il cittadino di effettuare scelte più razionali sulla mobilità.	

\* Il riferimento è costituito dalla Relazione e dal Rapporto ambientale (pagg. 8-12) del PUM .

## Legenda

<b>C</b>	Coerente
<b>PC</b>	Parzialmente coerente
<b>NC</b>	Non coerente
	Non pertinente

L'Obiettivo di Variante OB1 “migliorare l'infrastruttura in modo da ridurre la pericolosità del collegamento viario tra la zona C3 e la S.S. 45 bis”, risulta essere coerente con molti obiettivi del PUM, soprattutto se tale intervento di miglioramento viene visto non solo come immediata soluzione di un problema di sicurezza ma anche come opportunità di prolungamento del servizio di trasporto pubblico, con tutti i conseguenti benefici in termini di mobilità.

*Tabella 12 - Verifica di coerenza esterna: Obiettivi Variante – Obiettivi di sostenibilità ambientale*

<b>C</b>	Coerente	<b>Obiettivi di sostenibilità ambientale</b>							
<b>PC</b>	Parzialmente coerente	OS1	OS2	OS3	OS4	OS5	OS6	OS7	OS8
<b>NC</b>	Non coerente								
	Non pertinente								
<b>Obiettivi Variante</b>									
OB1		<b>PC</b>			<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>		
OB2			<b>C</b>	<b>C</b>				<b>PC</b>	<b>C</b>

## 6. IDENTIFICAZIONE E VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE DI VARIANTE

### 6.1 Descrizione delle alternative di variante

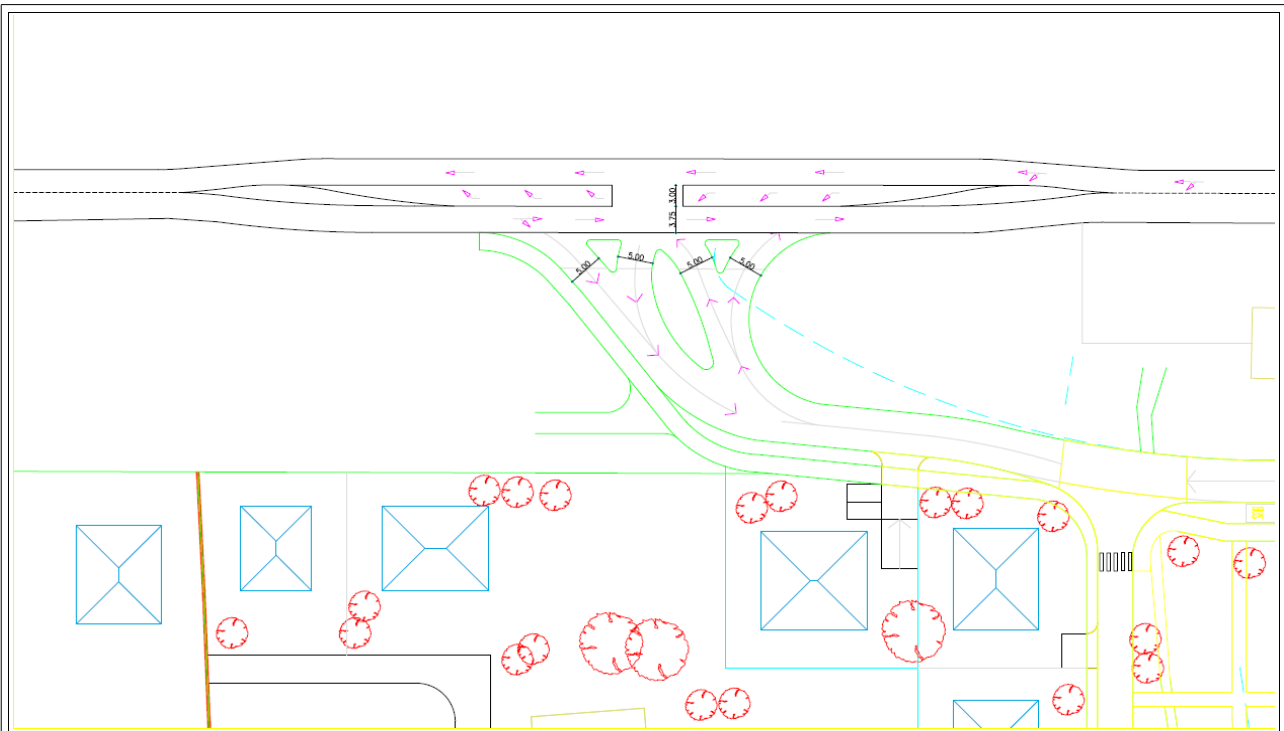
Come precisato nella Relazione della Variante al PRG, la modifica dell'accesso alla zona C3 nasce dalla puntuale esigenza di risolvere la pericolosità dell'accesso alla zona C3 previsto dal PRG vigente e dal piano guida approvato, segnalata in più occasioni sia dagli uffici provinciali sia dai proprietari delle aree ricomprese nella zona C3. In particolare, sono stati condotti degli approfondimenti progettuali finalizzati a individuare una soluzione di accesso in grado di garantire la percorribilità della S.S. 45 bis e la sicurezza nell'accessibilità alla nuova zona residenziale in coerenza con il PRG e senza vincolare la soluzione viaria ipotizzata a livello provinciale per l'attraversamento dell'abitato di Vigolo Baselga. La pericolosità della soluzione prevista dal PRG vigente appare evidente se si prendendo in considerazione le quantità in gioco: Il traffico veicolare lungo la S.S. 45 bis viene costantemente monitorato dal Comune di Trento con delle spire stradali che raccolgono i dati dei passaggi di mezzi leggeri e pesanti. In particolare per quel tratto di strada la spira posizionata all'altezza dell'abitato di Vigolo Baselga ha registrato nel corso del 2009 il transito di oltre 7.375.000 veicoli, ovvero un TGM (Traffico Giornaliero Medio) di oltre 20.200 veicoli/giorno, di cui il 6% sono mezzi pesanti.<sup>11</sup> Il dato è molto significativo e colloca il tratto di S.S. 45 bis fra i tratti stradali più trafficati dell'intero territorio comunale. Il carico aggiuntivo che sarà apportato dalla realizzazione della nuova zona di espansione residenziale (150 – 200 appartamenti) non inciderà significativamente sul traffico totale della S.S.45 bis, ma non è affatto trascurabile in termini di valutazione degli effetti di uscita ed inserimento, da qui la necessità di trovare una soluzione progettuale per l'inserimento tale da garantirne la sicurezza.

A partire dal parere positivo congiunto con prescrizioni espresso dal Servizio Opere Stradali e dal Servizio Gestione Strade è stata avviata la progettazione delle opere di urbanizzazione primaria previste dal piano guida.

Nelle seguenti schede sono descritte le principali alternative progettuali che sono state considerate, compresa quella che è stata poi selezionata e rispetto alla quale è stata condotta la successiva fase di valutazione dei potenziali effetti ambientali.

<sup>11</sup> Fonte: Comune di Trento – Servizio Opere di urbanizzazione primaria, Ufficio reti tecnologiche.

**Scheda 1** Descrizione alternativa progettuale n. 1



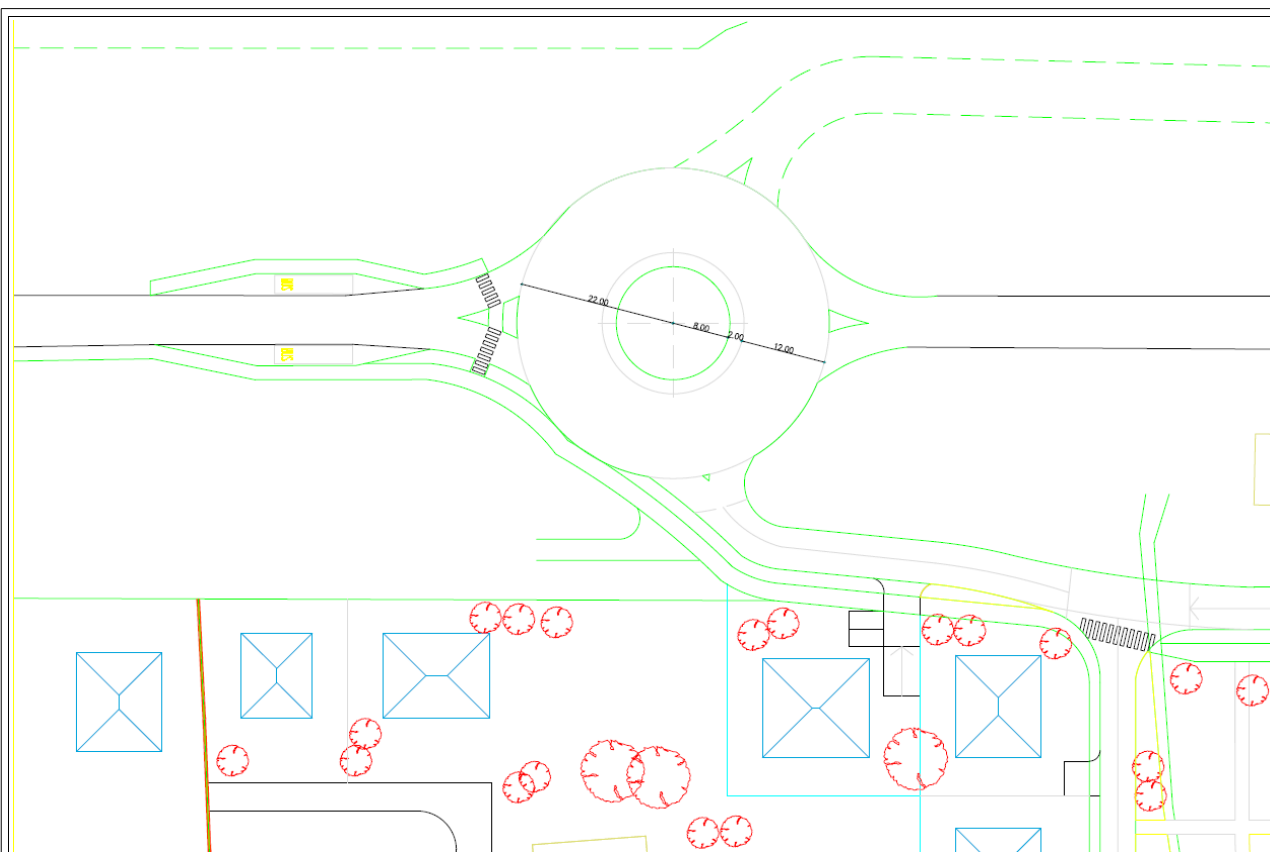
**Descrizione**

La soluzione progettuale è stata proposta all'Ufficio Strade della PAT che limita al minimo l'acquisizione di nuove aree esterne alla superficie destinata dalla lottizzazione, prevedendo una nuova corsia centrale con possibilità di immissione parziale e protetta con aiuole nelle due direzioni e un leggero disassamento rispetto all'attuale asse stradale. La soluzione non è stata ritenuta idonea.

**Superficie esterna alla lottizzazione:**

superficie a valle: 184 mq  
superficie a monte: 510 mq

**Scheda 2** Descrizione alternativa progettuale n. 2



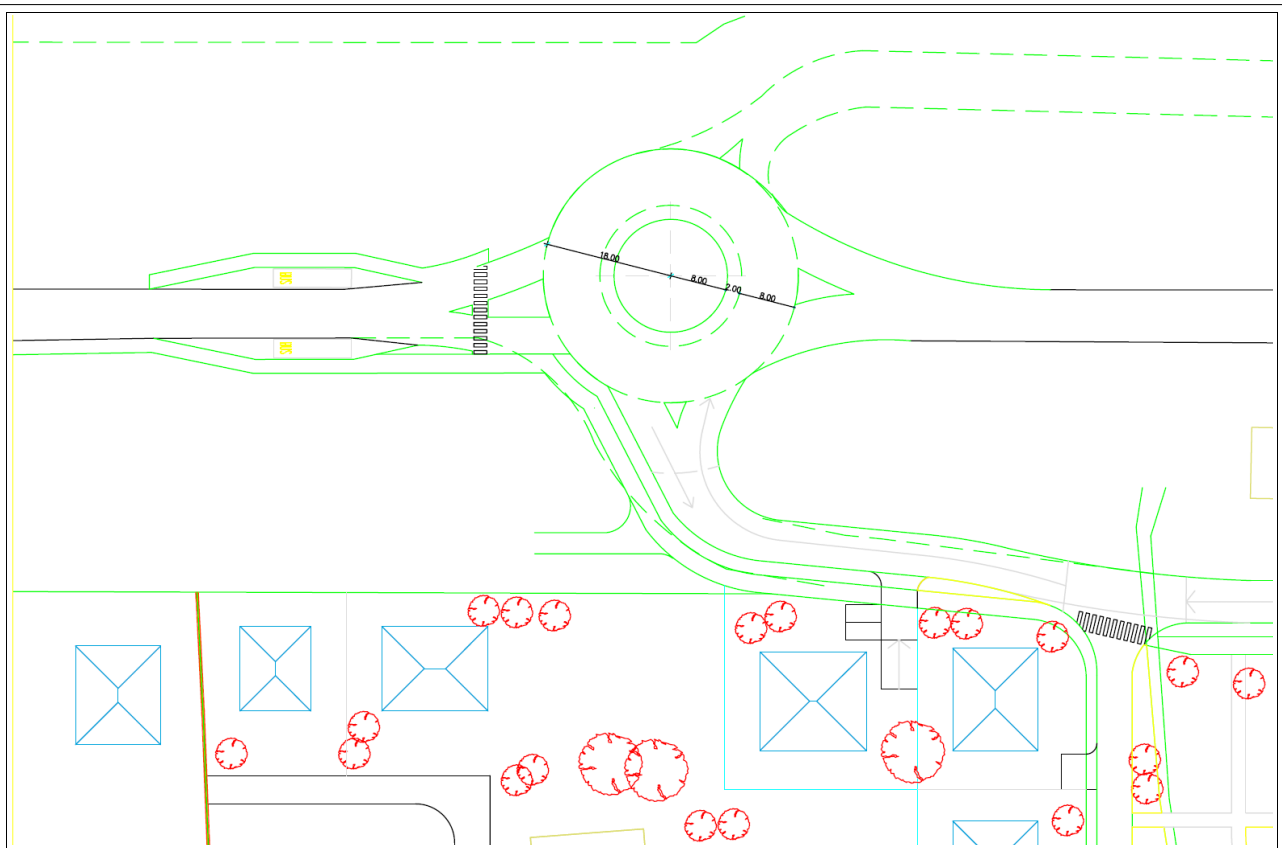
Descrizione

Soluzione progettuale con rotatoria con raggio di curvatura di diametro pari a 44 metri.  
Le dimensioni della rotatoria sono tali da comportare un maggior consumo di suolo rispetto alle soluzioni successive.

Superficie esterna alla lottizzazione:

superficie a valle: 839 mq  
superficie a monte: 702 mq

**Scheda 3** Descrizione alternativa progettuale n. 3

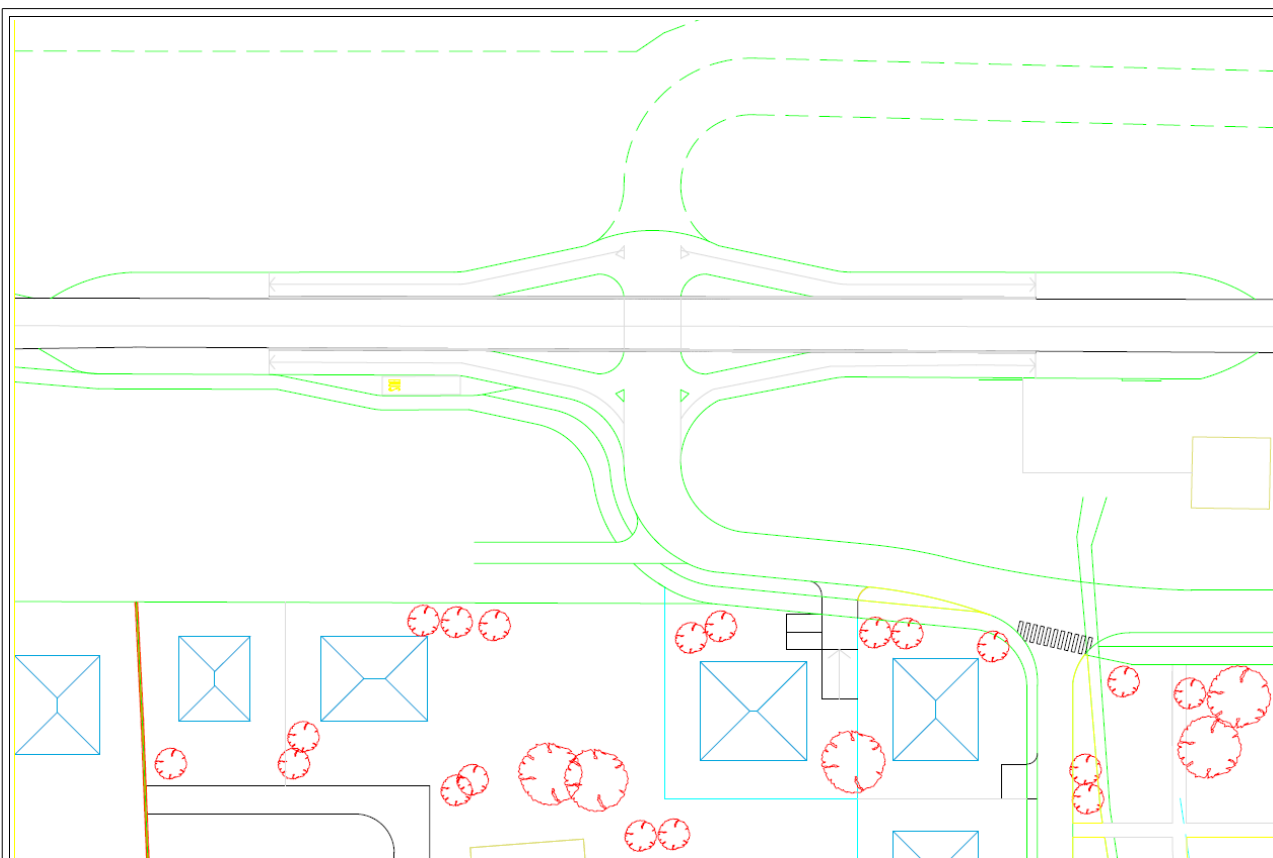
Descrizione

La soluzione progettuale risponde alla richiesta di verificare la possibilità dell'inserimento di una rotonda mantenendo quasi inalterato l'asse stradale nella direzione Trento – Riva del Garda spostando più a monte la rotonda e prevedendola con un diametro di 36 metri. L'eccessiva deviazione verso destra per coloro che transitavano nella direzione Riva del Garda ha convinto i tecnici PAT ad eliminare anche questa soluzione.

Superficie esterna alla lottizzazione:

superficie a valle: 945 mq  
superficie a monte: 461 mq

#### **Scheda 4** Descrizione alternativa progettuale n. 4



##### Descrizione

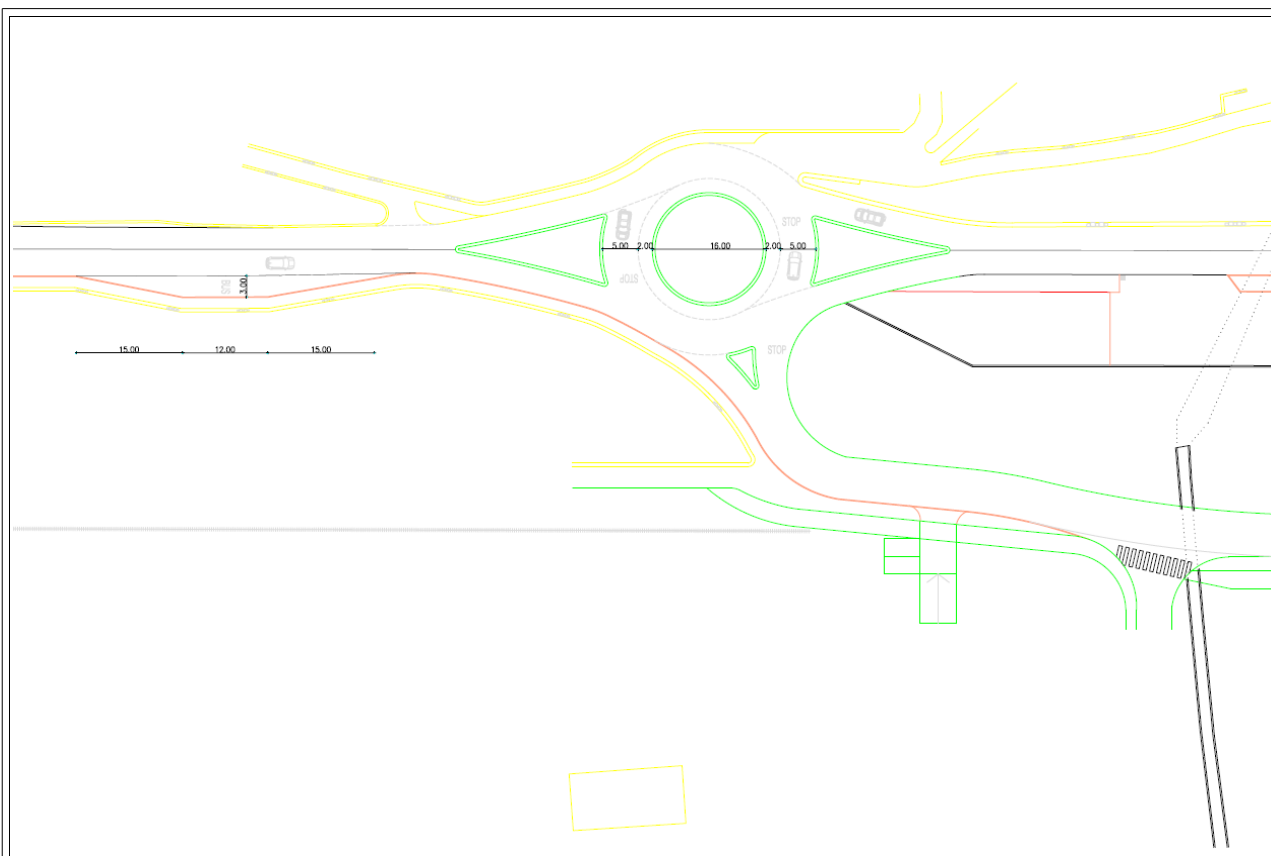
Soluzione progettuale con svincolo a diamante con sottopasso ortogonale all'asse della carreggiata. Questa soluzione è stata abbandonata in primo luogo per l'eccessivo costo dell'opera, stimato nel 2005 in oltre euro 3.000.000, i notevoli vincoli strutturali anche alla luce di alcune ipotesi sulla futura viabilità previste dalla PAT che prevedevano anche un parziale interrimento della strada in corrispondenza dell'abitato di Vigolo Baselga e infine per l'eccessiva superficie esterna alla lottizzazione che si sarebbe dovuta acquisire per realizzare 4 corsie di decelerazione per l'attraversamento del sottopasso con una serie di problemi non indifferenti come ad esempio lo spostamento dell'attuale stazione di servizio

##### Superficie esterna alla lottizzazione:

superficie a valle: 772 mq

superficie a monte: 970 mq

**Scheda 5** Descrizione alternativa progettuale n. 5



Descrizione

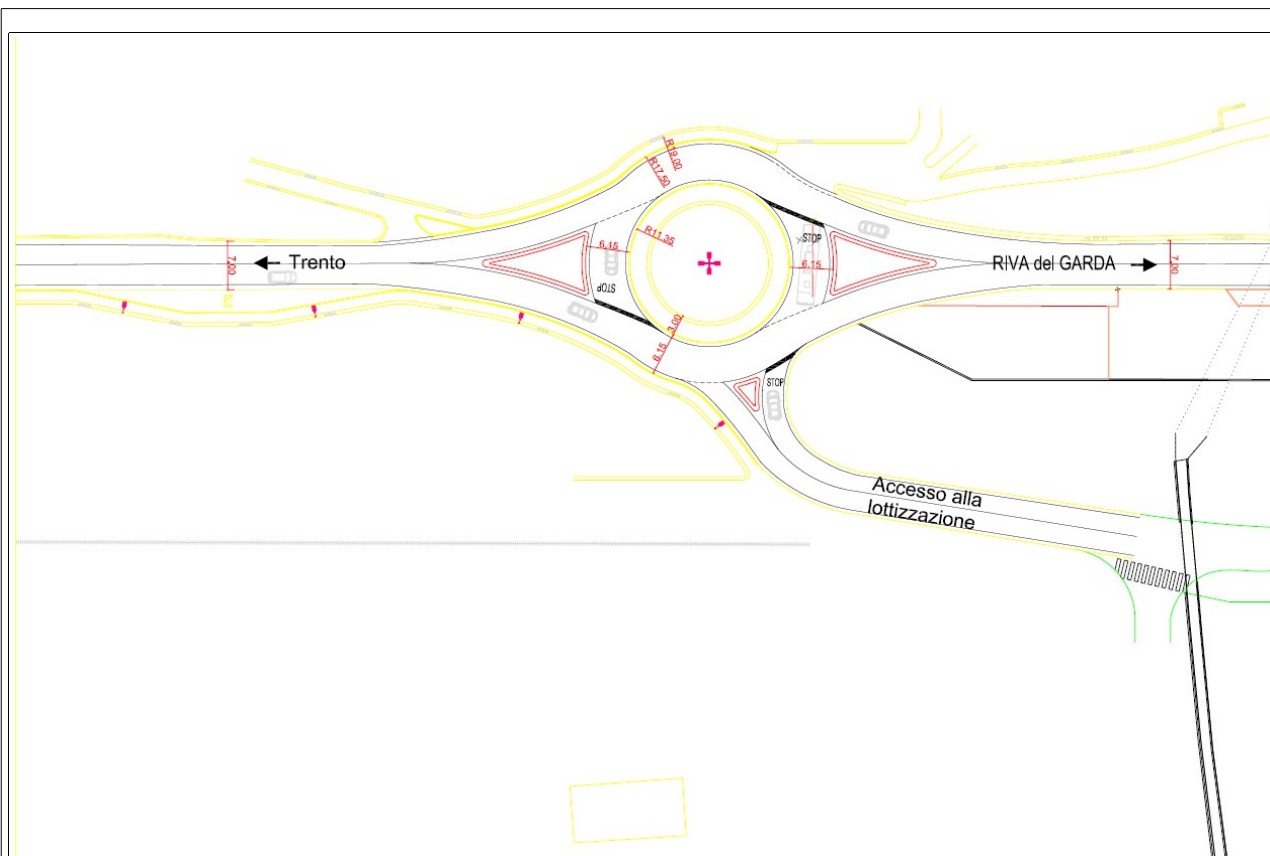
Soluzione progettuale con rotatoria di raggio esterno di 15 metri oltre un marciapiede di 1,50 metri.

Superficie esterna alla lottizzazione:

superficie a valle: 507 mq

superficie a monte: 613 mq

**Scheda 6** Descrizione alternativa progettuale n. 6



**Descrizione**

Considerando la necessità che nella parte interna della rotatoria possa stazionare provvisoriamente un autobus è stata approvata in via preliminare dalla PAT la soluzione con un raggio di curvatura di 17,50 metri oltre a un marciapiede di 1,50 metri. Su tale soluzione è stata impostata la variante al piano guida della zona C3 in esame e la conseguente variante al PRG.

**Superficie esterna alla lottizzazione:**

superficie a valle: 600 mq

superficie a monte: 614 mq

Nei successivi paragrafi si effettuerà una verifica preliminare della compatibilità territoriale e ambientale dell'alternativa di variante selezionata (alternativa progettuale n°6) alla quale seguirà la valutazione dei potenziali effetti ambientali diretti e indiretti generati dalla medesima alternativa rispetto alle variabili considerate inizialmente. Ciò consentirà di individuare eventuali misure di mitigazione e/o di compensazione ambientale da adottare in sede di progettazione e/o di esecuzione.

## 6.2 Verifica preliminare della compatibilità territoriale e ambientale

Ai fini della verifica della compatibilità ambientale e territoriale dell'alternativa di variante considerata, nel presente paragrafo si procederà a individuare eventuali incompatibilità rispetto ai principali vincoli ambientali e territoriali non analizzati nell'ambito delle verifiche di coerenza descritte nel capitolo precedente. La suddetta verifica consiste quindi in una ulteriore verifica di “coerenza esterna” tra le azioni della variante e gli ulteriori vincoli ambientali e territoriali contenuti nel PUP e nel PGUAP.

*Tabella 13 - Verifica preliminare della compatibilità ambientale e territoriale*

Compatibilità ambientale e territoriale*			Alternativa Variante	
			Verifica	Descrizione
<b>PUP</b>				
Inquadramento infrastrutturale	Quadro p.	Rete idrografica		
		Elementi geologici e geomorfologici		
		Aree agricole e silvo-pastorali	BC	Seppur modesta, l'alternativa di variante comporta una riduzione di un'area agricola di pregio
		Aree a elevata naturalità		
	Quadro s.	Sistema degli elementi storici		
		Sistema degli insediamenti urbani	C	Il PUP riprende la stessa perimetrazione della zona C3 del PRG come “area insediativa”
		Sistema infrastrutturale	C	La S.S. 45 bis è individuata nel PUP come una viabilità principale
	Quadro t.	Paesaggi rappresentativi		
Reti	Reti ecologico-ambientali			
	Sistema insediativo e infrastrutturale	Aree funzionali		
		Reti per la mobilità	C	La S.S. 45 bis è indicata dal PUP come viabilità principale da potenziare
		Reti energetiche		
Paesaggio	Unità di paesaggio percettivo			
	Carta delle tutele paesistiche		C	L'area in oggetto ricade in area di tutela ambientale, per cui i possibili interventi sono subordinati ad autorizzazione paesaggistica

Carta del paesaggio	<b>C</b>	Sistema complesso di interesse rurale: comprende territori decisivi per conservare l'equilibrio territoriale e urbanistico tra aree edificate e aree libere
Carta delle risorse idriche		
<b>PGUAP</b>		
Rischio idrogeologico		
Ambiti fluviali		
Carta di sintesi geologica	<b>C</b>	L'intervento proposto dalla Variante è compatibile con le aree con penalità gravi o medie e con le aree con penalità leggere

\* Il riferimento è costituito dalle cartografie del PUP, allegato C, e del PGUAP.

### Legenda

<b>C</b>	Compatibile
<b>PC</b>	Parziale compatibilità
<b>BC</b>	Bassa compatibilità
<b>NC</b>	Nessuna compatibilità

## 6.3 Valutazione degli effetti ambientali

Nel presente paragrafo si procederà a individuare e valutare i potenziali effetti ambientali diretti e indiretti indotti dall'attuazione della variante in esame al fine di valutare la necessità o meno di definire eventuali interventi di mitigazione e/o compensazione ambientale. Le variabili ambientali e territoriali prese in esame sono quelle ritenute correlate con l'intervento proposto dalla Variante.

*Tabella 14 - Valutazione degli effetti ambientali diretti e indiretti*

Variabili ambientali e territoriali	Alternativa di Variante	
	Valutazione	Descrizione
Inquinamento atmosferico	<b>+</b>	La razionalizzazione di un inserimento su una viabilità principale non influisce direttamente sull'inquinamento atmosferico, ma la possibile estensione del servizio pubblico può favorire l'utilizzo di quest'ultimo in alternativa al mezzo privato, con conseguenze positive sull'inquinamento atmosferico
Inquinamento acustico	<b>+</b>	In linea generale l'abbassamento della velocità lungo il tratto di S.S. 45 bis limitrofo alla nuova zona residenziale può portare dei benefici in termini di rumorosità veicolare
Suolo	<b>-</b>	Anche se in modo più contenuto rispetto ad altre soluzioni progettuali, l'alternativa di variante n°6 prevede comunque un aumento della superficie impermeabilizzata ed una riduzione di suolo agricolo di pregio
Insedimenti urbani	<b>++</b>	La modifica dell'accesso alla zona C3 consente comunque di attribuire alla S.S. 45 bis una connotazione urbana nel tratto di attraversamento dell'abitato.
Agricoltura	<b>-</b>	Riduzione di un'area agricola di pregio del PUP
Mobilità e trasporti	<b>++</b>	Soluzione progettuale che garantisce una sicurezza elevata dell'inserimento sulla S.S. 45 bis della viabilità di accesso alla nuova zona di espansione e favorisce l'estensione a tale zona del trasporto pubblico

## Legenda

++	Effetto molto positivo
+	Effetto positivo
-	Effetto parzialmente negativo
--	Effetto negativo
?	Effetto incerto
	Effetto assente

### 6.4 Evoluzione dello scenario di variante

Nel corso della formazione della variante al PRG in esame la Commissione consiliare per l'Urbanistica, opere pubbliche e viabilità ha ravvisato l'opportunità di consentire la sopraelevazione degli edifici fino a 11-13 metri per un massimo del 35% della superficie coperta al fine di favorire la realizzazione di spazi verdi di maggiore superficie. Tale modifica ha richiesto l'integrazione della scheda della zona C3 contenuta nell'allegato 4.1 del PRG.

La struttura organizzativa competente e la struttura ambientale hanno accertato che per tale modifica ricorrono le condizioni di esonero di cui all'art. 3 bis, comma 8, del "Regolamento VAS" e nello specifico la condizione identificata dalla lettera c) in quanto la modifica proposta, non comportando una variazione degli indici edificatori, rientra nelle modifiche delle disposizioni concernenti le caratteristiche edilizie e i dettagli costruttivi degli interventi, come precisato dalla Circolare del Consorzio dei Comuni (20/2011). Si tratta, infatti, di una modifica degli elementi geometrici delle costruzioni come definiti dall'articolo 2 dell'allegato 1 alla D.G.P. n. 2023 del 3 settembre 2010.

Ciò premesso, con riferimento ai potenziali effetti ambientali, si ritiene che tale modifica potrà consentire una riduzione della superficie impermeabile qualora in sede di approvazione dei piani di lottizzazione sia prevista anche una concentrazione dei sedimi degli edifici, oltre a un plausibile miglioramento della qualità del contesto abitativo in virtù dell'aumento degli "spazi verdi". Per quanto riguarda il potenziale impatto paesaggistico derivante dalla sopraelevazione degli edifici, la Commissione per la pianificazione territoriale e il paesaggio per i Comuni di Trento, Aldeno, Cimone e Garniga Terme ha autorizzato la predetta modifica senza prescrizioni. Ad ogni modo, tale aspetto potrà essere valutato solo in sede di piano di lottizzazione una volta definita l'articolazione spaziale e planivolumetrica degli edifici.

## 7. LA VERIFICA DEGLI EFFETTI FINANZIARI DELLA VARIANTE

Nell'ottica di una valutazione che sia sostenibile anche in termini economici, la disciplina provinciale in materia di valutazione ambientale dei piani e dei programmi prevede che nell'ambito del processo di rendicontazione urbanistica sia effettuata anche una verifica degli effetti finanziari indotti dall'attuazione delle previsioni di piano rispetto alla programmazione economica comunale.

Nel caso della variante in esame, la nuova destinazione impressa ai terreni interessati dalla realizzazione della rotatoria comporta la possibilità di intervento per mezzo di procedura espropriativa nei casi in cui non vi sia la messa a disposizione degli stessi da parte dei lottizzanti. Va però evidenziato che grandissima parte dei terreni ove sarà realizzata la rotatoria sono di proprietà o in disponibilità dei proponenti il Piano guida, i quali in occasione del prossimo Piano attuativo di iniziativa privata cederanno i terreni all'Amministrazione comunale e si impegneranno alla realizzazione dell'opera di urbanizzazione primaria. Gli effetti finanziari derivanti dalla necessità di espropriare i pochi terreni non oggetto di cessione saranno oggetto di approfondimento e stima proprio in occasione dell'approvazione dei Piani attuativi di iniziativa privata.

## 8. PARTECIPAZIONE E CONSULTAZIONE PUBBLICA

L'articolo 5 del regolamento provinciale in materia di VAS disciplina la fase di consultazione finalizzata al coinvolgimento di soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico. In particolare, è richiesto che la proposta di piano o programma e il rapporto ambientale siano messi a disposizione del pubblico in osservazione delle disposizioni procedurali previste dalle norme vigenti concernenti la fase di pubblicità dei piani o programmi in corso di formazione. Nel caso specifico, trattandosi di una variante al PRG si applica la procedura prevista dall'articolo 148, comma 5 della L.P. 1/2008. Inoltre, la proposta di variante sarà messa a disposizione del pubblico mediante il deposito presso gli uffici del soggetto competente e la pubblicazione sul proprio sito web.

### 8.1 La mappatura dei soggetti coinvolti e modalità di partecipazione pubblica

Nel disciplinare il metodo partecipativo la normativa provinciale in materia di valutazione ambientale di piani e programmi, individua due categorie di soggetti legittimati a partecipare ai procedimenti di pianificazione:

- soggetti competenti in materia ambientale;
- pubblico, inteso come una o più persone fisiche o giuridiche, nonché le associazioni, le organizzazioni e i gruppi di persone.

In considerazione delle finalità e dei contenuti della variante in esame non si è ritenuto necessario attivare particolari forme di consultazione del pubblico e dei portatori di interessi, ulteriori rispetto a quelle stabilite dalla legge urbanistica. Ad ogni modo, oltre ai soggetti coinvolti direttamente nel processo di rendicontazione urbanistica, elencati nel paragrafo 1.2.2, nella seguente tabella sono riportati gli ulteriori soggetti interessati alla formazione della variante nonché alla formulazione di osservazioni e/o al rilascio di pareri di competenza.

*Tabella 15 - Soggetti interessati dal processo di rendicontazione urbanistica*

<b>Ulteriori soggetti comunali competenti in aggiunta a quelli della struttura organizzativa</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Servizio Opere di urbanizzazione primaria</li></ul>
<b>Soggetti competenti in materia ambientale</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Servizio Utilizzazione acque pubbliche</li></ul>
<b>Enti territorialmente interessati</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio</li><li>• Servizio Opere stradali</li><li>• Servizio Gestione strade</li></ul>

Nel presente rapporto ambientale si darà atto dell'esito dell'integrazione delle considerazioni ambientali nella variante in esame conseguenti alle osservazioni pervenute durante il periodo di deposito.

### 8.2 Strumenti e fasi della partecipazione

Al fine di coinvolgere e dare adeguato spazio a ciascun soggetto coinvolto nelle varie fasi di formazione della variante in esame, sono stati adottati i seguenti strumenti di informazione e comunicazione:

- incontri partecipazione: rivolti prevalentemente ai soggetti istituzionali quali commissioni consiliari, Giunta comunale, Circoscrizioni, ecc.
- incontri specifici con Autorità ed Enti aventi competenze sul territorio comunale e/o provinciale.

Di seguito è riportato l'elenco dei vari passaggi di consultazione e partecipazione dei soggetti portatori di interesse coinvolti. Tale elenco sarà integrato con le ulteriori consultazioni che si terranno fino all'adozione definitiva della variante in esame.

*Tabella 16 - Sintesi degli incontri e delle consultazioni*

<b>Data</b>	<b>Tema</b>	<b>Modalità partecipativa</b>	<b>Pubblico</b>	<b>Enti e istituzioni</b>	<b>Autorità ambientali (APPA)</b>	<b>Altri soggetti</b>
14/06/2011	Richiesta autorizzazione paesaggistica	Commissione Comprensoriale per la Tutela Paesaggistica Ambientale		<b>X</b>		
24/10/2011	Illustrazione variante	Giunta comunale		<b>X</b>		
06/08/2012	Richiesta parere	Commissione Edilizia		<b>X</b>		
26/07/2012 28/09/2012	Richiesta parere	Commissione Edilizia		<b>X</b>		
28/09/2012	Richiesta autorizzazione paesaggistica	Commissione per la pianificazione territoriale e il paesaggio		<b>X</b>		
22/10/2012	Richiesta parere	Circoscrizione Bondone		<b>X</b>		
14/11/2012 13/12/2012 23/01/2013	Illustrazione variante	Commissione consiliare per l'Urbanistica, opere pubbliche e viabilità		<b>X</b>		
21/02/2013	Richiesta parere	Circoscrizione Bondone		<b>X</b>		
25/02/2013	Richiesta variante autorizzazione paesaggistica	Commissione per la pianificazione territoriale e il paesaggio		<b>X</b>		
01/07/13	Invio variante per valutazione tecnica	PAT – Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio		<b>X</b>		
04/07/13	Richiesta parere	PAT – Servizio Autonomie locali		<b>X</b>		
09/07/13	Richiesta parere	Amministrazione separata Usi civici		<b>X</b>		

### 8.3 Sintesi dei risultati dei processi di consultazione e confronto

Come precisato nelle “Indicazioni metodologiche” provinciali, questo paragrafo è finalizzato a rendere conto della fase di consultazione.

Nel periodo di deposito della Variante, avvenuto dal 1 luglio 2013 al 31 luglio 2013, non è pervenuta nessuna osservazione.

Come disposto dall'articolo 148 della LP 1/2008, l'avviso di deposito è stato pubblicato sul quotidiano locale “L'Adige” e gli elaborati della Variante sono stati pubblicati sul sito web del Comune di Trento. Contestualmente la Variante è stata trasmessa al Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio della PAT per l'acquisizione del relativo parere tecnico. Dal momento che la nuova previsione stradale va ad interessare beni gravati da usi civici, contestualmente al deposito si è

provveduto a trasmettere la Variante anche al Servizio Autonomie Locali della PAT, per l'indizione della conferenza di servizi come previsto dall'articolo 18, comma 3, della Legge provinciale 14 giugno 2005, n. 6, e all'Amministrazione separata Usi civici di Vigolo Baselga per l'espressione del parere di competenza.

### *8.3.1 La valutazione tecnica del Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio*

Ai sensi dell'articolo 148, comma 5, della LP 1/2008 il Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio ha espresso la valutazione tecnica di competenza, trasmessa in data 9 agosto 2013 rispetto alla quale si riportano le seguenti precisazioni.

La valutazione tecnica evidenzia l'opportunità di un approfondimento rispetto al Sistema degli elementi storici dell'Inquadramento strutturale e rispetto le considerazioni espresse per la verifica rispetto alla compatibilità con i contenuti della Carta delle tutele paesistiche ed alla Carta del paesaggio. Su questi ultimi aspetti si rileva che l'analisi della compatibilità paesaggistico-ambientale della previsione va fatta nella rendicontazione in quanto le successive autorizzazioni potranno esprimersi solo sulle modalità di esecuzione non sulla coerenza della localizzazione. In particolare la valutazione tecnica segnala che l'area è interessata da terrazzamenti storici in buono stato di conservazione e che la perdita, anche parziale, di tali elementi storici caratteristici del tratto a monte della S.S. 45 bis vanno considerati e soppesati nell'ambito dell'autovalutazione e nella scelta della tipologia di innesto più opportuna.

A questo proposito si evidenzia e si ricorda che la soluzione in esame è, fra le tante ipotizzate, quella che ha incontrato il favore dei competenti uffici provinciali perché è quella che risponde agli obiettivi prefissati. Inoltre, proprio perché si tratta pur sempre di una previsione urbanistica generale, solo in sede di pianificazione attuativa potrà essere approfondito il tema dell'inserimento paesaggistico-ambientale sulla base del progetto definitivo dell'opera pubblica.

La valutazione tecnica richiama e conferma le prescrizioni contenute nei precedenti pareri espressi dal Servizio Infrastrutture Stradali e Ferroviarie, dal Servizio Gestioni Strade e dal Servizio Opere Stradali con note n. 2810 del 18 marzo 2008, n. 8356 dell'11 agosto 2008 e 126429 del 30 novembre che si riportano:

- si prescrive di studiare lo svincolo in modo tale che l'uscita e l'immissione da e sulla S.S. 45 bis avvenga a destra, senza attraversamenti della mezzzeria della carreggiata centrale;
- vista l'elevata pendenza della nuova strada che conduce alla lottizzazione, al fine di garantire lo stazionamento in sicurezza ai veicoli che si apprestano ad immettersi sulla S.S. 45 bis, si prescrive che per una lunghezza almeno 10 metri a confine con la S.S. 45 bis, la sede viabile sia pressoché pianeggiante;
- dovrà essere migliorata con idonei raggi di curvatura sia d'entrata che di uscita, l'accesso interpodereale esistente, situato in contrapposizione allo svincolo di progetto;
- si dovrà prevedere una rete di captazione e smaltimento delle acque stradali sia dell'accesso interpodereale sia di tutta l'opera;
- si prescrive che la nuova intersezione preveda un opportuno studio di razionalizzazione dell'illuminazione pubblica al fine di garantire una corretta percezione dell'ostacolo;
- per gli interventi relativi alla modifica dell'accesso esistente e/o alla costruzione di sottoservizi e simili che interessano la S.S. 45 bis, di competenza della Provincia Autonoma di Trento, le autorizzazioni saranno emesse sulla base dei progetti definitivi e/o esecutivi, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti;
- dovrà essere redatto, concordando con gli scriventi Servizi, un nuovo tipo di frazionamento con la successiva intavolazione ai vari enti delle realtà gestite.

### *8.3.2 Beni di uso civico*

Poiché la Variante coinvolge beni gravati da usi civici, la documentazione è stata inviata il 4 luglio 2013 al Servizio Autonomie Locali il quale ha risposto con nota del 2 agosto 2013 che, a decorrere dalla data di approvazione della Deliberazione della Giunta Provinciale n. 1479 del 19 luglio 2013 tutti i procedimenti di cui all'art. 18 della L.p. 14 giugno 2005 n. 6 recante "nuova

disciplina dell'amministrazione dei beni di uso civico", per i quali la Conferenza dei Servizi non si è ancora pronunciata, vengono definiti secondo la nuova procedura. Pertanto è intervenuta la non necessità del parere della conferenza richiesto, sempre che il soggetto competente al quale spetta l'amministrazione di uso civico, cui si intende mutare la destinazione urbanistica, non si sia espresso con parere sfavorevole.

L'Amministrazione separata Usi civici di Vigolo Baselga, alla quale era stata inviata la richiesta il 9 luglio 2013, ha espresso parere favorevole con propria deliberazione del 20 settembre 2013.

## 9. IL PROGRAMMA DI MONITORAGGIO DELLA VARIANTE

Come richiesto dalla disciplina provinciale in materia di VAS il rapporto ambientale deve contenere anche il programma di monitoraggio della variante finalizzato a verificare sia l'attuazione delle azioni proposte sia gli effetti ambientali e finanziari attesi. In considerazione dei contenuti della variante in esame si ritiene ragionevole definire fin da subito il programma di monitoraggio che potrà comunque essere modificato o integrato sulla base di osservazioni e/o di pareri pervenuti successivamente alla prima adozione.

Vista l'entità della Variante, che di fatto prevede una singola opera, si propone di limitare la fase di monitoraggio allo stato di avanzamento della realizzazione di tale opera, integrandolo eventualmente con i dettagli costruttivi della progettazione definitiva, e con una cadenza biennale. Lo stato di avanzamento verrà reso pubblico sul sito internet del Comune di Trento, nella sezione "Valutazioni ambientali" dell'area tematica "Ambiente e Territorio", affiancando questo stesso documento di Rendicontazione Urbanistica.

## 10. LA SINTESI DEL PROCESSO DI RENDICONTAZIONE URBANISTICA

In coerenza con quanto previsto dalle "indicazioni metodologiche" provinciali, in sede di adozione definitiva della variante in esame si procederà a sintetizzare la Rendicontazione urbanistica ossia a riassumere il processo seguito e i risultati ottenuti. In particolare, tale sintesi sarà tradotta nell'elaborato denominato "Dichiarazione di sintesi" che costituisce l'atto conclusivo della Rendicontazione urbanistica ed è redatta dal soggetto competente per descrivere le modalità con cui l'intero processo ha influenzato i contenuti della Variante. In pratica, tale documento sintetizza le conclusioni della rendicontazione ed esprime le ragioni delle scelte adottate.

Inoltre, in considerazione dei contenuti della variante si ritiene ragionevole non predisporre il documento denominato "Sintesi non tecnica" in quanto si ritiene che il presente rapporto sia stato redatto con un linguaggio il più possibile comprensibile anche ai non esperti.

## 11. CONCLUSIONI

La Variante proposta consiste nella modifica dell'accesso alla zona C3 e nasce dalla puntuale esigenza di risolvere la pericolosità della previsione di accesso alla medesima zona dal PRG vigente e dal piano guida approvato, segnalata in più occasioni sia dagli uffici provinciali sia dai proprietari delle aree ricomprese nella zona C3. Sull'alternativa di variante selezionata (alternativa n. 6) è stata condotta la valutazione degli effetti ambientali diretti e indiretti rispetto alle variabili ambientali e territoriali ritenute correlate con l'intervento proposto, dalla quale è emerso una valutazione sostanzialmente positiva, fatta eccezione per il, seppur contenuto, consumo di suolo previsto e la riduzione di un'area agricola di pregio. In compenso, la Variante consente di attribuire alla S.S 45 bis una connotazione urbana nel tratto di attraversamento dell'abitato e di garantire una sicurezza elevata dell'inserimento sulla S.S 45 bis della viabilità di accesso alla nuova zona di espansione favorendo anche l'estensione a tale zona del trasporto pubblico.

In sede di formazione della variante al PRG in esame la Commissione consiliare per

l'Urbanistica, opere pubbliche e viabilità ha ravvisato l'opportunità di consentire la sopraelevazione degli edifici fino a 11-13 metri per un massimo del 35% della superficie coperta al fine di favorire la realizzazione di spazi verdi di maggiore superficie. Tale modifica ha comportato l'integrazione della scheda della zona C3 contenuta nell'allegato 4.1 del PRG. La suddetta modifica non è stata assoggettata a rendicontazione urbanistica in quanto, non comportando una variazione degli indici edificatori, è riconducibile alla condizione di esonero di cui all'articolo 3 bis, comma 8, lettera c) del "Regolamento VAS". Peraltro, è stato precisato che l'eventuale impatto paesaggistico derivante dalla sopraelevazione degli edifici potrà essere valutato solo in sede di piano di lottizzazione una volta definita l'articolazione spaziale e planivolumetrica degli edifici.

Detto ciò si può concludere che la Variante proposta risulta coerente con le strategie, gli obiettivi di sostenibilità e le previsioni del Piano Urbanistico Provinciale mentre non risulta coerente con la programmazione economica comunale in quanto l'intervento proposto comporta la possibilità di intervento per mezzo di procedura espropriativa nei casi in cui non vi sia la messa a disposizione da parte dei lottizzanti dei terreni interessati dalla realizzazione della rotatoria. In ogni caso, gli effetti finanziari derivanti dalla necessità di espropriare i pochi terreni non oggetto di cessione saranno oggetto di approfondimento e stima in occasione dell'approvazione dei Piani attuativi di iniziativa privata.



# **ALLEGATO 1**

## **Dichiarazione di Sintesi**



# **INDICE**

<b>1. SINTESI DEL PROCESSO INTEGRATO DI VARIANTE E DELLA RELATIVA RENDICONTAZIONE URBANISTICA.....</b>	<b>3</b>
1.1 Sintesi dell'iter di formazione della Variante e del processo di rendicontazione .....	3
1.2 Le ragioni della scelta dello scenario di Variante.....	4
<b>2. LE MODALITÀ DI INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI NELLA VARIANTE.....</b>	<b>5</b>
2.1 Integrazione tra Variante e Rendicontazione urbanistica in fase di analisi.....	5
2.2 Integrazione tra Variante e Rendicontazione urbanistica in fase di valutazione.....	6
<b>3. LA CONCLUSIONE DEL PROCESSO DI RENDICONTAZIONE URBANISTICA E PROGRAMMA DI MONITORAGGIO.....</b>	<b>7</b>



## Premessa

La presente Dichiarazione di sintesi è resa ai fini del processo di Rendicontazione urbanistica della variante al PRG conseguente all'approvazione della variante al piano guida della zona C3 in località Ariol a Vigolo Baselga ai sensi del punto 3.2. delle "Linee guida" allegate al Decreto del Presidente della Provincia 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg. e s. m. e del punto 7.1. delle "Indicazioni metodologiche" provinciali. La Dichiarazione di sintesi rappresenta l'atto conclusivo dell'autovalutazione ed è redatta dal soggetto competente per descrivere le modalità con cui l'intero processo ha influenzato i contenuti della variante. Tale Dichiarazione completa il Rapporto ambientale riportando la valutazione delle decisioni assunte in sede di adozione della stessa.

L'obiettivo della presente Dichiarazione è dunque quello di illustrare il processo decisionale seguito e di esplicitare gli aspetti ambientali che sono stati considerati nella variante citata e il modo in cui si è tenuto conto del Rapporto ambientale e delle risultanze delle consultazioni.

L'approccio seguito nella redazione del Rapporto ambientale è consistito in una prima fase di descrizione del contesto territoriale e ambientale e nella costruzione degli scenari alternativi di variante e in una seconda fase finalizzata alla valutazione ambientale degli obiettivi e delle azioni della variante nonché delle alternative progettuali considerate. In particolare, sono state condotte le seguenti verifiche e valutazioni:

- verifiche di coerenza interna tra la variante e il PRG;
- verifiche di coerenza esterna rispetto all'analisi SWOT ambientale del Territorio Val d'Adige, alle strategie vocazionali del territorio della Val d'Adige, agli indirizzi strategici e strategie del PUP, agli obiettivi generali e specifici del Piano urbano della mobilità, agli obiettivi di sostenibilità ambientale;
- identificazione e valutazione ambientale delle alternative di variante;
- verifica preliminare della compatibilità ambientale e territoriale dell'alternativa di variante considerata;
- valutazione degli effetti ambientali diretti e indiretti della variante.

La presente Dichiarazione è finalizzata in particolare a rendicontare i seguenti aspetti:

- gli obiettivi di sostenibilità ambientale;
- gli effetti ambientali e finanziari attesi;
- le forme di consultazione e partecipazione adottate;
- le ragioni della scelta dell'alternativa di variante adottata;
- il programma di monitoraggio.

## 1. SINTESI DEL PROCESSO INTEGRATO DI VARIANTE E DELLA RELATIVA RENDICONTAZIONE URBANISTICA

### 1.1 Sintesi dell'iter di formazione della Variante e del processo di rendicontazione

Come disposto dal D.P.P. 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg. e s.m. il processo di Rendicontazione urbanistica della variante al PRG ha rappresentato uno strumento per verificare innanzitutto la coerenza dei relativi obiettivi e azioni con il PUP, dal momento che il Piano territoriale della comunità (PTC) non è stato ancora approvato.

In ottemperanza a quanto richiesto dalla disciplina provinciale in materia di "VAS", sono stati individuati:

- il soggetto competente, individuato nel Consiglio comunale per quanto riguarda l'adozione della variante al PRG;
- la struttura organizzativa competente, corrispondente al servizio comunale competente alla redazione della variante al PRG, ossia al Servizio Urbanistica e pianificazione della mobilità. Per le

attività di cui all'art. 3, comma 4, del D.P.P. 15-68/Leg del 14 settembre 2006 e s.m., la struttura organizzativa competente si è avvalsa, così come stabilito dalla Giunta comunale con concluso di Giunta n. 719 del 24 ottobre 2011, del Servizio Ambiente.

- la struttura ambientale individuata nel Servizio Ambiente.

Di seguito è sintetizzato l'iter di formazione della suddetta Variante:

- il Servizio Urbanistica e pianificazione della mobilità ha illustrato alla Giunta comunale i contenuti della variante al PRG nell'adunanza del 24 ottobre 2011 e con concluso n. 719 è stato dato mandato di proseguire l'iter istruttorio e di avviare il processo di Rendicontazione urbanistica della variante con il supporto del Servizio Ambiente;
- la variante è stata esaminata dalla Commissione consiliare per l'Urbanistica, opere pubbliche e viabilità nelle sedute del 14 novembre 2012, 13 dicembre 2012, 23 gennaio 2013;
- è stata rilasciata l'autorizzazione paesaggistica da parte della Commissione per la pianificazione territoriale e il paesaggio;
- è stato richiesto il parere sulla variante alla Circostrizione del Bondone;
- la variante è stata adottata dal Consiglio comunale con deliberazione 4 giugno 2013 n. 86;
- ai sensi dell'art. 148, comma 5, della L.P. 1/2008 è stata avviata la consultazione sulla variante mediante il deposito per 30 giorni della documentazione di variante e dei relativi allegati, incluso il Rapporto ambientale. L'avviso è stato pubblicato sul quotidiano "L'Adige" e sul sito web del Comune. La variante è stata depositata a libera consultazione dal 1 luglio 2013 al 31 luglio 2013. Contestualmente la documentazione della variante, inclusa la Rendicontazione urbanistica, è stata trasmessa al Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio per l'acquisizione della valutazione tecnica. La variante è stata trasmessa anche al Servizio Autonomie Locali della PAT in quanto coinvolge beni gravati da usi civici;
- nel periodo di deposito della variante non sono pervenute osservazioni;
- in data 9 agosto 2013 è pervenuta la valutazione tecnica del Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio della PAT che ha comportato l'integrazione del Rapporto ambientale con alcune precisazioni in risposta ad altrettante questioni evidenziate nella predetta valutazione tecnica;
- in data 2 agosto 2013 il Servizio Autonomie Locali ha comunicato che la presente Variante non necessita più della conferenza di servizi per quanto riguarda i beni gravati da uso civico;
- in data 20 settembre 2013 l'Amministrazione separata Usi civici di Vigolo Baselga ha deliberato il proprio parere favorevole.

## 1.2 Le ragioni della scelta dello scenario di Variante

Sulla base delle criticità evidenziate nella Relazione della Variante, sono stati individuati i seguenti obiettivi generali:

- *OB1 – migliorare l'infrastruttura in modo da ridurre la pericolosità del collegamento viario tra la zona C3 e la S.S. 45 bis;*
- *OB2 – contenere il consumo di suolo, soprattutto di aree agricole di pregio.*

A partire dai suddetti obiettivi generali sono stati definiti rispettivamente la strategia e l'obiettivo operativo seguenti:

- *S1 – effettuare approfondimenti progettuali per individuare la soluzione progettuale che meglio soddisfi gli obiettivi fissati dal punto di vista sia tecnico che ambientale;*
- *A1 – approvazione della variante al piano guida con effetto di variante al PRG (cartografia e allegato 4.1) consistente nella modifica del collegamento viario tra la S.S. 45 bis e la zona C3 con l'introduzione di una nuova rotatoria lungo la medesima S.S.*

A partire dalle variabili ambientali e territoriali selezionate sono stati costruiti i seguenti scenari di riferimento:

- Scenario stato di fatto: corrisponde appunto allo stato di fatto. Le previsioni urbanistiche per l'abitato di Vigolo Baselga non sono state tutte attuate, in particolare per la zona C3 non è mai

stato presentato un piano attuativo ed attualmente l'area è lasciata a prato o coltivata in modo non intensivo fatta eccezione per l'esistenza di un edificio. La viabilità di collegamento fra la zona C3 e la S.S. 45 bis prevista dal PRG non è stata ancora realizzata. La S.S. 45 bis è una strada extraurbana secondaria, con un sostenuto carico giornaliero di mezzi leggeri e pesanti;

– Scenario di riferimento (2020): corrisponde all'attuazione delle previsioni urbanistiche del PRG in vigore: la zona C3 è stata realizzata, e si può stimare che nei 150 – 200 appartamenti di nuova costruzione<sup>1</sup> vi siano ormai insediati 350 – 450 abitanti. La viabilità di collegamento fra l'area di recente espansione e la S.S. 45 bis è stata realizzata con un' uscita diretta. La S.S. 45 bis è una strada extraurbana secondaria, con un sostenuto carico giornaliero di mezzi leggeri e pesanti.

– Scenario di variante (2020): corrisponde all'attuazione delle previsioni urbanistiche del PRG, così come modificato dalla Variante oggetto di questo rapporto ambientale: la zona C3 è stata realizzata, e si può stimare che nei 150 – 200 appartamenti di nuova costruzione vi siano ormai insediati 350 – 450 abitanti. La viabilità di collegamento fra l'area di recente espansione e la S.S. 45 bis è stata realizzata con un inserimento a circolazione rotatoria. La S.S. 45 bis è una strada extraurbana secondaria, con un sostenuto carico giornaliero di mezzi leggeri e pesanti.

Per la costruzione degli scenari è stato considerato il range temporale 2012-2020 (medio periodo), in quanto entro tale data si dovrebbero concludere i lavori della variante stradale all'abitato di Vigolo Baselga, fissata dal Piano urbano della mobilità del Comune di Trento nell'anno 2018. Si procederà quindi a selezionare lo scenario preferito o comunque quello ritenuto più verosimile.

Come previsto dall'art. 4 del D.P.P. sopra richiamato, nel Rapporto ambientale sono definite le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale della variante. Pertanto, in apposite schede sono state descritte le principali alternative progettuali che sono state considerate, compresa quella che è stata poi selezionata e rispetto alla quale è stata condotta la successiva fase di valutazione dei potenziali effetti ambientali. Scartata l'alternativa "0", ossia la conferma della previsione viaria per le motivazioni riportate nella Relazione della variante, il Rapporto ambientale è stato quindi impostato considerando l'alternativa progettuale selezionata. La valutazione tecnica del Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio non ha invece portato ad alcuna modifica dello scenario di variante considerato.

## 2. LE MODALITÀ DI INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI NELLA VARIANTE

Il processo di Rendicontazione urbanistica è avvenuto in stretta collaborazione con l'iter di formazione della variante consentendo in tal modo di rendicontare l'evoluzione del progetto di variante e quindi anche le modifiche derivanti da questioni di carattere ambientale. Le modifiche o integrazioni apportate sono state di volta in volta verificate sotto il profilo ambientale e rispetto al PUP.

### 2.1 Integrazione tra Variante e Rendicontazione urbanistica in fase di analisi

Gli obiettivi generali della variante sono stati confrontati con la sintesi del quadro conoscitivo del territorio della Val d'Adige (Rapporto ambientale, tabella 8) al fine di verificare la presenza di eventuali interazioni critiche. Sempre nell'ambito delle verifiche di coerenza esterna gli obiettivi della variante sono stati messi in relazione con gli obiettivi e le strategie del PUP (tabelle 9 e 10), con il Piano urbano della mobilità (tabella 11) e con gli obiettivi di sostenibilità ambientale (tabella 12). Quest'ultima verifica ha consentito di rilevare la coerenza, in qualche caso parziale, della variante con i seguenti obiettivi di sostenibilità:

- OS1 – *Limitare l'esposizione dei residenti all'inquinamento acustico;*
- OS2 – *Limitare il consumo di suolo;*

---

<sup>1</sup> Secondo una stima approssimativa.

- OS3 – *Limitare il consumo di aree agricole di pregio;*
- OS4 – *Miglioramento della rete infrastrutturale esistente e connessioni in sicurezza con la viabilità principale;*
- OS5 – *Agevolare la futura estensione dell'offerta di trasporto pubblico;*
- OS6 – *Aumentare la sicurezza dei cittadini lungo la viabilità;*
- OS7 – *Promuovere soluzioni progettuali compatibili con il paesaggio;*
- OS8 – *Escludere nuove previsioni che determinino un aggravamento del rischio idrogeologico (R3 e R4).*

## 2.2 Integrazione tra Variante e Rendicontazione urbanistica in fase di valutazione

Per l'alternativa progettuale selezionata è stata condotta una verifica preliminare dei vincoli ambientali e territoriali non considerati nelle verifiche di coerenza. Da tale valutazione non sono emersi effetti ambientali negativi significativi fatta eccezione per una, seppur modesta, riduzione di un'area agricola di pregio e conseguente aumento della superficie impermeabile. In considerazione della diretta interazione della nuova rotatoria con un'area agricola terrazzata, e di quanto evidenziato nella valutazione tecnica del Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio, nel Rapporto ambientale è stato precisato che per quanto riguarda i terrazzamenti storici in buono stato di conservazione si evidenzia e si ricorda che la soluzione in esame è, fra le tante ipotizzate, quella che ha incontrato il favore dei competenti uffici provinciali perché è quella che risponde agli obiettivi prefissati. Inoltre, proprio perché si tratta pur sempre di una previsione urbanistica generale, solo in sede di pianificazione attuativa potrà essere approfondito il tema dell'inserimento paesaggistico-ambientale sulla base del progetto definitivo dell'opera pubblica.

Dato che la valutazione tecnica della P.A.T. richiama e conferma le prescrizioni contenute nei precedenti pareri espressi dal Servizio Infrastrutture Stradali e Ferroviarie, dal Servizio Gestioni Strade e dal Servizio Opere Stradali con note n. 2810 del 18 marzo 2008, n. 8356 dell'11 agosto 2008 e 126429 del 30 novembre, si è ritenuto di riportare tali prescrizioni:

- si prescrive di studiare lo svincolo in modo tale che l'uscita e l'immissione da e sulla S.S. 45 bis avvenga a destra, senza attraversamenti della mezzera della carreggiata centrale;
- vista l'elevata pendenza della nuova strada che conduce alla lottizzazione, al fine di garantire lo stazionamento in sicurezza ai veicoli che si apprestano ad immettersi sulla S.S. 45 bis, si prescrive che per una lunghezza almeno 10 metri a confine con la S.S. 45 bis, la sede viabile sia pressoché pianeggiante;
- dovrà essere migliorata con idonei raggi di curvatura sia d'entrata che di uscita, l'accesso interpodereale esistente, situato in contrapposizione allo svincolo di progetto;
- si dovrà prevedere una rete di captazione e smaltimento delle acque stradali sia dell'accesso interpodereale sia di tutta l'opera;
- si prescrive che la nuova intersezione preveda un opportuno studio di razionalizzazione dell'illuminazione pubblica al fine di garantire una corretta percezione dell'ostacolo;
- per gli interventi relativi alla modifica dell'accesso esistente e/o alla costruzione di sottoservizi e simili che interessano la S.S. 45 bis, di competenza della Provincia Autonoma di Trento, le autorizzazioni saranno emesse sulla base dei progetti definitivi e/o esecutivi, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti;
- dovrà essere redatto, concordando con gli scriventi Servizi, un nuovo tipo di frazionamento con la successiva intavolazione ai vari enti delle realtà gestite.

Quanto detto sopra sarà verificato in sede di istruttoria e approvazione dei piani attuativi dei quali la Variante al Piano regolatore generale e quella al Piano Guida in esame sono preludio.

### 3. LA CONCLUSIONE DEL PROCESSO DI RENDICONTAZIONE URBANISTICA E PROGRAMMA DI MONITORAGGIO

Dal processo di Rendicontazione urbanistica è emerso che la variante al PRG risulta coerente sia con le strategie, gli obiettivi di sostenibilità ambientale e le previsioni del PUP. Per quanto riguarda gli effetti finanziari è stato precisato che la nuova destinazione impressa ai terreni interessati dalla nuova rotatoria comporta la possibilità di intervento per mezzo di procedura espropriativa qualora non vi sia la messa a disposizione degli stessi da parte dei lottizzanti. A tale proposito, è stato comunque evidenziato che la maggior parte dei terreni ove sarà realizzata la rotatoria sono di proprietà o in disponibilità dei proponenti il Piano guida, i quali in occasione del prossimo Piano attuativo di iniziativa privata cederanno i terreni all'Amministrazione comunale e si impegneranno alla realizzazione dell'opera di urbanizzazione primaria. Gli effetti finanziari derivanti dalla necessità di espropriare i pochi terreni non oggetto di cessione saranno oggetto di approfondimento e stima proprio in occasione dell'approvazione dei Piani attuativi di iniziativa privata.

Quanto al monitoraggio si precisa che, in considerazione dell'entità della variante, è stato proposto di limitare la fase di monitoraggio allo stato di avanzamento della realizzazione dell'opera viaria, integrandolo eventualmente con i dettagli costruttivi della progettazione definitiva, e con una cadenza biennale. Lo stato di avanzamento verrà reso pubblico sul sito internet del Comune di Trento, nella sezione "Valutazioni ambientali" dell'area tematica "Ambiente e Territorio", affiancando questo stesso documento di Rendicontazione urbanistica.