



COMUNE DI TRENTO

PRG

PIANO REGOLATORE GENERALE

**VARIANTE DI ADEGUAMENTO AI CRITERI  
DI PROGRAMMAZIONE URBANISTICA  
DEL SETTORE COMMERCIALE**

RENDICONTAZIONE URBANISTICA

Rapporto ambientale

*ai sensi dell'art. 3 bis del d.P.P. 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg e s. m.  
e dell'art. 20 della L.P. 4 agosto 2015, n. 15*

SERVIZIO AMBIENTE

SERVIZIO URBANISTICA E PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITA'

1a adozione: deliberazione del Consiglio comunale n. 21 del 28 gennaio 2016  
Adozione definitiva: deliberazione del Consiglio comunale n. 96 del 28 luglio 2016  
Approvazione: deliberazione della Giunta provinciale n. 1942 del 4 novembre 2016



## INDICE

Premessa.....	3
1. ASPETTI NORMATIVI E PROCEDURALI GENERALI.....	5
1.1 Riferimenti normativi.....	5
1.1.1 Aspetti procedurali della Rendicontazione urbanistica.....	6
1.1.2 Conduzione del processo di Rendicontazione urbanistica.....	6
1.1.3 Sottoposizione della variante a Rendicontazione urbanistica.....	7
2. IMPOSTAZIONE METODOLOGICA DELLA RENDICONTAZIONE URBANISTICA.....	8
2.1. Definizione del contesto del rapporto ambientale.....	8
2.2 Gruppo di valutazione, strumentazione utilizzata e fonti informative.....	8
2.2.1 Gruppo di valutazione.....	8
2.2.2 Strumentazione utilizzata.....	9
2.2.3 Fonti di informazione .....	9
3. IL CONTESTO TERRITORIALE E AMBIENTALE.....	10
3.1 Sintesi del quadro conoscitivo: l'analisi SWOT ambientale.....	10
3.2 La programmazione urbanistica del settore commerciale.....	10
3.2.1 La Valutazione Integrata Territoriale (VIT).....	11
3.2.2 Analisi SWOT relativa ai temi di VIT nel Territorio Val d'Adige.....	12
4. GLI SCENARI TERRITORIALI DEL COMMERCIO.....	14
4.1 Gli scenari territoriali del commercio nel Territorio Val d'Adige.....	15
4.1.1 La struttura distributiva dell'offerta commerciale nel Comune di Trento.....	19
4.1.2 Verifica di compatibilità commerciale all'insediamento di GSV/CC.....	21
5. DEFINIZIONE DEL “QUADRO LOGICO” DELLA VARIANTE.....	23
5.1 Obiettivi, strategie e azioni della variante.....	23
6. GLI SCENARI E LE ALTERNATIVE DI VARIANTE.....	26
6.1 Gli scenari di variante .....	26
6.1.1 Lo scenario in assenza della variante.....	26
6.1.2 Lo scenario di massimo sviluppo commerciale.....	27
6.1.3 Evoluzione dello scenario di variante.....	27
6.2 Le alternative di variante.....	28
6.3 Individuazione delle aree oggetto di localizzazione di GSV/CC.....	37
7. VALUTAZIONE DEGLI OBIETTIVI E DELLE STRATEGIE.....	38
7.1 Verifiche di coerenza interna .....	38
7.2 Verifiche di coerenza esterna.....	39
8. VALUTAZIONE DELLE AZIONI.....	43
8.1 Verifica di incidenza su aree a parco e siti della Rete Natura 2000.....	43
8.2 Individuazione delle variabili ambientali e territoriali.....	44
8.3 Valutazione territoriale e ambientale delle aree per la localizzazione di GSV/CC.....	44
8.3.1 Verifica di coerenza con la Classificazione Acustica comunale.....	45
8.3.2 Le schede di valutazione.....	46
8.4 Valutazione degli effetti ambientali .....	53
9. VERIFICA DEGLI EFFETTI FINANZIARI DELLA VARIANTE.....	55
10. PARTECIPAZIONE E CONSULTAZIONE PUBBLICA.....	56
10.1 La mappatura dei soggetti coinvolti e modalità di partecipazione pubblica.....	56
10.2 Strumenti e fasi della partecipazione.....	57
10.3 Esito degli incontri con le Associazioni di categoria.....	58
10.4 Esito dei pareri espressi dalle Circoscrizioni e dai comuni convenzionati.....	58
11. IL PROGRAMMA DI MONITORAGGIO.....	60
11.1 Gli indicatori per il monitoraggio della variante.....	60
11.1.1 L'indicatore di impatto e di contesto del flusso di traffico.....	61
12. INTEGRAZIONI INTERVENUTE IN SECONDA ADOZIONE.....	64
12.1 Sintesi dei risultati dei processi di consultazione.....	64
12.2 Verbale della Conferenza di pianificazione.....	64
13. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE.....	68

13.1 Qualità dell'aria.....	70
13.2 Traffico.....	76
13.2.1 Traffico veicolare.....	76
13.3 Trasporto pubblico locale.....	81
13.4 Rumore.....	84
13.4.1 Coerenza con la classificazione acustica comunale.....	84
13.4.2 Rumore.....	86
13.5 Tutela del suolo.....	88
13.6 Tutela delle acque.....	90
13.7 Elettromagnetismo.....	93
13.8 Sintesi del quadro ambientale attuale.....	95
14. INTEGRAZIONE ALLE VERIFICHE DI COERENZA ESTERNA.....	96
14.1 Coerenza con il Piano Urbano della Mobilità.....	96
14.2 Coerenza con il Piano di Tutela della Qualità dell'Aria della Provincia.....	98
15. VALUTAZIONE DELLO SCENARIO DI VARIANTE.....	100
16. ANALISI E VALUTAZIONE AMBIENTALE DELLE AZIONI DI VARIANTE.....	102
16.1 Valutazione degli effetti ambientali.....	104
16.1.1 Traffico.....	104
16.1.2 Trasporto pubblico locale: il progetto "Nordus".....	113
16.1.3 Inquinamento acustico.....	118
16.1.4 Qualità dell'aria.....	121
16.1.5 Elettromagnetismo.....	121
16.1.6 Valutazione degli effetti ambientali.....	123
17. INTEGRAZIONI AL PROGRAMMA DI MONITORAGGIO.....	124
17.1 Ulteriori indicatori di impatto e di contesto.....	124
17.2 Schede e report di monitoraggio.....	124
18. SINTESI DEL PROCESSO DI RENDICONTAZIONE URBANISTICA.....	129
19. CONCLUSIONI.....	129

ALLEGATO 1 – Dichiarazione di sintesi

ALLEGATO 2 – Sintesi non tecnica

## Premessa

L'articolo 36 della recente Legge urbanistica provinciale 4 agosto 2015, n. 15, stabilisce che il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Trento e degli altri comuni compresi nel territorio individuato ai sensi dell'articolo 11, comma 2, lettera a), della legge provinciale n. 3 del 2006 tiene luogo del Piano Territoriale della Comunità (PTC) ed è approvato con la procedura di formazione del PRG. Inoltre, l'articolo 23 della LP 15/2015 definisce gli obiettivi, i contenuti e la struttura del PTC e al successivo comma 2, lettera f), punto 3) precisa che il PTC contiene *“l'individuazione delle aree da destinare, anche con integrazioni diverse, all'insediamento di grandi strutture di vendita al dettaglio, compresi i centri commerciali, quali centri di attrazione di livello sovracomunale, e delle aree per il commercio all'ingrosso, e alla disciplina specifica delle aree interessate dalle grandi strutture di vendita al dettaglio, anche mediante specificazione dei criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale definiti dalla Giunta provinciale in attuazione del PUP e della legge provinciale 30 luglio 2010, n. 17 (legge provinciale sul commercio 2010)”*. Inoltre, l'articolo 32, comma 3, delle norme di attuazione del PUP stabilisce che i *“i piani territoriali delle comunità specificano e integrano i criteri di programmazione commerciale e provvedono:*

- a) alla localizzazione delle grandi strutture commerciali di vendita al dettaglio, compresi i centri commerciali, e del commercio all'ingrosso, anche in relazione alle infrastrutture di collegamento e ai servizi complementari richiesti;*
- b) alla promozione di misure di carattere urbanistico atte a migliorare la competitività della distribuzione commerciale negli insediamenti storici;*
- c) favorire modalità di connessione fra attività commerciali e offerta turistica”*.

L'articolo 35 della citata legge urbanistica provinciale prevede altresì la possibilità di adottare e approvare il PTC anche per stralci tematici, corrispondenti a uno o più dei contenuti previsti dal sopra citato articolo 23.

Premesso quanto sopra, il presente documento costituisce il Rapporto ambientale della procedura di Rendicontazione urbanistica relativamente all'individuazione delle aree da destinare all'insediamento di grandi strutture di vendita (GSV) al dettaglio, compresi i centri commerciali, e delle aree per il commercio all'ingrosso. Inoltre, come precisato nella Relazione illustrativa della variante il PRG del Comune di Trento si deve conformare ai criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale<sup>1</sup> per quanto riguarda:

- esercizi commerciali negli insediamenti storici individuati dal PRG;
- esercizi di vicinato e medie strutture di vendita;
- ampliamenti delle grandi strutture di vendita o delle medie strutture di vendita esistenti oltre i limiti massimi dimensionali di tali tipologie: in tali casi, infatti, si prescinde dalla preventiva

---

<sup>1</sup> Approvati con deliberazione della Giunta provinciale n. 1339 del 1 luglio 2013 da ultimo modificati con deliberazione della Giunta provinciale n. 1689 del 6 ottobre 2015.

localizzazione delle aree da parte delle Comunità e dei comuni di Trento e Rovereto;

- attività ed esercizi commerciali nelle aree produttive del settore secondario;
- individuazione di zone con carattere multifunzionale all'interno delle aree produttive del settore secondario di livello locale nelle quali vengono ammessi esercizi di vicinato e medie strutture di vendita;
- individuazione di specifiche zone per l'insediamento del commercio all'ingrosso nelle aree produttive del settore secondario di livello locale.

## 1. ASPETTI NORMATIVI E PROCEDURALI GENERALI

### 1.1 Riferimenti normativi

L'articolo 20 della recente legge urbanistica provinciale 4 agosto 2015, n. 15, stabilisce che nel procedimento di formazione degli strumenti di pianificazione territoriale è assicurata la loro valutazione, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, per contribuire a garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e per promuovere lo sviluppo sostenibile, ai sensi delle direttive 92/43/CEE e 2001/42/CE.<sup>2</sup> In particolare, l'obiettivo della Direttiva Europea 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, meglio nota come "Direttiva VAS", è 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.

La "Direttiva VAS" è stata introdotta 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. In particolare, la "VAS" 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.*

Nel caso dei PRG il citato articolo 20 della LP 15/2015 precisa che la valutazione verifica ed esplicita, su scala locale, anche la coerenza con la valutazione dei PTC o, se non approvati, del PUP. Come accennato in premessa, il presente documento costituisce il Rapporto ambientale della procedura di Rendicontazione urbanistica della Variante al PRG del Comune di Trento per

---

<sup>2</sup> In particolare, 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).

l'individuazione delle aree da destinare all'insediamento delle GSV al dettaglio, compresi i centri commerciali, e del commercio all'ingrosso.

### *1.1.1 Aspetti procedurali della Rendicontazione urbanistica*

L'articolo 3 bis del D.P.P. sopra richiamato stabilisce che i PRG e i piani dei parchi naturali provinciali sono soggetti a Rendicontazione urbanistica e il citato articolo 20 della LP 15/2015 precisa che la valutazione di tali piani verifica ed esplicita, su scala locale, anche la coerenza con la valutazione dei PTC o, se non approvati, del PUP. In considerazione dei contenuti che è tenuto ad affrontare il PRG di Trento si è avviato il processo di Rendicontazione urbanistica facendo riferimento alla seguente documentazione:

- *“Indirizzi per le strategie della pianificazione territoriale e per la valutazione strategica dei piani”, Allegato E del PUP;*
- *“Indicazioni metodologiche per l'autovalutazione dei piani territoriali delle comunità (PTC)” e “Indicazioni metodologiche per la rendicontazione urbanistica dei piani regolatori generali (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.

Il 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>3</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 di 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.*

### *1.1.2 Conduzione del processo di Rendicontazione urbanistica*

Ai fini del processo 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, 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 e ss. mm., la struttura organizzativa competente si è

---

<sup>3</sup> Circolare del Consorzio dei Comuni n. 20 del 25 marzo 2011.

avvalsa del Servizio Ambiente.

- Struttura ambientale: è individuata nel Servizio Ambiente del Comune di Trento.

### 1.1.3 Sottoposizione della variante a Rendicontazione urbanistica

La Legge provinciale sulla Valutazione di Impatto Ambientale 17 settembre 2013, n. 19, all'articolo 3, stabilisce che sono sottoposti al procedimento di assoggettabilità a VIA i progetti di impianti, opere o interventi elencati nell'allegato IV alla parte II del decreto legislativo n. 152 del 2006 e i progetti che presentano soglie dimensionali al di sotto di quelle indicate nel medesimo allegato, se producono impatti significativi e negativi sull'ambiente, secondo le valutazioni condotte dalla struttura provinciale competente sulla base dei criteri individuati nell'allegato A alla LP 19/2013, nel rispetto di eventuali criteri e soglie definiti dallo Stato per dare attuazione alle disposizioni della direttiva 2011/92/UE. Sono altresì sottoposti al procedimento di verifica di assoggettabilità anche i progetti di ampliamento o modifica a impianti, opere o interventi già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, rientranti nelle tipologie previste dagli allegati III e IV alla parte II del d.Lgs. 152/2006 che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente. Il citato allegato IV, punto 7, lett. b), stabilisce che è sottoposta alla verifica di assoggettabilità a VIA di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano la *“costruzione di centri commerciali di cui al decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114 “Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59”*. Il suddetto d.lgs. 114/1998 definisce il centro commerciale come *“una media o una grande struttura di vendita nella quale più esercizi commerciali sono inseriti in una struttura a destinazione specifica e usufruiscono di infrastrutture comuni e spazi di servizio gestiti unitariamente”*.<sup>4</sup> Considerato che la Legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, che ha modificato il titolo V della parte seconda della Costituzione, ha attribuito alla Provincia Autonoma di Trento competenza primaria in materia di commercio, ai fini dell'applicazione dell'allegato IV al d.lgs. 152/2006 si è fatto riferimento alle definizioni di centro commerciale e di GSV contenute nella legge provinciale in materia di commercio.

Tenuto conto che la presente Variante al PRG è finalizzata alla individuazione delle aree per l'insediamento di grandi strutture di vendita al dettaglio e/o di centri commerciali al dettaglio i Servizi Ambiente e Urbanistica e pianificazione della mobilità hanno accertato l'obbligo di assoggettare la presente Variante a Rendicontazione urbanistica. Nel capitolo 8 si procederà inoltre a verificare l'incidenza delle azioni sulla Rete Natura 2000.

<sup>4</sup> Nello specifico, ai fini del d.lgs. 114/1998 si intendono:

- per esercizi di vicinato quelli aventi superficie di vendita non superiore a 150 mq. nei comuni con popolazione residente inferiore a 10.000 abitanti e a 250 mq. nei comuni con popolazione residente superiore a 10.000 abitanti;
- per medie strutture di vendita gli esercizi aventi superficie superiore ai limiti di cui al punto d) e fino a 1.500 mq nei comuni con popolazione residente inferiore a 10.000 abitanti e a 2.500 mq. nei comuni con popolazione residente superiore a 10.000 abitanti;
- per grandi strutture di vendita gli esercizi aventi superficie superiore ai limiti di cui al punto e).

## 2. IMPOSTAZIONE METODOLOGICA DELLA RENDICONTAZIONE URBANISTICA

### 2.1. Definizione del contesto del rapporto ambientale

Il presente documento assume quindi come riferimento il contesto ambientale e il quadro programmatico definito dal PUP nonché il quadro conoscitivo delle dinamiche commerciali in atto delineato nell'ambito della citata consulenza del DIST del Politecnico di Torino. Preliminarmente all'avvio delle varie fasi di Rendicontazione urbanistica, è stato definito il gruppo di valutazione, gli strumenti utilizzati, le fonti informative. Inoltre, sulla base degli "indirizzi metodologici" provinciali si è provveduto a organizzare il rapporto ambientale secondo le seguenti fasi:

- descrizione del contesto territoriale e ambientale;
- definizione degli scenari territoriali;
- definizione del "quadro logico" della variante;
- costruzione degli scenari e delle alternative di variante;
- valutazione degli obiettivi e delle strategie di variante;
- valutazione delle azioni di variante (ed eventuale studio di incidenza ambientale della variante sui siti della Rete Natura 2000);
- verifica degli effetti finanziari;
- valutazione del processo di partecipazione e consultazione;
- definizione del programma di monitoraggio.

### 2.2 Gruppo di valutazione, strumentazione utilizzata e fonti informative

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

#### 2.2.1 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 del Comune di Trento arch. Luisella Codolo – Dirigente Servizio Ambiente del Comune di Trento
Collaboratori	ing. Matteo Clementel – Servizio Ambiente, Comune di Trento ing. Patrizia Scaramuzza – Servizio Ambiente, Comune di Trento dott. Tiziano Brunialti – Servizio Urbanistica e pianificazione della mobilità, Comune di Trento

## 2.2.2 Strumentazione utilizzata

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

- “quadro logico” per la ricostruzione di obiettivi, strategie e azioni della variante al PRG;
- matrici per le verifiche di coerenza interna ed esterna;
- schede di valutazione per l'individuazione di potenziali effetti e impatti ambientali;
- indicatori per l'analisi ambientale e per il monitoraggio;
- *software opengis* (QuantumGIS) per la verifica di interferenza con la Rete Natura 2000.

## 2.2.3 Fonti di informazione

Le informazioni ritenute necessarie per la redazione del presente rapporto ambientale sono dipese essenzialmente dai contenuti della variante. Nella seguente tabella è riportato l'elenco delle fonti informative utilizzate.

Tabella 2 - Fonti informative

<b>Gli strumenti di pianificazione comunale</b>
✓ Piano Regolatore Generale del comune di Trento
✓ Classificazione Acustica del comune di Trento
<b>Gli strumenti della pianificazione territoriale sovraordinati</b>
✓ Piano Urbanistico Provinciale
✓ Piano Generale di Utilizzazione delle Acque Pubbliche
✓ Carta di sintesi geologica
✓ Carta delle risorse idriche
<b>Ulteriori fonti informative</b>
✓ Rapporto finale di attività “Applicazione della metodologia di valutazione integrata territoriale per la costruzione di scenari territoriali del commercio in Provincia di Trento”, DIST del Politecnico di Torino, settembre 2012.
✓ Rapporto finale di ricerca “Applicazione dei criteri della metodologia di valutazione integrata territoriale nel Comune di Trento, DIST del Politecnico di Torino, dicembre 2014.
✓ Patto per lo sviluppo sostenibile del Trentino 2020 e oltre (PA.S.SO)

### 3. IL CONTESTO TERRITORIALE E AMBIENTALE

#### 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 per il Comune di Trento il PRG *"tiene luogo"* del PTC, la presente valutazione si configura principalmente come rendicontazione rispetto agli elementi emersi e valutati dal PUP e dal Rapporto del Politecnico di Torino. A tale fine, risulta comunque essenziale richiamare i punti di forza e di debolezza evidenziati dal PUP con riferimento al Territorio Val d'Adige che ha costituito il punto di riferimento per la successiva fase di valutazione degli obiettivi e delle strategie della variante.

*Tabella 3 - Analisi SWOT ambientale del Territorio Val d'Adige  
(Fonte: rielaborazione dal Rapporto di valutazione strategica del PUP, pp. 62-63)*

<b>PUNTI DI FORZA E OPPORTUNITÀ</b>	<b>PUNTI DI DEBOLEZZA E RISCHI</b>
✓ Dotazione notevole di servizi e attrezzature collettive	✓ Eccessivo accentramento di servizi e attività potenzialmente decentrabili
✓ Vasta offerta di istituzioni culturali, formative e di ricerca	✓ Pendolarismo
✓ Apprezzabili opportunità di lavoro	✓ ripristino della qualità ambientale e urbana
✓ integrazione della qualità insediativa con la qualità paesaggistica	✓ consumo di suolo
✓ valorizzazione dei beni culturali, eventi espositivi e iniziative di promozione	✓ cicli di approvvigionamento di risorse
	✓ produzione di emissioni
	✓ smaltimento dei reflui e dei rifiuti
	✓ delicatezza ambientale dell'area del Monte Bondone

È evidente che la variante oggetto di questo rapporto, occupandosi unicamente della programmazione di urbanistica commerciale, risulta difficilmente confrontabile con la vastità dei temi proposti dalla SWOT ambientale e peraltro riferita all'intero territorio Val d'Adige. Questa "differenza di scala" non preclude comunque una verifica di coerenza con alcuni specifici aspetti, come quello del consumo di suolo, del paesaggio, della qualità ambientale e urbana, verifica che sarà approfondita nei capitoli successivi.

#### 3.2 La programmazione urbanistica del settore commerciale

Come accennato sopra la presente variante si occupa dell'adeguamento del PRG ai criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale. A tale proposito, l'articolo 13, comma 3, della LP 17/2010 stabilisce che *"Le Comunità e i comuni, nell'esercizio delle loro funzioni di*

*pianificazione territoriale, si conformano ai criteri di programmazione urbanistica stabiliti dalla deliberazione prevista dal comma 1, adottando le eventuali varianti di adeguamento entro dodici mesi dall'approvazione della deliberazione o delle sue successive modifiche*".<sup>5</sup> Inoltre, i criteri di programmazione del settore commerciale stabiliscono che il rapporto ambientale del PTC contiene anche gli elementi della cosiddetta Valutazione Integrata Territoriale (VIT) ai fini della definizione degli scenari per l'insediamento delle grandi strutture di vendita al dettaglio.

Per l'individuazione di nuove previsioni commerciali da parte dei PTC i criteri provinciali richiamano i seguenti punti di attenzione evidenziati dal PUP:

- la localizzazione ottimale delle strutture commerciali rispetto al territorio della comunità, tenendo conto dell'integrazione con le infrastrutture di collegamento e con i servizi complementari. L'utilizzazione non ottimale degli spazi a causa della piccola dimensione dei comuni, con interessi non sempre coerenti, e con la conseguente difficoltà di attuare una politica integrata, va superata prevedendo l'equa distribuzione dei vantaggi e degli svantaggi tra le diverse aree coinvolte;*
- la riqualificazione dei centri storici dei comuni, anche di dimensioni inferiori orientata alla rivitalizzazione delle aree commerciali, anche attraverso il sostegno agli investimenti necessari.*

Nello specifico, la localizzazione delle GSV da parte del PRG di Trento si è basata sull'approfondimento degli scenari territoriali definiti nell'ambito dell'incarico di consulenza scientifica avente ad oggetto "Applicazione della valutazione integrata territoriale per la costruzione di scenari territoriali del commercio in provincia di Trento", svolto tra il 2011 e il 2012, affidato dalla Giunta provinciale, con deliberazione n. 1017 del 13 maggio 2011, al Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio (DIST) del Politecnico di Torino. Tale consulenza ha portato, attraverso la sperimentazione della citata VIT, all'analisi aggiornata dei processi di insediamento commerciale nella Provincia di Trento e alla progettazione di scenari territoriali "dominanti" e "prospettici" per il territorio provinciale. Inoltre, al fine di costruire un quadro conoscitivo, aggiornabile periodicamente, delle dinamiche in atto a supporto delle scelte di pianificazione urbanistica commerciale, nel 2014 è stata affidata sempre al DIST una ulteriore consulenza avente ad oggetto "Applicazione dei criteri della metodologia di valutazione integrata territoriale nel comune di Trento".

### *3.2.1 La Valutazione Integrata Territoriale (VIT)*

*Ai fini della localizzazione delle aree destinate all'insediamento delle GSV "le Comunità e i Comuni di Trento e Rovereto utilizzano la metodologia di valutazione integrata territoriale (VIT) quale*

---

<sup>5</sup> Il termine è stato prorogato dapprima con la legge finanziaria al 31 dicembre 2014 e successivamente con le deliberazioni della Giunta provinciale n. 102 del 2 febbraio 2015 e n. 681 del 27 aprile 2015 rispettivamente al 30 aprile 2015, per i comuni del Territorio Val d'Adige e di Rovereto, e al 31 dicembre 2015, per i comuni del Territorio Val d'Adige.

*strumento conoscitivo di aiuto alla decisione, per definire scenari territoriali per le nuove localizzazioni commerciali all'interno delle quali il commercio, integrato con altre funzioni, deve diventare il motore dei processi di riqualificazione e dello sviluppo territoriale locale”.*<sup>6</sup>

La metodologia VIT costituisce uno “strumento” tecnico istituzionale per il monitoraggio *ex ante* delle nuove dinamiche insediative del commercio, inserito nei processi decisionali della programmazione economico-territoriale. Va precisato che la VIT non è finalizzata a sostituirsi alle procedure valutative per legge obbligatorie (VIA e VAS), ma si pone quale “*azione valutativa istituzionale volontaria di aiuto alla costruzione delle decisioni di programmazione dei processi territoriali di trasformazione e sviluppo*” (Brunetta *et al.*, 2012).

Ai fini della predisposizione di questo rapporto ambientale ci si è avvalsi delle considerazioni e valutazioni contenute nei Rapporti finali del Politecnico di Torino (Brunetta *et al.*, 2012, 2014).

### *3.2.2 Analisi SWOT relativa ai temi di VIT nel Territorio Val d'Adige*

In coerenza con quanto disposto dai criteri provinciali di programmazione urbanistica commerciale si riportano di seguito, sotto forma di analisi SWOT, le valutazioni relative ai cinque temi considerati dalla metodologia VIT per il Territorio Val d'Adige.

---

<sup>6</sup> Circolare dell'Assessore all'Industria, Artigianato, Commercio e Cooperazione del 23 luglio 2013.

Tabella 4 - Analisi SWOT relativa ai temi di VIT per il Territorio Val d'Adige

(Fonte: Brunetta et al., 2012)

TEMI VIT*	OPPORTUNITÀ	RISCHI
1. Struttura Distributiva dell'Offerta Commerciale	L'alta consistenza commerciale, la sua dinamica positiva, oltre che l'alta incidenza di addetti al settore attestano la solidità del sistema commerciale del Territorio (in particolare, la consistenza commerciale della Val d'Adige è la più alta tra quelle che caratterizzano le comunità di valle della PAT). È, inoltre, buona la varietà di formato e sono decisamente positivi i valori relativi a specializzazione commerciale e indice di scelta.	Tra i fattori di rischio che connotano il sistema di offerta del Territorio, si segnala la lieve decrescita che ha interessato gli addetti al settore nell'ultimo decennio. Sono invece in ampia parte riconducibili a fattori "costituzionali" della comunità di valle (di tipo socio-economico e territoriale) la bassa densità commerciale, da leggere correlatamente all'elevata densità di popolazione locale, e l'alto indice di evasione, connesso soprattutto alla importante dotazione infrastrutturale del Territorio. L'alta presenza di Superficie di Vendita (SdV) non alimentare e la bassa consistenza di SdV alimentare spiegano, invece, l'assenza di integrazione commerciale nel Territorio.
2. Turismo	Fattori di opportunità significativi rispetto al sistema turistico locale sono le recenti dinamiche positive riguardanti le presenze turistiche e gli addetti al settore ricettivo. Importante, inoltre la presenza di una estesa rete ciclabile, patrimonio prezioso in una prospettiva di sviluppo di un sistema turistico fondato sulle risorse paesaggistiche e culturali locali.	Costituiscono fattori di rischio del sistema turistico locale i bassi tassi di presenze e, in particolare, di ricettività (quest'ultimo tra i più bassi della Provincia), a testimonianza di un settore ancora debole e che soffre, in particolare, la competizione delle Comunità di Valle montane della PAT (le quali costituiscono il principale traino – grazie soprattutto ad un turismo invernale, ma anche estivo, particolarmente sviluppato – del sistema turistico della Provincia). La scarsa incidenza degli addetti al settore ricettivo è invece riconducibile, oltre che alla debolezza del settore, all'elevato peso che industria e servizi assumono entro il sistema economico occupazionale generale della Comunità.
3. Assetto insediativo	Il Territorio Val d'Adige presenta una dinamica demografica recente positiva, di significativa entità. È, inoltre, connotato da una buona dotazione infrastrutturale - grazie alla presenza dell'asse autostradale A22 e di un sistema sviluppato di strade statali-provinciali - da una significativa incidenza territoriale di aree commerciali – la più alta nel contesto delle comunità di valle della PAT – e da una elevata quota di aree agricole, che nell'insieme costituiscono oltre 1/5 della superficie territoriale.	Il Territorio Val d'Adige si caratterizza per la più alta incidenza di aree urbanizzate di tutta la Provincia e per una bassa incidenza di aree a pascolo (connaturata alla sua conformazione geomorfologica, prevalentemente valliva).
4. Ecosistema e paesaggio	Tra i fattori di opportunità del sistema paesaggistico locale emerge anzitutto l'elevata incidenza delle aree agricole di pregio, tra le più alte nella Provincia, così come l'alta consistenza di invarianti puntuali (in particolare beni archeologici e architettonici-artistici). Anche la qualità dell'aria presenta valori positivi in termini di concentrazione media annuale di PM10, nonostante l'alta emissione di macroinquinanti derivante dal traffico stradale; occorre tuttavia anche tenere conto dell'alto numero di sforamenti giornalieri, in termini di concentrazione di PM10, che si è recentemente registrato nel Comune di Trento – anno 2011 – rispetto ai limiti di legge. Positivo, infine, l'indice di propensione all'estensione delle aree urbanizzate, che presenta valori bassi (anche perché rapportato ad una quota di aree urbanizzate esistenti già estesa).	L'incidenza complessiva delle invarianti areali nella Val d'Adige è relativamente bassa, così come il numero di fronti di pregio, ad indicare la scarsa presenza di significativi valori ecologici (al di là di quelli relativi ad aree agricole di pregio e scenici del paesaggio). È alta l'incidenza territoriale delle aree ad elevato rischio idrogeologico – connessa anche all'intensa urbanizzazione del territorio – oltre che quella relativa alle aree ad elevato pericolo idrogeologico, soprattutto in relazione a potenziali fenomeni di esondazione. Importanti anche le emissioni di inquinanti da traffico stradale, così come la tendenza al consumo di suolo naturale, seminaturale e agricolo: sebbene infatti la quota di urbanizzazione programmata non risulti particolarmente significativa rispetto a quella che contraddistingue in totale la Comunità, l'elevato indice di consumo di suolo (il più alto nella Provincia) attesta il significativo impatto che le aree di trasformazione hanno su un patrimonio paesaggistico già pericolosamente eroso.
5. Progettualità locale	Si presenta buona la progettualità locale in termini di iniziative intraprese dai Consorzi per la valorizzazione dei luoghi storici del commercio, connessa in particolare alle iniziative curate dal "Consorzio Trento Iniziative".	Meno significativa, invece, l'adesione delle amministrazioni comunali del Territorio al programma di finanziamento provinciale per la riqualificazione e valorizzazione dei luoghi storici del commercio.

\* Per la descrizione dei singoli temi e degli indici utilizzati si rinvia a Brunetta et al. (2012).

#### 4. GLI SCENARI TERRITORIALI DEL COMMERCIO

La Direttiva Europea sulla VAS, così come la disciplina provinciale, non parlano esplicitamente di scenari ma fanno entrambe riferimento al tema delle 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 la 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. 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>7</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>8</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

---

<sup>7</sup> Si veda “Le filiere di piani” di M.R. Vittadini in “Environnement” n. 47, 2010, consultabile all'indirizzo internet <http://www.regione.vda.it>.

<sup>8</sup> Progetto Interreg IIIB MEDOCC, Linee guida per la Valutazione ambientale di piani e programmi, consultabile all'indirizzo internet <http://www.interreg-enplan.org>.

attese e alle aspettative iniziali.<sup>9</sup>

#### 4.1 Gli scenari territoriali del commercio nel Territorio Val d'Adige<sup>10</sup>

In considerazione dei contenuti della presente variante si è fatto riferimento agli scenari territoriali del commercio definiti dal Politecnico di Torino e sintetizzati di seguito. Nello specifico, l'applicazione della citata metodologia VIT ha consentito di costruire per ciascuna comunità di valle degli “*scenari territoriali del commercio dominanti e prospettici rivolti al futuro*”.<sup>11</sup> A tale fine, sono state impiegate due scale intrecciate di valutazione che trovano corrispondenza in altrettanti livelli di governo del territorio:

- 1) scala macro-territoriale di valutazione orientata a definire lo scenario di programmazione per il territorio provinciale;
- 2) scala micro-territoriale di valutazione orientata a definire gli indirizzi di pianificazione locale nei cinque comuni della PAT con popolazione residente superiore ai 10.000 abitanti.

Dalla valutazione di contesto “macro” è risultato che per il Territorio Val d'Adige alcuni temi<sup>12</sup> di VIT costituiscono un fattore di forza – struttura distributiva dell'offerta commerciale; assetto insediativo; progettualità locale – mentre altri un fattore di debolezza – turismo; ecosistema e paesaggio. Per quanto riguarda la scala “micro”, dalla valutazione degli indicatori utilizzati è emerso il caso “virtuoso” di Trento per il quale tutti e cinque i temi di VIT costituiscono un fattore di forza. Inoltre, la determinazione dell'indice di attrattività – che deriva dalla considerazione dei due indicatori di dotazione infrastrutturale e integrazione funzionale – ha permesso di definire, per ciascuna comunità, la tipologia di scenario territoriale del commercio e, nello specifico, la tipologia di offerta, formato e specializzazione commerciale che meglio potrà contribuire al raggiungimento dello scenario e delle relative strategie individuate per ogni territorio. In particolare, l'applicazione della VIT ha portato a individuare per il Territorio Val d'Adige uno scenario dominante (commercio) e uno prospettico (marketing).

---

9 Si veda “Scenari e scelta delle alternative” di C. Trèves in “Environnement” n. 47, 2010, consultabile all'indirizzo internet <http://www.regione.vda.it>.

10 Il presente paragrafo costituisce una sintesi di quanto riportato in Brunetta *et al.* (2012) con riferimento al Territorio Val d'Adige.

11 Mentre lo “scenario dominante” è da intendersi come il quadro di sviluppo territoriale trainante la dinamica di ciascuna comunità di valle, lo “scenario prospettico” rappresenta il potenziale orizzonte futuro di sviluppo.

12 Principale finalità della VIT è il superamento di un approccio di settore alla programmazione e pianificazione degli insediamenti commerciali. Infatti, la VIT considera tre principali dimensioni di valutazione – territoriale; ambientale e paesaggistica; economica – rispetto alle quali ha proposto cinque temi di valutazione – struttura distributiva dell'offerta commerciale; turismo; assetto insediativo; ecosistema e paesaggio; progettualità locale – ritenuti rilevanti ai fini della definizione di nuovi scenari territoriali del commercio. Per ciascuno dei cinque temi sono stati individuati 21 indicatori applicati alla scala micro e 36 indicatori applicati alla scala macro (Brunetta *et al.*, 2012).

Tabella 5 - Scenari commerciali per il Territorio Val d'Adige (Fonte: Brunetta et al., 2012)

<p>1. Commercio – Progettare il sistema territoriale del commercio</p> <p><b>Scenario dominante</b></p>	<p>Il sistema d'offerta commerciale del Territorio Val d'Adige si presenta solido in quanto caratterizzato da buone condizioni di accessibilità veicolare – in riferimento alla viabilità interprovinciale ed intraprovinciale forte oltre che alla compresenza dell'autostrada e della ferrovia – e di integrazione funzionale, soprattutto in termini di consistenza commerciale. Dal punto di vista qualitativo, il commercio presenta una buona varietà di formato e una buona specializzazione commerciale (le categorie d'offerta prevalente delle grandi strutture di vendita – dopo quella mista naturalmente più diffusa sul territorio – sono il tessile e le concessionarie, con 9 strutture di vendita sulle 45 totali), mentre si caratterizza per una bassa densità commerciale e un'integrazione assente (causata dalla netta preponderanza di offerta commerciale non alimentare). Nell'ottica del rafforzamento dello scenario "Commercio" – che oggi risulta dominante per il territorio della Val d'Adige - occorre prevedere una strategia che miri non solo a <i>completare</i> in termini quantitativi l'offerta esistente, ma che soprattutto la <i>integri</i> mantenendo il livello della qualità ad oggi presente in termini di specializzazione commerciale per contrastare anche i bacini concorrenziali che intercettano questo territorio. Nel contesto della Val d'Adige quindi due sono gli elementi di rilievo per l'attuazione della strategia: (i) la realizzazione di nuove superfici di vendita che vertano su nuovi formati di vendita improntati all'integrazione tra funzioni diverse - non solo commercio ma anche <i>entertainment</i> e tempo libero – caratterizzati da ampi bacini di utenza; (ii) il riutilizzo delle aree urbane dismesse (soprattutto nel Comune di Trento), da interpretare come potenziali luoghi dove localizzare nuove polarità commerciali secondo nuovi modelli e criteri di sviluppo commerciale.</p>
<p>2. Marketing – Progettazione l'integrazione Commercio/Turismo/Territorio</p> <p><b>Scenario prospettico</b></p>	<p>Nell'ottica dell'attuazione dello scenario <i>prospettico</i> "Marketing" – che mira a integrare l'offerta commerciale, completata e integrata secondo le strategie dello scenario dominante, e l'offerta turistica locale – le dinamiche positive che le presenze turistiche e gli addetti al settore ricettivo hanno fatto rilevare in anni recenti (2001-2010) costituiscono un importante fattore di opportunità per il territorio Val d'Adige. Sebbene infatti il sistema turistico della Comunità soffra evidentemente ancora, a scala provinciale, la competizione delle comunità di valle più turistiche della PAT le importanti dinamiche positive in termini di presenze e di addetti registrate negli ultimi anni sono indicative di un sistema turistico che si presenta complessivamente in crescita e che dunque potrebbe costituire, se opportunamente potenziato, una leva preziosa per la definizione di uno scenario di integrazione commercio-turismo. In questa prospettiva, la strategia di <i>potenziamento</i> del sistema di offerta turistica della Comunità deve prevedere anzitutto la costruzione di un sistema locale di risorse, ossia la messa in rete delle attrattive presenti, che sono soprattutto di carattere culturale (e correlate principalmente alla città di Trento: beni storico-artistici, musei - tra cui spicca il MUSE - ed eventi culturali, come il Festival della Montagna e il Festival dell'Economia), ma anche naturale (come, ad esempio, la Riserva Naturale delle Tre Cime del Monte Bondone). Tale operazione di "sistemizzazione" dell'offerta turistica locale deve poi essere accompagnata da un sostanziale incremento della dotazione ricettiva presente (già in crescita negli ultimi anni, in particolare in riferimento agli esercizi extra alberghieri), al momento tra le più basse della Provincia. La costruzione di tale sistema locale di risorse turistiche può trovare inoltre un'attuazione maggiormente efficace se inserito entro una strategia più ampia di valorizzazione turistica che guardi anche alla vicina Comunità Vallagarina. L'obiettivo dovrebbe essere infatti quello di costruire un sistema turistico non solamente <i>locale</i> (ossia circoscritto alla Val d'Adige), ma <i>territoriale</i>, che abbia nei due centri urbani di Trento e Rovereto i fulcri di un sistema di offerta complementare e dunque strettamente connesso. Una complementarietà non solo interna al sistema di risorse culturali, ossia eventi e rete di musei (tra i quali spiccano il MUSE a Trento e il MART a Rovereto come principali poli attrattivi), ma anche più generale, che potrebbe vedere un sistema turistico del Territorio Val d'Adige maggiormente incentrato sulle risorse culturali, e uno della comunità Vallagarina maggiormente orientato verso una <i>integrazione</i> tra risorse culturali e naturali. Nella prospettiva della costruzione di una "Città dell'Adige" fondata sui poli di Trento e Rovereto e in grado di proporre un'offerta turistica integrata, assume rilevanza strategica (soprattutto se supportato dalla ferrovia, in un'ottica di mobilità integrata) il ruolo della rete ciclabile che corre lungo l'Asta dell'Adige, connettendo Trento e Rovereto, e che va opportunamente valorizzato, anche frenando gli attuali elevati processi di consumo di suolo presenti nella Val d'Adige, che potrebbero minare la continuità e sicurezza dei percorsi ciclabili, oltre che la godibilità del paesaggio. Importante, infine, ai fini dell'attuazione di uno scenario di "Marketing", integrare la rinnovata offerta turistica della Comunità di Valle con quella commerciale locale, ad esempio interpretando (a Trento in particolare) gli eventi che hanno luogo nell'area urbana centrale (non solo eventi culturali, ma anche fiere e mercati, con particolare riferimento al mercatino di Natale di Trento) come ulteriore occasione per la valorizzazione dei luoghi storici del commercio (già attuata dal Territorio Val d'Adige attraverso l'adesione del Consorzio locale ai finanziamenti rilasciati dalla Provincia secondo la LP 17/2010, art. 64), oltre che promuovendo a fini turistico-commerciali produzioni locali DOP (ad esempio, il Provolone e il Marrone Trentino).</p>

Per l'attuazione di ogni scenario prospettato, la metodologia VIT ha consentito di individuare le principali strategie, obiettivi e azioni necessari ad implementarli, come evidenziato nello schema seguente riferito al Territorio Val d'Adige.

Tabella 6 - Individuazione degli scenari “dominante” e “prospettico” per il Territorio Val d'Adige e relative strategie, obiettivi e azioni (Fonte: Brunetta et al., 2012)

SCENARIO	STATO DI FATTO	STRATEGIA	OBIETTIVI	AZIONI
<b>Dominante - Commercio</b>	Sistema commerciale: <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ alto indice di attrattività</li> <li>✓ ottima consistenza</li> <li>✓ buona qualità (varietà e specializzazione)</li> <li>✓ bassa densità commerciale</li> <li>✓ scarsa integrazione</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Completare e integrare il sistema</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Incremento dotazione commerciale mantenendo la qualità esistente</li> </ul>	Realizzazione di nuove strutture commerciali: <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ ad alta specializzazione</li> <li>✓ ad alta integrazione</li> <li>✓ nelle aree urbana dismesse</li> </ul>
<b>Prospettico - Marketing</b>	Sistema commerciale: vedi scenario dominante			
	Sistema turistico: <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ dinamica positiva presenze</li> <li>✓ dinamica positiva addetti settore</li> <li>✓ estesa rete ciclabile</li> <li>✓ basse presenze</li> <li>✓ bassa dotazione ricettiva</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Potenziare il sistema</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Costruzione sistema locale risorse (culturali)</li> <li>✓ Costruzione sistema territoriale turistico Trento-Rovereto</li> <li>✓ Integrazione fruizione turistica con offerta commerciale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Messa in rete risorse culturali locali</li> <li>✓ Incremento dotazione ricettiva</li> <li>✓ Costruzione offerta complementare Trento-Rovereto (risorse culturali: eventi, musei)</li> <li>✓ Potenziamento circuito ciclistico asta dell'Adige</li> <li>✓ Promozione iniziative integrazione commercio-turismo (eventi culturali, mercati-fiere)</li> </ul>

Una volta individuati gli scenari del commercio è stato possibile compiere un ulteriore passaggio concettuale e metodologico, guardando non più solo alle singole comunità di valle quanto a dei sistemi territoriali più ampi. La metodologia VIT ha quindi identificato cinque sistemi di scenari del commercio “principali” a scala territoriale e due possibili sistemi alternativi.<sup>13</sup>

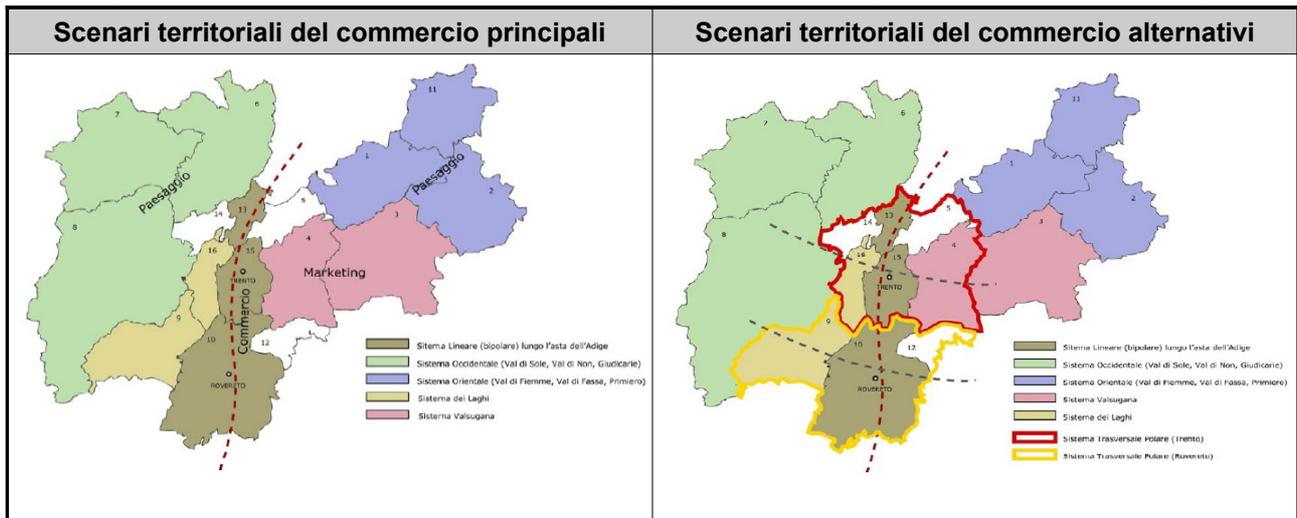
13 Sulla base della “assonanza” tra tipi di scenari e relative strategie che connotano le diverse comunità di valle, e della esistenza di relazioni tra di esse, sia di tipo fisico (connesse a continuità di tipo geomorfologico, idrografico, infrastrutturale) che funzionale (relative ai principali e più evidenti flussi di persone registrabili attualmente tra le comunità di valle, connessi a quattro principali “motori”: servizi-funzioni di livello urbano superiore, residenza, risorse turistiche, commercio) sono stati individuati i seguenti cinque scenari territoriali del commercio “principali”:

- 1) il sistema lineare bipolare lungo l'asta dell'Adige;
- 2) il sistema occidentale (Val di Sole, Val di Non, Giudicarie);
- 3) il sistema orientale (Val di Fiemme, Val di Fassa, Primiero);
- 4) il sistema della Valsugana;
- 5) il sistema dei Laghi.

Oltre a tali sistemi, sono stati individuati due possibili sistemi alternativi, che “spezzano” la continuità longitudinale che caratterizza il primo sistema:

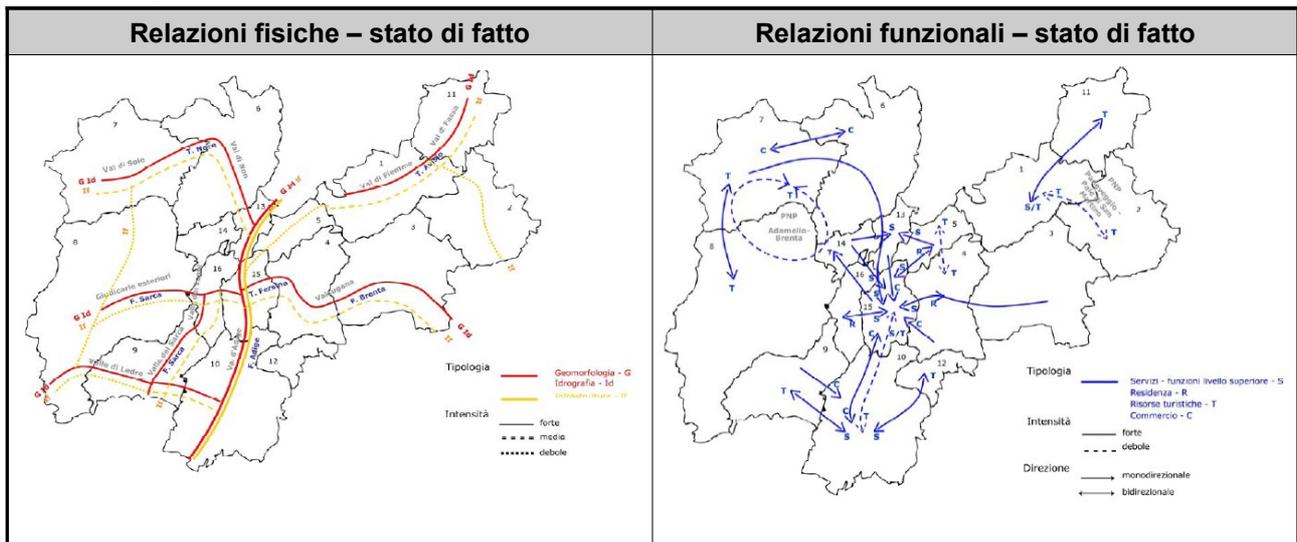
- a) il sistema trasversale polare – Trento;
- b) il sistema trasversale polare – Rovereto.

Figura 1 – Scenari territoriali del commercio principali e alternativi (Fonte: Brunetta et al., 2012)



Sono state, inoltre, individuate le azioni di potenziamento delle relazioni esistenti, attualmente deboli, e/o di progettazione di nuove relazioni territoriali che potrebbero essere attuate.

Figura 2 – Individuazione delle relazioni fisiche e funzionali (Fonte: Brunetta et al., 2012)



Da tale analisi è emersa innanzitutto la rete di relazioni esistente tra il polo centrale del Territorio Val d'Adige (e in particolare il Comune di Trento) e le comunità contermini, in relazione a flussi connessi alla presenza di servizi-funzioni urbane (verso il Territorio Val d'Adige), funzioni residenziali (dalla Val d'Adige, ad esempio, verso la vicina Val di Cembra o verso la Valle dei Laghi). È stata rilevata, inoltre, la debolezza della relazione esistente tra il polo di Rovereto e quello di Trento, connessa a deboli flussi turistici (bidirezionali, rispetto alle diverse risorse culturali – eventi e musei – presenti nelle due città), oltre che alla localizzazione, a Trento, delle principali strutture amministrative e provinciali. Per quanto riguarda invece la dinamica dei flussi

commerciali, viene essenzialmente confermato come polo centrale il Territorio Val d'Adige – e in particolare il Comune di Trento – che interagisce in maniera duplice con le comunità contermini. Inoltre, è stata evidenziata la relazione di dipendenza delle comunità Alta Valsugana e Rotaliana dall'offerta commerciale delle GSV della Val d'Adige e la forte relazione reciproca con la Vallagarina.

#### 4.1.1 La struttura distributiva dell'offerta commerciale nel Comune di Trento<sup>14</sup>

Con riferimento alla scala micro-territoriale la metodologia VIT ha analizzato e valutato lo stato dell'offerta commerciale in termini sia quantitativi che qualitativi al fine di individuare le potenzialità e le criticità commerciali di ciascuna Circoscrizione comunale. Nello specifico, la VIT si è focalizzata sull'analisi degli indicatori del tema A “Struttura distributiva dell'offerta commerciale” definiti dall'applicazione della VIT a scala territoriale.

Tabella 7 - Indicatori del tema A di VIT: Struttura distributiva dell'offerta commerciale  
(Fonte: Brunetta et al., 2014)

INDICATORE	STRUTTURA	ANNO	UdM
01. Consistenza Commerciale*	Sup vendita Circoscrizione/Sup vendita Comune**	2013	%
02. Vocazione Commerciale	[Sup vendita Circoscrizione/Sup territoriale Circoscrizione] / [Sup vendita Comune/Sup territoriale Comune]	2013	num
03. Densità Commerciale	[Sup vendita Circoscrizione/Num abitanti Circoscrizione] / [Sup vendita Comune/Num abitanti Comune]	2013	num
04. Varietà di Formato – Incidenza Grandi Strutture di Vendita***	(Sup Grandi Strutture Circoscrizione/Sup vendita Circoscrizione) / (Sup Grandi Strutture Comune/Sup vendita Comune)	2013	num
05. Specializzazione Commerciale (misto)	[Sup strutture vendita (misto) Circoscrizione/Sup strutture vendita Circoscrizione] / [Sup strutture vendita (misto) Comune/Sup strutture vendita Comune]	2013	num
06. Specializzazione Commerciale (non alimentare)	[Sup strutture vendita (non alimentare) Circoscrizione/Sup strutture vendita Circoscrizione] / [Sup strutture vendita (non alimentare) Comune/Sup strutture vendita Comune]	2013	num

\* L'indicatore non comprende le superfici di vendita degli esercizi di vicinato in quanto, a seguito degli accordi intrapresi con il Comune di Trento, non è stata effettuata la georeferenziazione degli esercizi di vicinato e quindi non è possibile localizzare gli esercizi di vicinato in riferimento ai limiti delle Circoscrizioni.

\*\* Nel calcolo, sono escluse le superfici di vendita degli esercizi di vicinato, delle tabelle speciali (articoli per impianti distribuzione carburanti, articoli per rivendite di generi di monopolio e articoli per farmacia) e delle strutture da attivare.

\*\*\* L'indicatore calcola il peso delle Circoscrizioni in termini di superficie totale di GSV.

L'applicazione degli indicatori del tema A è stata supportata dalla contestuale progettazione del database georeferenziato delle strutture commerciali realizzate nel Comune di Trento (medie strutture, grandi strutture, centri commerciali) distinguendone, oltre alla localizzazione, anche il tipo di offerta e la dimensione. Di seguito si riportano alcuni dati statistici commerciali riferiti alle dodici Circoscrizioni comunali.

<sup>14</sup> Il presente paragrafo costituisce una sintesi di quanto riportato in Brunetta et al. (2014).

*Tabella 8 - Articolazione della rete commerciale per tipologia di formato per circoscrizione  
(Fonte: Brunetta et al., 2014)*

Circoscrizione	Medie Strutture di Vendita		Grandi Strutture di Vendita		Consistenza commerciale	
	Num	Sup	Num	Sup	Num	Sup
1 Gardolo	42	17.697	3	7355	45	25.052
2 Meano	2	408	0	0	2	408
3 Bondone	4	1.704	0	0	4	1.704
4 Sardagna	0	0	0	0	0	0
5 Ravina-Romagnano	10	4.717	0	0	10	4.717
6 Argentario	10	2.912	0	0	10	2.912
7 Povo	2	612	0	0	2	612
8 Mattarello	10	3.279	1	1.536	11	4.815
9 Villazzano	1	187	0	0	1	187
10 Oltrefersina	18	9.079	4	12.980	22	22.059
11 S.Giuseppe-S.Chiara	29	11.321	1	1.560	30	12.881
12 C.Storico-Piedicastello	132	51.095	10	40.335	142	91.430
<b>Comune di Trento</b>	<b>260</b>	<b>103.011</b>	<b>19</b>	<b>63.766</b>	<b>279</b>	<b>166.777</b>

Nelle tabelle seguenti sono riportate rispettivamente la sintesi e la valutazione dei risultati derivanti dall'applicazione degli indicatori sopra richiamati.

*Tabella 9 - Sintesi degli indicatori della struttura distributiva dell'offerta commerciale del Comune di Trento  
(Fonte: Brunetta et al., 2014)*

Comune	A.01 Consistenza	A.02 Vocazione	A.03 Densità	A.04 Incidenza GSV	A.05 Incidenza Misto	A.06 Incidenza non alimentare
1 Gardolo	ALTA	ALTA	ALTA	ALTA	BASSA	ALTA
2 Meano	BASSA	BASSA	BASSA	BASSA	ALTA	BASSA
3 Bondone	BASSA	BASSA	BASSA	BASSA	ALTA	BASSA
4 Sardagna	BASSA	BASSA	BASSA	BASSA	BASSA	BASSA
5 Ravina-Romagnano	BASSA	BASSA	ALTA	BASSA	BASSA	ALTA
6 Argentario	BASSA	BASSA	BASSA	BASSA	ALTA	ALTA
7 Povo	BASSA	BASSA	BASSA	BASSA	ALTA	BASSA
8 Mattarello	BASSA	BASSA	BASSA	ALTA	BASSA	ALTA
9 Villazzano	BASSA	BASSA	BASSA	BASSA	ALTA	BASSA
10 Oltrefersina	ALTA	ALTA	ALTA	ALTA	BASSA	ALTA
11 S.Giuseppe-S.Chiara	BASSA	ALTA	BASSA	BASSA	BASSA	ALTA
12 C.Storico-Piedicastello	ALTA	ALTA	ALTA	ALTA	BASSA	ALTA

Tabella 10 - Valutazione degli indicatori della struttura distributiva dell'offerta commerciale del Comune di Trento (Fonte: Brunetta et al., 2014)

Comune	A.01 Consistenza	A.02 Vocazione	A.03 Densità	A.04 Incidenza GSV	A.05 Incidenza Misto	A.06 Incidenza non alimentare
1 Gardolo						
2 Meano						
3 Bondone						
4 Sardagna						
5 Ravina-Romagnano						
6 Argentario						
7 Povo						
8 Mattarello						
9 Villazzano						
10 Oltrefersina						
11 S. Giuseppe-S. Chiara						
12 C. Storico-Piedicastello						

Dall'analisi della struttura distributiva dell'offerta commerciale è emerso che le Circoscrizioni di fondovalle (Gardolo, Oltrefersina e Centro Storico-Piedicastello) assorbono oltre l'80% della superficie di vendita (medie strutture e grandi strutture di vendita) complessivamente presente sul territorio comunale. Inoltre, in tutte e tre le Circoscrizioni di fondovalle, l'offerta presenta un buon livello di specializzazione e di dotazione in rapporto alla consistenza demografica.

#### 4.1.2 Verifica di compatibilità commerciale all'insediamento di GSV/CC

Il Politecnico di Torino ha condotto su ventuno aree segnalate dall'Amministrazione comunale una verifica di compatibilità con l'insediamento di GSV/CC rispetto alle caratteristiche attuali e prospettive della rete distributiva comunale. Il processo di analisi delle aree considerate inizialmente ha portato alla selezione di otto zone maggiormente idonee a ospitare potenziali nuove GSV/CC<sup>15</sup> e alla individuazione di tre "ambiti urbani omogenei" di riferimento sulla base di due aspetti: il contesto urbano e le vocazioni funzionali (1) e le categorie descrittive del tipo di commercio (2) delle aree esaminate.

<sup>15</sup> Il lavoro di lettura operato dal Politecnico di Torino sulle ventuno aree analizzate è stato articolato in quattro fasi per la cui descrizione si rinvia al relativo Rapporto finale (Brunetta et al., 2014). Nell'ambito di tale analisi è stata condotta anche la verifica delle singole aree rispetto ai criteri localizzativi di cui alla D.G.P. 1 luglio 2013 n. 1339.

Tabella 11 - Elenco delle aree ritenute idonee all'insediamento di GSV/CC e relativi ambiti urbani omogenei  
 (Fonte: rielaborazione da Brunetta et al., 2014)

DENOMINAZIONE AREA	AMBITO URBANO OMOGENEO
C4 Trento, Trento, Via del Brennero - Tridente Atesina - ambito A	STRADA MERCATO
C4pfs Trento, Via del Brennero - Tridente Atesina - ambito F	
C5 Progetto Speciale 2.2 "Scalo Filzi Ambito" A	
D7 Zone terziarie e direzionali comprese nel piano guida di Via del Brennero	
D7 Zone terziarie e direzionali in Via del Brennero ex Motel Agip	
C5 Trento – Area Italcementi - A	POLARITÀ INTEGRATA AL CENTRO STORICO
C5 ex Lenzi ambiti B e C	NUOVA POLARITÀ COMMERCIALE
C5 Progetto Speciale "Trento Frutta"	

## 5. DEFINIZIONE DEL “QUADRO LOGICO” DELLA VARIANTE

Premesso che il PRG vigente non è stato assoggettato al processo di autovalutazione e che i relativi contenuti non sono stati organizzati secondo una classificazione di tipo gerarchico organizzata in obiettivi-strategie-azioni, nella definizione degli obiettivi di un piano o programma occorre 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 valutazione in funzione della loro sostenibilità.<sup>16</sup>

Nei paragrafi 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. Inoltre, in coerenza con quanto previsto dalla disciplina provinciale in materia di VAS si procederà a valutare la coerenza degli obiettivi e delle strategie della variante con gli strumenti di pianificazione sovraordinata e con i principi di sostenibilità.

### 5.1 Obiettivi, strategie e azioni della variante

Come detto sopra l'approccio metodologico adottato per la definizione dello scenario di variante prevede l'applicazione di una classificazione gerarchica nella definizione degli obiettivi e delle strategie della variante, come sintetizzato nelle tabelle seguenti. In particolare, a partire dagli obiettivi generali si passa alla definizione delle strategie per poi individuare le diverse azioni che la variante intende adottare per il loro conseguimento. Di seguito è riportata la “logica” della variante in esame ricostruita a partire dalla Relazione illustrativa.

Le scelte adottate dalla presente variante tengono conto degli scenari commerciali proposti per il Territorio Val d'Adige, della valutazione delle aree ritenute idonee per l'individuazione di GSV/CC condotta dal Politecnico di Torino, delle preoccupazioni emerse nei vari dibattiti avvenuti sia nelle sedi circoscrizionali sia negli incontri con i rappresentanti delle Associazioni di categoria, nonché degli emendamenti approvati dal Consiglio comunale in sede di prima adozione.

Dal momento che la presente variante si occupa sia dell'adeguamento dell'assetto normativo ai criteri di programmazione urbanistica sia della individuazione delle aree per l'insediamento delle GSV al dettaglio, per completezza di informazione si è ritenuto opportuno richiamare anche i contenuti dell'adeguamento normativo del PRG.

---

<sup>16</sup> Progetto Interreg IIIB MEDOCC, Linee guida per la Valutazione ambientale di piani e programmi, consultabile all'indirizzo internet <http://www.interreg-enplan.org>.

Tabella 12 - Problemi, obiettivi, strategie e azioni della Variante ai fini della localizzazione delle GSV/CC

LOGICA	DESCRIZIONE
<b>PROBLEMA</b>	<b>P-B</b> PRG non adeguato ai nuovi criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale e alle indicazioni del PUP con particolare riferimento alla disciplina e localizzazione delle grandi strutture di vendita al dettaglio (GSV), ai centri commerciali (CC) e al commercio all'ingrosso.
<b>OBIETTIVI GENERALI</b>	<b>OB1-B</b> Adeguare il PRG ai sensi dei nuovi criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale con particolare riferimento alla localizzazione e alla disciplina delle GSV/CC e del commercio all'ingrosso
	<b>OB2-B</b> Limitare il consumo di suolo
	<b>OB3-B</b> Riqualificare in termini territoriali, paesaggistici e ambientali porzioni di territorio urbanizzato
	<b>OB4-B</b> Replicare il modello della città storica e consolidata nei quartieri al fine di evitare la formazione di isole del commercio
<b>STRATEGIE</b> (obiettivi specifici)	<b>S1-B</b> Integrare le norme del PRG con i contenuti dello studio del Politecnico di Torino (quali ad es. la polifunzionalità dell'insediamento)
	<b>S2-B</b> Confermare il sistema commerciale esistente con particolare riferimento alle GSV/CC esistenti. In questo caso non si rende necessaria la loro localizzazione in quanto le norme commerciali già regolamentano la loro possibilità di ampliamento
	<b>S3-B</b> Confermare le zone Ais – Insediamenti storici, quali aree maggiormente vocate all'insediamento di strutture commerciali, anche di grande superficie, in coerenza con le previsioni di legge
	<b>S4-B</b> Localizzare GSV/CC solo nelle aree già destinate dal PRG a insediamento
	<b>S5-B</b> Localizzare GSV/CC su aree già pianificate ma non attuate previa verifica di coerenza con i criteri di urbanistica commerciale
	<b>S6-B</b> localizzare GSV/CC (con la precisazione per aree specifiche della definizione di Centro commerciale come somma di attività che superano complessivamente la soglia delle medie strutture di vendita e condividono spazi e servizi comuni ma che non ospitano grandi strutture singole di vendita) su aree che per dimensioni necessitano di poter destinare almeno i piani terra a commercio al fine di favorire l'integrazione tra spazio privato e spazio pubblico.
	<b>S7-B</b> Integrare i parametri edilizi delle aree individuate per l'insediamento di GSV/CC con i criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale ai sensi dell'art. 11, comma 2 e dell'art. 13 della LP 17/2010
<b>AZIONI</b> (obiettivi operativi)	<b>A1-B</b> Adeguare le norme di PRG con particolare riferimento al Titolo V e creare l'allegato 4.4 - "Programmazione urbanistica del settore commerciale – Parametri e prescrizioni per le aree individuate per l'insediamento di grandi strutture di vendita o centri commerciali" - contenente i parametri delle zone ritenute idonee per la localizzazione di GSV/CC
	<b>A2-B</b> Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone miste per la formazione dei luoghi centrali (C4): <b>A2.1-B</b> C4 Trento Via del Brennero – Tridente Atesina – ambito A <b>A2.2-B</b> C4pfs Trento Via del Brennero – Tridente Atesina – ambito F
	<b>A3-B</b> Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone soggette ad interventi di riqualificazione urbana (C5): <b>A3.1-B</b> C5 Trento – Area ex Michelin ambito B <b>A3.2-B</b> C5 Trento – Area ex Michelin ambito C <b>A3.4-B</b> C5 Progetto Speciale 2.2 "Scalo Filzi" ambito A <b>A3.5-B</b> C5 Progetto Speciale "Trento Frutta"
	<b>A4-B</b> Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone terziarie e direzionali (D7): <b>A4.1-B</b> D7 – Zone terziarie e direzionali comprese nel piano guida di Via del Brennero
	<b>A5-B</b> Individuare le zone specificatamente destinate all'attività di commercio all'ingrosso
	<b>A6-B</b> Consentire quando necessario l'utilizzo delle aree "Ss" per servizi pubblici destinati a verde o a parcheggio già previste dal PRG nelle singole zone ai fini del dimensionamento dei parametri edilizi richiesti dai criteri di urbanistica commerciale per l'insediamento delle GSV/CC

Tabella 13 - Problemi, strategie, obiettivi e azioni della Variante ai fini dell'adeguamento normativo ai nuovi criteri di urbanistica commerciale

LOGICA	DESCRIZIONE
<b>PROBLEMA</b>	<b>P-A</b> Norme del PRG non adeguate ai nuovi criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale e alle indicazioni del PUP
<b>OBIETTIVI GENERALI</b>	<b>OB1-A</b> Adeguare le norme tecniche di attuazione del PRG ai sensi dei nuovi criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale e alle indicazioni del PUP
<b>STRATEGIE</b> (obiettivi specifici)	<b>S1-A</b> Adeguare le norme del PRG
	<b>S2-A</b> Semplificare le norme relative alle destinazioni ammesse negli insediamenti storici (Ais)
	<b>S3-A</b> Estendere la possibilità del commercio al dettaglio nelle zone per servizi per facilitarne l'attivazione, rendere più attrattive e funzionali le nuove zone per servizi e garantire un maggiore presidio
<b>AZIONI</b> (obiettivi operativi)	<b>A1-A</b> Adeguare le norme del PRG
	<b>A2-A</b> Mantenere il principio della salvaguardia della componente residenziale negli insediamenti storici ma consentendo ogni modifica tra le altre destinazioni ammesse
	<b>A3-A</b> Individuare le zone per servizi pubblici compatibili con l'attività commerciale e definire i relativi parametri urbanistici
	<b>A4-A</b> Individuare le aree per l'insediamento delle strutture di vendita all'ingrosso

Con riferimento all'adeguamento normativo ai nuovi criteri di urbanistica commerciale preme evidenziare che la presente variante ha esteso la possibilità di insediare il commercio nelle zone per servizi pubblici (Azione A3-A) al fine di agevolare la realizzazione della "città pubblica". Come precisato nella Relazione illustrativa, le norme del PRG già consentono l'insediamento di esercizi di vicinato in alcune zone per servizi (F1-P, F1-SP, F1-NS, G-P, G-CC, F2 e F4) ma la possibilità indifferenziata di insediare esercizi di vicinato e medie strutture di vendita fino a 1500 mq, ammessa dai nuovi criteri provinciali, e quindi la necessità di realizzare anche i relativi spazi di parcheggio di pertinenza, potrebbe rivelarsi un problema di gestione sia delle aree sia del PRG. Per tale motivo, si è reso necessario fissare dei parametri urbanistici, intesi in termini di percentuale massima di superficie o di volume, per il dimensionamento delle destinazioni commerciali. Tale possibilità risulta però di difficile valutazione in termini ambientali e territoriali in considerazione della eterogenea distribuzione e superficie delle zone per servizi pubblici nel territorio comunale nonché per l'assenza di riferimenti progettuali. Per tale motivo non è stato possibile effettuare una valutazione ex ante degli effetti ambientali indotti dall'attuazione della nuova norma. Al fine di poter valutare i suddetti effetti territoriali e ambientali è stato previsto il monitoraggio dell'insediamento di attività commerciali nelle zone per servizi pubblici. Inoltre, dovrà essere posta particolare attenzione nelle convenzioni che saranno stipulate con l'Amministrazione comunale affinché l'insediamento di attività commerciali nelle zone per servizi pubblici non comporti significativi effetti ambientali negativi.

Premesso quanto sopra, il presente rapporto ambientale si è focalizzato sulla valutazione delle aree selezionate per l'insediamento di grandi strutture di vendite/centri commerciali e del commercio all'ingrosso.

## 6. GLI SCENARI E LE ALTERNATIVE DI VARIANTE

### 6.1 Gli scenari di variante

Come precisato nella Relazione illustrativa, l'Amministrazione comunale ha delineato i seguenti tre possibili scenari di sviluppo in materia di commercio:

- 1) scenario 1: consiste nel congelamento della rete distributiva attuale con riferimento alle grandi strutture di vendita al dettaglio che si concretizza nel non individuare nuovi spazi commerciali, intesi anche come sommatoria di singoli esercizi di piccole dimensioni la cui superficie è superiore ai 1.500 metri;
- 2) scenario 2: prevede l'individuazione di alcune zone ove è possibile insediare le cosiddette "grandi strutture di vendita" nei limiti di determinate percentuali di volume sul totale edificato con possibilità di superamento di tali vincoli tramite accordo urbanistico in presenza di progetti ad alto contenuto qualitativo;
- 3) scenario 3: consiste nell'apertura a un ampliamento della struttura distributiva commerciale, con previsione di nuove aree vocate all'insediamento di "grandi strutture" senza imporre dei limiti e senza valutazioni di tipo qualitativo.

#### 6.1.1 Lo scenario in assenza della variante

Lo scenario 1, relativo alla non attuazione della variante (c.d. "opzione zero" o "*do-nothing*"), non risulta percorribile in quanto si rende necessario adeguare il PRG ai criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale e affrontare il tema della individuazione delle aree per l'insediamento di grandi strutture di vendita al dettaglio e/o di centri commerciali al dettaglio e del commercio all'ingrosso. Come precisato nella Relazione illustrativa, tale scenario mira a conservare lo stato di fatto limitandosi a consentire l'apertura di attività commerciali di modeste dimensioni in un'ottica di salvaguardia del commercio esistente e precludendo di fatto la possibilità di rivitalizzare zone urbane con presenza di immobili dismessi o di delocalizzare strutture che mal si conciliano con il tessuto urbano circostante. Del resto, l'offerta commerciale di Trento si connota per una presenza dominante degli esercizi di vicinato ovvero di quelli inferiori ai 150 mq, che costituiscono ben l'81,8% dell'offerta commerciale complessiva, seguiti dalle medie strutture di vendita ovvero fino ai 1.500 mq, pari al 17,1%, e infine dalle grandi strutture di vendita (> di 1.500 mq) che corrispondono all'1%. Inoltre, dall'esame del trend storico (2005-2014) si può rilevare come i negozi con superfici superiori ai 1.500 mq sia in termini numerici che di superficie complessiva siano diminuiti sia nel settore non alimentare che in quello misto mentre quelli di vicinato evidenziano una crescita progressiva.

### *6.1.2 Lo scenario di massimo sviluppo commerciale*

Lo scenario 3, come evidenziato nella Relazione illustrativa, rischia di favorire la proliferazione di centri commerciali, fenomeno che sarebbe certamente opportuno evitare, sia per l'impatto sulla rete distributiva esistente che per l'impossibilità di delineare a priori progetti di sviluppo commerciale di alta qualità in grado di ampliare l'area di gravitazione commerciale.

### *6.1.3 Evoluzione dello scenario di variante*

Sulla base degli scenari delineati, l'Amministrazione comunale ha ritenuto che lo scenario 2 risulti quello più perseguibile e il più equilibrato in quanto consente di raggiungere gli obiettivi prefissati nonché di aumentare le opportunità riducendo i rischi. In particolare, la localizzazione di grandi strutture di vendita al dettaglio e/o di centri commerciali al dettaglio in aree già destinate dal PRG a insediamento risponde alla logica di riqualificazione di aree esistenti con conseguente risparmio di consumo di suolo. Inoltre, l'individuazione di parametri e vincoli che limitano di fatto il commercio ai piani terra della zona residenziale e in quota maggiore ma comunque residuale rispetto alle altre funzioni nelle aree a destinazione terziaria e direzionale è ritenuto un elemento necessario per incentivare la rivitalizzazione di tali tessuti urbani secondo una logica di compresenza di mix di funzioni. Ad ogni modo, è presumibile ipotizzare che le localizzazioni previste non comportino l'insediamento di strutture commerciali davvero importanti ovvero superiori ai 5.000 mq anche in virtù dei vincoli derivanti dall'applicazione degli standard parcheggi previsti dai nuovi criteri di urbanistica commerciale. Inoltre, la possibilità di superare i limiti quantitativi attraverso un accordo urbanistico, che approfondisca una serie di aspetti sia di tipo infrastrutturale che di potenziale sinergia commerciale con le realtà esistenti, risponde all'esigenza di non escludere a priori lo sviluppo di progetti commerciali che consentano di elevare il rango dell'offerta commerciale di Trento in termini sia quantitativi ma, soprattutto, qualitativi. Il perseguimento di questo scenario consente inoltre di dotare il territorio comunale di una rete commerciale in grado di estendere il bacino di utenza oltre i confini comunali, e forse provinciali, assicurando alla collettività risorse aggiuntive per lo sviluppo economico attraverso l'acquisizione di nuovi clienti e arginando il fenomeno cosiddetto del "turismo commerciale". Tali prospettive risultano peraltro pienamente coerenti con gli scenari "dominante" (commercio) e "prospettico" (marketing) delineati per il Territorio Val d'Adige dal Rapporto di ricerca elaborato dal DIST e sintetizzati nel precedente capitolo 4.

Nel corso della formazione della variante in esame sono stati effettuati diversi incontri finalizzati a definire lo scenario di variante proposto, come evidenziato nel successivo capitolo 10. Le scelte adottate dalla presente variante tengono conto dei Rapporti finali elaborati dal Politecnico di Torino con particolare riferimento ai già citati scenari commerciali ("dominante" e "prospettico") e alla valutazione delle aree ritenute idonee per l'insediamento di GSV/CC. Di seguito è riportata la

verifica di coerenza tra i suddetti scenari commerciali e gli obiettivi generali della variante. Per ciascuna verifica è riportato un giudizio di sintesi sotto forma di matrice cromatica riportante la rispondenza dell'obiettivo della variante agli obiettivi degli scenari considerati. Di seguito è riportata la legenda cromatica dei diversi livelli di coerenza utilizzati per le verifiche.

VERIFICA DELLA COERENZA	
<b>C</b>	Coerente
<b>PC</b>	Parzialmente coerente
<b>NC</b>	Non coerente
<b>NP</b>	Non pertinente

Tabella 14 - Verifica di coerenza tra gli obiettivi commerciali e gli obiettivi di variante

OBIETTIVI COMMERCIALI		OBIETTIVI VARIANTE			
		OB1-B	OB2-B	OB3-B	OB4-B
Scenario	Obiettivo				
Commercio	Incrementare la dotazione commerciale mantenendo la qualità esistente	PC	C	C	C
Marketing	Costruire il sistema locale risorse (culturali)	NP	NP	PC	C
	Costruire il sistema territoriale turistico Trento-Rovereto	NP	NP	PC	PC
	Integrare la fruizione turistica con l'offerta commerciale	C	PC	C	C

## 6.2 Le alternative di variante

Una volta verificata la coerenza tra gli obiettivi della variante e gli scenari commerciali del Territorio Val d'Adige si è proceduto a individuare l'alternativa di variante che meglio può consentire di raggiungere gli obiettivi prefissati e che risulta più coerente con gli scenari commerciali, attraverso il confronto tra gli obiettivi della variante e le azioni proposte. Nello specifico sono state delineate le seguenti alternative:

- alternativa 1: è riconducibile prevalentemente all'esito dell'analisi condotta dal Politecnico di Torino sulle aree segnalate dall'Amministrazione comunale;
- alternativa 2: consiste nell'approfondimento e sviluppo ulteriore dell'alternativa 1 da parte degli uffici tenendo conto anche dell'esito del confronto con le Commissioni consiliari per l'Urbanistica, lavori pubblici e mobilità e Bilancio, attività economiche e affari generali nonché con alcuni soggetti portatori di interesse;
- alternativa 3: consiste in una rivisitazione dell'alternativa 2 che tiene conto delle preoccupazioni emerse nei dibattiti avvenuti sia nelle sedi circoscrizionali sia negli incontri con le Associazioni

di categoria.

Le preoccupazioni emerse nei dibattiti con le Circoscrizioni e le Associazioni di categoria (sintetizzate nella Relazione illustrativa) possono essere riassunte nei seguenti due aspetti:

- 1) eccessiva distribuzione delle aree individuate per l'insediamento di grandi strutture di vendita. Questo aspetto porta a superfici complessive molto ingenti con il rischio di disperdere la capacità attribuita alla parte commerciale di fare da leva per la riqualificazione delle parti della città che ne necessitano. In alcuni casi, poi, le localizzazioni si riferiscono ad aree che non hanno effettiva possibilità di attivarsi almeno nel breve medio termine;
- 2) seppure sia condivisa la necessità di poter dedicare i piani terra dei nuovi quartieri ad attività commerciali per poter garantire la capacità di replicare il tessuto della città storica, caratterizzato dalla mescolanza delle funzioni quali residenza, uffici, pubblici esercizi, commercio, si ritiene che tale obiettivo potrebbe essere vanificato con l'insediamento di grandi strutture di vendita. Infatti, nella prospettiva della costruzione di un nuovo quartiere, l'ipotesi di insediamento di un'unica attività commerciale di grandi dimensioni che vada ad occupare tutti gli spazi dedicabili al commercio potrebbe risultare incongrua. Nell'ottica di diversificazione delle funzioni per garantire la vivibilità dei quartieri, anche l'offerta commerciale diversificata contribuisce a perseguire tale obiettivo, mentre una offerta unica potrebbe ostacolarlo. Il problema è strettamente connesso alle definizioni di legge per cui la somma di più attività commerciali che supera i 1.500 mq di superficie di vendita con la condivisione di servizi comuni (quali i parcheggi) costituisce un centro commerciale che è assimilato alla grande struttura di vendita.

L'alternativa 3 si sostanzia nelle seguenti modifiche rispetto all'alternativa 2.

Con riferimento al punto 1) è stato effettuato un approfondimento delle potenzialità di trasformazione delle aree individuate per l'insediamento delle GSV/CC dal quale è emerso che alcune aree per condizioni oggettive non consentono una loro trasformazione nel breve-medio periodo. È il caso delle seguenti zone:

- zone F1 – NS – *Nodi di scambio* la cui attivazione è imprescindibile dalla riorganizzazione funzionale dello svincolo di Canova per il quale non vi è nessuna certezza sui tempi di intervento da parte della Provincia Autonoma di Trento;
- area c) delle zone D7 – *Terziarie e direzionali* tra via del Brennero e la ferrovia per la quale un intervento complessivo, date le quantità edificate esistenti (volumetricamente superiori alla capacità edificatoria espressa dagli indici di PRG) e il numero delle attività insediate, è decisamente improbabile;
- aree a) e b) delle zone D7 – *Terziarie e direzionali* tra via del Brennero e la ferrovia e area b) della zona D7, sempre in via del Brennero, denominata “ex Motel Agip”, in quanto si tratta di aree che per le dimensioni eccessivamente ridotte non potrebbero garantire l'interrelazione tra quelle commerciali e le altre funzioni auspiccate. Nel caso dell'area “ex Motel Agip” l'alternativa

2 contava sulla possibile progettazione unitaria tra le aree individuate a) e b), ma è stato rilevato che sull'area a), quella di dimensioni maggiori, è già in fase di realizzazione un intervento per una nuova attività di pubblico esercizio.

Relativamente al punto 2), ma in parte anche al punto 1), è stato approfondito l'aspetto della differenziazione tra la previsione di insediamento di grandi strutture di vendita e quella di insediamento di un insieme di piccole e medie strutture di vendita tali da costituire un centro commerciale. Per conseguire l'obiettivo sempre evidenziato di garantire nella costruzione dei nuovi quartieri della città la riproposizione del tessuto della città storica e consolidata, si è ritenuto di prevedere la possibilità di insediare un centro commerciale ma senza la presenza di grandi strutture di vendita singole. Questa previsione garantisce la diversificazione dell'offerta commerciale che è tipica della città storica e consolidata a cui ci si vuole riferire e garantisce al tempo stesso la possibilità di progettare unitariamente le nuove aree potendo contare sulla condivisione tra le varie strutture commerciali non solo dei parcheggi ma anche di percorsi e spazi pedonali, ponendo le condizioni per poter perseguire l'obiettivo della massima qualità progettuale. Inoltre l'esclusione di singole grandi strutture di vendita evita la necessità, che potrebbe sicuramente emergere, di ricorrere a tipologie edilizie non congruenti con la costruzione per quartieri della città. Una grande struttura di vendita singola potrebbe infatti considerare necessario, per ragioni funzionali alla propria specifica attività commerciale, l'accorpamento delle superfici in un unico grande spazio inducendo alla progettazione di strutture molto ampie e con altezze limitate che contrasterebbero con l'ambizione di ricreare il tessuto della città storica. In questa prospettiva, per alcune delle aree individuate con l'alternativa 2, si è ritenuto di prevedere la possibilità di insediare centri commerciali da cui sono però escluse singole attività commerciali sopra la soglia dei 1.500 mq. Tali aree, evidenziate dalla sigla CC nella tavola denominata "Individuazione delle aree da destinare all'insediamento di grandi strutture di vendita al dettaglio/centri commerciali", sono le seguenti:

- la zona C4pfs di Via del Brennero – Tridente Atesina – ambito F
- la zona C5 Trento – Area Italcementi – ambito A;
- le zone C5 ex Michelin non attivate (ambiti B e C) ma ricomprese nel piano guida approvato.

Resta inteso che in tutte queste zone la quota commerciale non può essere realizzata autonomamente ma dovrà essere parte di un progetto complessivo che contempli anche le altre funzioni previste e quindi residenza, pubblici esercizi, attività di servizio, ecc.

Nelle altre aree, evidenziate dalla sigla GSV/CC, potranno essere insediate anche grandi strutture di vendita. Si tratta nello specifico delle seguenti aree:

- le zone D7 – tra Via del Brennero e la ferrovia (aree A, B, C);
- la zona C4 Via del Brennero – Tridente Atesina – ambito A;
- la zona C5 Progetto Speciale 2.2 "Scalo Filzi" ambito A;

- la zona C5 Progetto Speciale Trento Frutta.

In pratica, a parte la zona C4 "ex Opel" per la quale è già stato approvato da parte del Consiglio comunale il piano attuativo e quindi sono state già tracciate le indicazioni progettuali che garantiscono l'attuazione delle previsioni di PRG, si tratta delle aree che necessitano maggiormente di riqualificazione: le zone D7 di via del Brennero caratterizzate da un particolare disordine urbanistico, la zona C5 scalo Filzi tristemente celebre per la presenza di relitti indecorosi, la C5 Trento Frutta il cui trasferimento è auspicato a gran voce per liberare la zona residenziale di Clarina dalla presenza di una attività produttiva di notevole impatto.

- alternativa 4: consiste in una rivisitazione dell'alternativa 3 che recepisce gli emendamenti approvati dal Consiglio comunale.

In particolare, l'alternativa 4 si sostanzia nelle seguenti ulteriori modifiche rispetto all'alternativa 3.

1) integrazione dell'articolo 95 delle norme di attuazione del PRG al fine di contemplare la possibilità per il comune di promuovere e sostenere studi e progetti di iniziativa pubblica e/o privata di riqualificazione della rete commerciale esistente anche tramite lo sviluppo di modelli gestionali innovativi e l'eventuale attivazione di accordi urbanistici per l'implementazione nel PRG di appositi servizi a supporto della rete commerciale.

2) modifica dell'allegato 4.4 con riferimento alla Zona C5 – Progetto Speciale "Trento Frutta" per quanto riguarda la percentuale massima di Superficie utile netta (SUN) per attività commerciali che viene ridotta dal 20% al 13%.

3) modifica della cartografia, delle norme, della relazione e degli altri documenti con riferimento alle aree di Via Maccani e dell'area ex Italcementi. Nel dettaglio sono previste le seguenti modifiche:

- aree di Via Maccani: nella tavola di "individuazione delle aree da destinare all'insediamento di GSV/CC" è inserita la sigla GSV/CC in corrispondenza delle zone C6, D7 e D11 localizzate tra Via Maccani e la ferrovia e della zona C4 posta a sud-ovest della rotatoria di Via Maccani, che prefigura la possibilità di nuovi insediamenti commerciali che dovrà essere vagliata nell'ambito di un accordo urbanistico ai sensi della legge urbanistica provinciale, così come precisato dal nuovo comma 1 bis dell'articolo 102 delle norme di attuazione del PRG.
- area ex Italcementi: è stralciata l'azione A3.3 – B "C5 Trento – Area Italcementi – A" e conseguentemente sono stralciati i riferimenti riportati nella documentazione di variante, compreso lo studio di incidenza ambientale. Come precisato nella Relazione, la suddetta area è stata stralciata in quanto l'insediamento di GSV/CC determinerebbe un vincolo rilevante per la futura pianificazione dell'area per la quale il dibattito è in corso.

Per ciascuna verifica è riportato un giudizio di sintesi sotto forma di matrice cromatica, di cui si riporta la legenda, riportante la rispondenza dell'obiettivo della variante all'azione considerata.

<b>VERIFICA DELLA COERENZA</b>	
<b>C</b>	Coerente
<b>PC</b>	Parzialmente coerente
<b>NC</b>	Non coerente
<b>NP</b>	Non pertinente

Da tale verifica è emerso come l'alternativa 4 consenta di raggiungere non solo gli obiettivi prefissati ma anche di porre le basi per una riqualificazione in termini territoriali, ambientali e sociali di alcuni brani strategici della città, prevedendo in taluni casi la possibilità di insediare GSV/CC e/o incrementare la percentuale di superficie per attività commerciali mediante l'approvazione di un accordo urbanistico con conseguente variante al PRG che, ove previsto, esplori per “ambiti di intervento” le necessità di integrazione infrastrutturale e le possibili sinergie con l'offerta commerciale già presente. Ad ogni modo, per la descrizione dei contenuti della variante si rinvia al capitolo 3 della Relazione illustrativa.

Tabella 15a - Verifica di coerenza dell'alternativa 1 di variante

	OBIETTIVI VARIANTE			
	OB1-B	OB2-B	OB3-B	OB4-B
<b>AZIONI ALTERNATIVA 1</b>				
Adeguare le norme di PRG con particolare riferimento al Titolo V	<b>C</b>	<b>NP</b>	<b>NP</b>	<b>NP</b>
Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone miste per la formazione dei luoghi centrali (C4): Via del Brennero A – Tridente-Atesina (ex Opel); Via del Brennero F – Tridente-Atesina (ex Atesina)	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone soggette ad interventi di riqualificazione urbana (C5): Italcementi A; Ex Lenzi B – C; Trento Frutta; Scalo Filzi 2.2a	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone terziarie e direzionali (D7): Via del Brennero (art. 53, comma 4.1 NdA PRG); Via del Brennero (ex Motel Agip)	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>PC</b>	<b>PC</b>
Confermare l'insediamento del commercio all'ingrosso nella zona D6a1	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>PC</b>	<b>PC</b>
Definire 3 ambiti di qualificazione del commercio e di riqualificazione urbana	<b>NP</b>	<b>PC</b>	<b>C</b>	<b>PC</b>
Definire indirizzi urbanistici per la riqualificazione e la trasformabilità delle aree individuate nella prospettiva di "progetti d'ambito"	<b>PC</b>	<b>PC</b>	<b>PC</b>	<b>PC</b>

Tabella 15b - Verifica di coerenza dell'alternativa 2 di variante

	OBIETTIVI VARIANTE			
	OB1-B	OB2-B	OB3-B	OB4-B
<b>AZIONI ALTERNATIVA 2</b>				
Adeguare le norme di PRG con particolare riferimento al Titolo V e creare l'allegato 4.4 contenente i parametri delle zone ritenute idonee per la localizzazione di GSV/CC	<b>C</b>	<b>NP</b>	<b>NP</b>	<b>NP</b>
Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone miste per la formazione dei luoghi centrali (C4): Via del Brennero A – Tridente-Atesina (ex Opel); Via del Brennero F – Tridente-Atesina (ex Atesina)	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone soggette ad interventi di riqualificazione urbana (C5): ex Michelin B-C; Italcementi; Scalo Filzi 2.2a; Trento Frutta	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone terziarie e direzionali (D7): Via del Brennero (art. 53, comma 4.1 NdA PRG); Via del Brennero (ex Motel Agip)	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>PC</b>	<b>PC</b>
Confermare l'insediamento del commercio all'ingrosso nella zona D6a1	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>PC</b>	<b>PC</b>
Localizzare le GSV/CC in aree destinate dal PRG a servizi F1-NS: Nodi di scambio	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>PC</b>	<b>PC</b>
Definire 3 ambiti di qualificazione del commercio e di riqualificazione urbana	<b>NP</b>	<b>PC</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Integrare i parametri urbanistici con una percentuale massima da destinare al commercio (20% per le zone C e il 30% per le zone D7 già destinate a terziario e direzionale) derogabile tramite accordo urbanistico e variante al PRG che, ove previsto, esplori per ambiti di intervento (piani d'ambito proposti dal Politecnico di Torino) le necessità di integrazione infrastrutturale e le possibili sinergie con l'offerta commerciale già presente	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Consentire quando necessario l'utilizzo delle aree "Ss" per servizi pubblici destinati a verde o a parcheggio già previste dal PRG nelle singole zone ai fini del dimensionamento dei parametri edilizi richiesti dai criteri di urbanistica commerciale per l'insediamento di GSV/CC	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>

Tabella 15c - Verifica di coerenza dell'alternativa 3 di variante

	OBIETTIVI VARIANTE			
	OB1-B	OB2-B	OB3-B	OB4-B
<b>AZIONI ALTERNATIVA 3</b>				
Adeguare le norme di PRG con particolare riferimento al Titolo V e creare l'allegato 4.4 contenente i parametri delle zone ritenute idonee per la localizzazione di GSV/CC	<b>C</b>	NP	NP	NP
Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone miste per la formazione dei luoghi centrali (C4): Via del Brennero A – Tridente-Atesina (ex Opel) con possibilità di insediamento sia di GSV sia di CC; Via del Brennero F – Tridente-Atesina (ex Atesina) con possibilità di insediare solo CC ma senza la presenza di singole GSV	NP	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone soggette ad interventi di riqualificazione urbana (C5): ex Michelin B-C e Italcementi con possibilità di insediare solo CC ma senza la presenza di singole GSV; Scalo Filzi 2.2a e Trento Frutta con possibilità di insediare sia GSV sia CC	NP	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone terziarie e direzionali (D7): Via del Brennero (art. 53, comma 4.1 NdA PRG) – aree a, b, c, con possibilità di insediare sia GSV sia CC	NP	<b>C</b>	<b>PC</b>	<b>PC</b>
Confermare l'insediamento del commercio all'ingrosso nella zona D6a1	NP	<b>C</b>	<b>PC</b>	<b>PC</b>
Definire 3 ambiti di qualificazione del commercio e di riqualificazione urbana. Con riferimento alla zona di Trento nord, considerata l'estensione dell'area, l'evidente necessità di riqualificazione, la necessità di verificare l'impostazione data dal PRG '89 e sempre confermata nelle varianti successive e quindi di verificarne l'impostazione urbanistica non solo dal punto di vista commerciale, l'Amministrazione comunale si farà carico di approfondire i contenuti dei piani d'ambito sopra richiamati nella fase di revisione complessiva del PRG	NP	<b>PC</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Integrare i parametri urbanistici con una percentuale massima da destinare al commercio (20% per le zone C e il 30% per le zone D7 già destinate a terziario e direzionale) derogabile tramite accordo urbanistico e variante al PRG che, ove previsto, esplori per ambiti di intervento (piani d'ambito proposti dal Politecnico di Torino) le necessità di integrazione infrastrutturale e le possibili sinergie con l'offerta commerciale già presente	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Consentire quando necessario l'utilizzo delle aree "Ss" per servizi pubblici destinati a verde o a parcheggio già previste dal PRG nelle singole zone ai fini del dimensionamento dei parametri edilizi richiesti dai criteri di urbanistica commerciale per l'insediamento di GSV/CC	NP	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>

Tabella 15d - Verifica di coerenza dell'alternativa 4 di variante

AZIONI ALTERNATIVA 4	OBIETTIVI VARIANTE			
	OB1-B	OB2-B	OB3-B	OB4-B
Adeguare le norme di PRG con particolare riferimento al Titolo V e creare l'allegato 4.4 contenente i parametri delle zone ritenute idonee per la localizzazione di GSV/CC.	<b>C</b>	<b>NP</b>	<b>NP</b>	<b>NP</b>
Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone miste per la formazione dei luoghi centrali (C4): Via del Brennero A – Tridente-Atesina (ex Opel) con possibilità di insediamento sia di GSV sia di CC; Via del Brennero F – Tridente-Atesina (ex Atesina) con possibilità di insediare solo CC ma senza la presenza di singole GSV	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone soggette ad interventi di riqualificazione urbana (C5): ex Michelin B-C con possibilità di insediare solo CC ma senza la presenza di singole GSV; Scalo Filzi 2.2a e Trento Frutta con possibilità di insediare sia GSV sia CC	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone terziarie e direzionali (D7): Via del Brennero (art. 53, comma 4.1 NdA PRG) – aree a, b, c, con possibilità di insediare sia GSV sia CC	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>PC</b>	<b>PC</b>
Confermare l'insediamento del commercio all'ingrosso nella zona D6a1	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>PC</b>	<b>PC</b>
Definire 3 ambiti di qualificazione del commercio e di riqualificazione urbana. Con riferimento alla zona di Trento nord, considerata l'estensione dell'area, l'evidente necessità di riqualificazione, la necessità di verificare l'impostazione data dal PRG '89 e sempre confermata nelle varianti successive e quindi di verificarne l'impostazione urbanistica non solo dal punto di vista commerciale, l'Amministrazione comunale si farà carico di approfondire i contenuti dei piani d'ambito sopra richiamati nella fase di revisione complessiva del PRG	<b>NP</b>	<b>PC</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Integrare i parametri urbanistici con una percentuale massima da destinare al commercio (13% per la zona C5 "Trento Frutta", 20% per le altre zone C e il 30% per le zone D7 già destinate a terziario e direzionale) derogabile tramite accordo urbanistico e variante al PRG che, ove previsto, esplori per ambiti di intervento (piani d'ambito proposti dal Politecnico di Torino) le necessità di integrazione infrastrutturale e le possibili sinergie con l'offerta commerciale già presente	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Consentire quando necessario l'utilizzo delle aree "Ss" per servizi pubblici destinati a verde o a parcheggio già previste dal PRG nelle singole zone ai fini del dimensionamento dei parametri edilizi richiesti dai criteri di urbanistica commerciale per l'insediamento di GSV/CC	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
Possibilità di insediare nuovi insediamenti commerciali nelle aree C6, D7, D11 localizzate tra Via Maccani e la ferrovia e la zona C4 posta a sud della rotonda di Via Maccani previa verifica nell'ambito di un accordo urbanistico	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>

### 6.3 Individuazione delle aree oggetto di localizzazione di GSV/CC

A partire dagli esiti contenuti nei Rapporti finali predisposti dal Politecnico di Torino e tenendo conto della “logica” sottesa alla presente variante si è provveduto a selezionare le aree più idonee per l'insediamento delle GSV/CC, da sottoporre alla successiva fase di valutazione ambientale, e a definire i relativi parametri commerciali. Nello specifico, la variante ha previsto di condizionare l'insediamento di GSV/CC nelle aree selezionate a una percentuale massima da destinare al commercio. A tale fine, è stata condotta una verifica circa la possibilità di destinare ad attività commerciale almeno i piani terra per assicurare l'integrazione tra gli edifici privati e lo spazio pubblico. Da tale analisi è emersa l'esigenza di integrare le aree individuate dal DIST come idonee all'insediamento di soli centri commerciali con le zone C5 “ex Michelin” ambiti B e C e invece di escludere gli ambiti B e C della zona C5 “ex Lenzi”. Inoltre, sulla scorta degli emendamenti approvati dal Consiglio comunale, è stata stralciata la zona C5 “Italcementi” e inserita la possibilità di insediare GSV/CC nelle zone C6, D7, D11 localizzate tra Via Maccani e la ferrovia e nella zona C4 situata a sud-ovest della rotatoria di Via Maccani che dovrà essere vagliata nell'ambito di un accordo urbanistico. Per le motivazioni di integrazione dell'elenco delle aree proposte dal DIST si rinvia alla Relazione illustrativa della variante. Di seguito si riporta l'elenco definitivo delle aree individuate come idonee per l'insediamento di grandi strutture di vendita al dettaglio e/o di centri commerciali al dettaglio.

Tabella 16 - Aree oggetto di localizzazione di GSV/CC

DENOMINAZIONE AREA	INSEDIAMENTO DI GRANDI STRUTTURE DI VENDITA AL DETTAGLIO	INSEDIAMENTO DI CENTRI COMMERCIALI	AMBITO URBANO OMOGENEO
C4 Trento, Trento, Via del Brennero - Tridente Atesina - ambito A	Sì	Sì	STRADA MERCATO
C4pfs Trento, Via del Brennero - Tridente Atesina - ambito F	No	Sì	
C5 Progetto Speciale 2.2 “Scalo Filzi” - ambito A	Sì	Sì	
D7 Zone terziarie e direzionali comprese nel piano guida di Via del Brennero (aree A, B, C)	Sì	Sì	
C6, D7, D11 tra Via Maccani e la ferrovia e zona C4 a sud-ovest della rotatoria di Via Maccani*	Sì	Sì	
C5 Progetto Speciale “Trento Frutta”	Sì	Sì	NUOVA POLARITÀ COMMERCIALE
C5 Trento – Area ex Michelin - ambito B	No	Sì	-
C5 Trento – Area ex Michelin - ambito C	No	Sì	-

\* Zone per nuovi insediamenti commerciali ai sensi dell'art. 102, comma 1 bis delle norme di attuazione del PRG.

## 7. VALUTAZIONE DEGLI OBIETTIVI E DELLE STRATEGIE

Al fine di verificare la sostenibilità ambientale dei contenuti della variante sono state condotte le seguenti verifiche:

- verifiche di coerenza interna, finalizzate ad analizzare la coerenza tra gli obiettivi e le azioni della variante e tra i medesimi obiettivi e i contenuti del PRG vigente;
- verifiche di coerenza esterna, finalizzate ad analizzare la coerenza tra gli obiettivi della variante e gli obiettivi di piani sovraordinati, in primo luogo il PUP. Inoltre, è condotta una verifica di coerenza anche rispetto ai principi di sostenibilità del “Piano per lo sviluppo sostenibile 2020 e oltre” e con gli obiettivi di sostenibilità ambientale del PUP.

Per ciascuna verifica è riportato un giudizio di sintesi sotto forma di matrice cromatica, di cui si riporta la legenda, contenente la rispondenza dell'obiettivo/strategia considerato al criterio di raffronto.

VERIFICA DELLA COERENZA	
<b>C</b>	Coerente
<b>PC</b>	Parzialmente coerente
<b>NC</b>	Non coerente
<b>NP</b>	Non pertinente

### 7.1 Verifiche di coerenza interna

La verifica di coerenza interna è stata condotta mediante il confronto fra gli obiettivi e le strategie proposte e la azioni individuate dal quale è emersa una sostanziale coerenza delle relazioni.

*Matrice 1 - Verifica di coerenza interna: obiettivi-strategie e azioni Variante PRG*

AZIONI VARIANTE*	OBIETTIVI-STRATEGIE VARIANTE										
	Obiettivi				Strategie						
	OB1-B	OB2-B	OB3-B	OB4-B	S1-B	S2-B	S3-B	S4-B	S5-B	S6-B	S7-B
A1-B	C	NP	NP	NP	C	C	C	NP	NP	NP	C
A2-B	NP	C	C	C	C	PC	NP	C	C	C	C
A3-B	NP	C	C	C	C	PC	NP	C	C	C	C
A4-B	NP	C	C	C	C	PC	NP	C	C	C	C
A5-B	NP	C	C	C	C	PC	NP	C	C	C	C
A6-B	PC	PC	PC	PC	PC	NP	NP	PC	PC	PC	C

## 7.2 Verifiche di coerenza esterna

La verifica della coerenza esterna è stata condotta rispetto ai seguenti aspetti:<sup>17</sup>

- coerenza con gli indirizzi strategici/strategie del PUP;
- coerenza con gli indirizzi commerciali del PUP (punto 4 dei criteri commerciali);
- coerenza con l'analisi SWOT ambientale Territorio Val d'Adige;
- coerenza con le strategie vocazionali del Territorio Val d'Adige;
- coerenza con i principi di sostenibilità (PA.S.SO);
- coerenza con gli obiettivi sostenibilità ambientale del PUP;
- coerenza con i criteri di localizzazione commerciale delle GSV/CC (punto 5.2 dei criteri commerciali).

Matrice 2 - Verifica di coerenza esterna: obiettivi Variante e indirizzi strategici/strategie 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 esogene	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-B	NP	PC	C	C	NP	NP	NP	PC	NP	NP	NP	NP	C	C
OB2-B	C	C	NP	NP	PC	PC	C	C	C	C	C	NP	NP	NP
OB3-B	C	C	PC	NP	C	PC	C	C	C	C	C	NP	NP	NP
OB4-B	C	C	C	PC	C	PC	PC	C	NP	NP	C	NP	NP	PC

<sup>17</sup> Ai fini della verifica della coerenza esterna si è fatto riferimento anche alle indicazioni contenute nella circolare del Consorzio dei Comuni n. 58 del 29 ottobre 2014.

Matrice 3 - Verifica di coerenza esterna: obiettivi Variante e indirizzi commerciali PUP

OBIETTIVI VARIANTE	INDIRIZZI COMMERCIALI PUP*				
	Localizzazione ottimale rispetto alle infrastrutture, ai servizi complementari	Riqualificazione dei centri storici (parte del sistema territoriale di offerta commerciale)	Prossimità, accesso ai centri storici	Riduzione di impiego di nuovo territorio e riconversione di aree dismesse	Connessione tra commercio e turismo
OB1-B	PC	NP	NP	NP	PC
OB2-B	NP	NP	NP	C	NP
OB3-B	PC	NP	NP	C	PC
OB4-B	NP	NP	NP	C	PC

\* Sintesi tratta dalla Circolare del Consorzio dei Comuni n. 58 del 28 ottobre 2014.

Matrice 4 - Verifica di coerenza esterna: obiettivi Variante e SWOT ambientale Territorio Val d'Adige

OBIETTIVI VARIANTE	ANALISI SWOT AMBIENTALE VAL D'ADIGE*												
	Punti di forza e opportunità						Punti di debolezza e rischi						
	Dotazione notevole di 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 rifiuti e dei rifiuti	Delicatezza ambientale dell'area del Monte Bondone
OB1-B	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP
OB2-B	NP	NP	NP	PC	NP	NP	NP	PC	C	NP	NP	NP	NP
OB3-B	PC	NP	NP	C	PC	NP	NP	C	C	NP	NP	NP	NP
OB4-B	PC	NP	NP	C	PC	NP	NP	C	PC	NP	NP	NP	NP

Matrice 5 - Verifica di coerenza esterna: obiettivi Variante e strategie vocazionali Territorio Val d'Adige

OBIETTIVI VARIANTE	STRATEGIE VOCAZIONALI DEL PUP PER IL TERRITORIO DELLA VAL D'ADIGE*								
	Migliorare i collegamenti extra-provinciali	Organizzare la gerarchia delle reti infrastrutturali migliorando l'intermodalità garantendo alternative valide di trasporto pubblico e rendendo compatibile il traffico pesante a lungo raggio	Riorganizzare le zone artigianali di espansione per raggruppamenti di aziende e/o consorzi	Riorganizzare e governare il flusso di persone pendolari che gravitano sulla città di Trento	Promuovere le attività artigianali tradizionali nel centro storico di Trento e nei nuclei di antica origine dei sobborghi	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)	Perseguire lo sviluppo ordinato delle attività industriali ed artigianali, incrementando la dotazione di servizi alle imprese	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	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
OB1-B	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP
OB2-B	NP	PC	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP
OB3-B	NP	PC	PC	NP	NP	NP	NP	NP	NP
OB4-B	NP	PC	PC	NP	NP	NP	NP	NP	NP

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

Matrice 6 - Verifica di coerenza esterna: obiettivi Variante e principi di sostenibilità (PA.S.SO)

OBIETTIVI VARIANTE	PRINCIPI DI SOSTENIBILITA' "PASSO"*				
	1. Trentino, Italia, Europa Sostenibilità nell'appartenenza e nella responsabilità	2. Educazione, informazione, partecipazione Sostenibilità nella dimensione culturale	3. Biodiversità, aria, acqua, suolo Sostenibilità negli ecosistemi	4. Energia, trasporti, clima Sostenibilità nell'abitare e nel muoversi	5. Agricoltura, imprese e stili di vita Sostenibilità nel produrre, consumare, riciclare
OB1-B	NP	NP	NP	NP	PC
OB2-B	NP	NP	C	NP	PC
OB3-B	NP	NP	PC	PC	PC
OB4-B	NP	NP	PC	PC	PC

\* Il riferimento è costituito dal documento "Patto per lo sviluppo sostenibile del Trentino 2020 e oltre (PASSO)" approvato dalla Giunta provinciale di Trento con deliberazione 11 gennaio 2013, n. 6.

Matrice 7 - Verifica di coerenza esterna: obiettivi Variante e obiettivi di sostenibilità ambientale PUP

OBIETTIVI VARIANTE	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE*												
	1. Risparmio delle risorse energetiche non rinnovabili	2. Impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione (tutela del ciclo dell'acqua)	3. Uso e gestione corretta, dal punto di vista ambientale, delle sostanze e dei rifiuti pericolosi/inquinanti	4. Tutela dell'aria: dimensioni locali e globali	5. Riduzione dell'erosione del suolo	6. Tutela della biodiversità, dei sistemi biologici e forestali	7. Valorizzazione del paesaggio	8. Tutela e valorizzazione del patrimonio storico e culturale	9. Coerenza della pianificazione urbanistica	10. Coerenza degli interventi di trasformazione urbana	11. Coerenza delle strategie di sviluppo	12. Promozione della qualità dell'ambiente di vita	13. Promozione della cultura dello sviluppo sostenibile
OB1-B	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	C	PC	NP	NP	NP	
OB2-B	C	NP	NP	NP	C	C	C	NP	C	C	NP	PC	C
OB3-B	C	NP	NP	NP	C	PC	PC	PC	C	C	NP	PC	C
OB4-B	PC	NP	NP	NP	PC	NP	PC	PC	C	C	NP	PC	C

\* Il riferimento è costituito dall'Appendice 3 dell'Allegato III "Linee guida per l'autovalutazione degli strumenti di pianificazione territoriale" di cui al D.P.P. 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg come modificato dal ultimo dal D.P.P.

Matrice 8 - Verifica di coerenza esterna: azioni Variante e criteri di localizzazione commerciale GSV/CC

AZIONI VARIANTE	CRITERI DI LOCALIZZAZIONE COMMERCIALE*							
	1) Miglioramento della competitività della distribuzione commerciale in particolare negli insediamenti storici	2) Priorità all'utilizzo di insediamenti esistenti, possibilmente già destinati ad aree commerciali, già infrastrutturate, in modo da ammodernare e riqualificare il patrimonio edilizio esistente e ridurre ulteriore consumo di suolo non edificato	3) Priorità al mantenimento di previsioni dei PRG concernenti l'individuazione delle aree destinate all'insediamento delle GSV	4) Posizione defilata rispetto alle principali visuali panoramiche e, in generale, coerenza con i contenuti e le regole definiti dalla carta del paesaggio del PTC	5) Considerazione dei criteri previsti dall'articolo 63 della legge urbanistica provinciale, con riferimento alla tutela degli inquinamenti, alla sicurezza del territorio e all'igiene	6) Integrazione degli insediamenti commerciali con servizi pubblici o di interesse collettivo nonché con altre attività economiche	7) Facile accesso rispetto al bacino di utenza, anche con riferimento alla mobilità ciclo-pedonale, e prossimità alle principali vie di comunicazione e di trasporto pubblico	8) Facilità di infrastrutturazione dell'area per la realizzazione di idoneo collegamento alla viabilità principale e per la necessaria dotazione di parcheggi.
A1-B	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP
A2-B	NP	C	PC	C	NP	C	C	C
A3-B	NP	PC	PC	C	NP	C	C	C
A4-B	NP	PC	PC	C	NP	C	C	C
A5-B	NP	PC	PC	PC	NP	C	C	C
A6-B	NP	PC	C	PC	NP	C	C	C
A7-B	NP	NP	NP	NP	NP	PC	NP	NP

\* Il riferimento è costituito dal punto 5.2 dei criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale approvati dalla Giunta provinciale con deliberazione 1 luglio 2013, n. 1339, da ultimo modificati con deliberazione della Giunta provinciale 6 ottobre 2015, n. 1689. Sono state utilizzate anche le valutazioni riportate nel Rapporto finale del Politecnico di Torino (Brunetta *et al.*, 2014).

## 8. VALUTAZIONE DELLE AZIONI

### 8.1 Verifica di incidenza su aree a parco e siti della Rete Natura 2000

Mediante l'ausilio del *software* QuantumGIS (QGIS) è stato possibile determinare i Siti di Importanza Comunitaria interessati direttamente o indirettamente dalle azioni contenute nella variante in esame. A tale fine, si è fatto riferimento alla metodologia impiegata nella Relazione di Incidenza ambientale del PUP che prevede due differenti condizioni strutturali nel rapporto areale tra i siti Natura 2000 e le azioni di piano:

- 1) intervento che incide sull'area del sito nel quale l'azione è diretta e direttamente percepibile;
- 2) intervento esterno al sito ma per il quale non è possibile escludere a priori una interferenza coi processi biologici o ecologico-ambientali che caratterizzano i sistemi e le loro componenti all'interno dei siti.

La seconda condizione è stata definita attraverso la creazione di due "ambiti di influenza", o *buffer*, rispettivamente di 100 e di 300 metri attorno al perimetro del SIC, come evidenziato nel successivo inquadramento cartografico.<sup>18</sup> Nella tabella seguente per ciascun sito presente nel territorio comunale è riportato l'esito di tale verifica con evidenziate le azioni che rientrano nelle precedenti due condizioni.

Tabella 17 - Individuazione dei SIC interessati dalle azioni della variante

Denominazione SIC	Codice SIC	Azione Variante	Interferenza con SIC
Tre Cime Monte Bondone	IT3120015	Nessuna	<b>Nessuna</b> Le azioni ricadono all'esterno dell'ambito dell'influenza
Monte Barco e Monte della Gallina	IT3120044	Nessuna	<b>Nessuna</b> Le azioni ricadono all'esterno dell'ambito dell'influenza
Torbiera delle Viote	IT3120050	Nessuna	<b>Nessuna</b> Le azioni ricadono all'esterno dell'ambito dell'influenza
Stagni della Vela – Soprasasso	IT3120051	Nessuna	<b>Nessuna</b> Le azioni ricadono all'esterno dell'ambito dell'influenza
Doss Trento	IT3120052	Nessuna	<b>Nessuna</b> Le azioni ricadono all'esterno dell'ambito dell'influenza
Foci dell'Avisio	IT3120053	Nessuna	<b>Nessuna</b> Le azioni ricadono all'esterno dell'ambito dell'influenza
Burrone di Ravina (Val Gola)	IT3120105	Nessuna	<b>Nessuna</b> Le azioni ricadono all'esterno dell'ambito dell'influenza
Gocciadoro	IT3120122	Nessuna	<b>Nessuna</b> Le azioni ricadono all'esterno dell'ambito dell'influenza

<sup>18</sup> Come precisato nella Relazione di Incidenza ambientale del PUP (pag. 47) "si tratta di misure fondamentalmente arbitrarie, ma più volte trovate in letteratura, che danno l'idea del progressivo diminuire con la distanza dell'intensità dei possibili impatti portati, o prodotti, da attività esterne ai siti di pregio naturalistico" e che "oltre 300 metri di distanza si può ritenere praticamente cessata l'azione negativa del generatore d'un possibile disturbo".

Dalla suddetta verifica è emerso che nessuna azione della variante va a interessare direttamente o indirettamente i siti della Rete Natura 2000.

## 8.2 Individuazione delle variabili ambientali e territoriali

A partire dai fattori ambientali proposti dalla normativa provinciale “VAS”<sup>19</sup> sono state individuate (tab. 18) 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 18 - Individuazione delle variabili ambientali e territoriali*

<b>Variabile</b>	<b>Rilevanza</b>	<b>Descrizione</b>
Cambiamenti del clima	No	
Risparmio energetico	No	
Inquinamento atmosferico	Si	In termini di esposizione di residenti ad inquinamento atmosferico
Inquinamento acustico	Si	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	Si	In termini di consumo di suolo
Insedimenti urbani	Si	In termini di integrazione di funzioni residenziali, terziarie e commerciali (polifunzionalità)
Agricoltura	No	
Industria	No	
Turismo e commercio	Si	In termini di integrazione tra l'offerta commerciale e l'offerta turistica locale (scenario prospettico “Marketing”)
Mobilità e trasporti	No	
Qualità dell'ambiente urbano	Si	In termini di miglioramento della vivibilità degli spazi urbani
Tutela del paesaggio	Si	In termini di recupero di aree attualmente “degradate”
Paesaggio e patrimonio culturale	No	
Rischi tecnologici	No	
Rischi naturali	No	
Altri piani o progetti	Si	In termini di verifica dell'attuazione di previsioni contenute in altri piani o di progetti (PUP, PASSO)

## 8.3 Valutazione territoriale e ambientale delle aree per la localizzazione di GSV/CC

Sulla base delle considerazioni riportate nel Rapporto VIT del Politecnico di Torino e dei contenuti della Relazione illustrativa della presente variante si è proceduto alla valutazione territoriale e ambientale delle scelte localizzative per l'insediamento delle GSV/CC elencate nel paragrafo 6.3.1. Pur trattandosi di aree già destinate a insediamento dal PRG si è ritenuto opportuno verificare la

<sup>19</sup> Allegato III al DPP 14.09.2006, n. 15-68/Leg, Appendice 3.

compatibilità delle suddette aree rispetto alle tavole del PUP e ai principali vincoli territoriali. Come già accennato in precedenza, la metodologia VIT non sostituisce il processo di VAS o di Rendicontazione urbanistica ma lo affianca. Infatti, tale “approccio integrato di valutazione territoriale” non è finalizzato a stimare gli impatti puntuali determinati da un progetto o da un piano ma ad analizzare le dinamiche in atto nel “sistema territoriale” di pianificazione valutando l'insieme delle ricadute su alcuni temi interconnessi che riguardano in particolare la struttura distributiva dell'offerta, l'economia locale, l'assetto insediativo, l'ecosistema e il paesaggio, la progettualità locale. Nel caso di Trento, la metodologia VIT si è focalizzata sul tema relativo alla “Struttura distributiva dell'offerta commerciale”, vale a dire sull'analisi e la valutazione dello stato dell'offerta commerciale in termini sia quantitativi che qualitativi, mentre non ha approfondito i temi relativi in particolare all'assetto insediativo, all'ecosistema e al paesaggio. Inoltre, occorre tenere presente che la maggior parte delle zone considerate è stata introdotta precedentemente all'entrata in vigore del PUP 2008. Pertanto, per ciascuna area considerata sono stati individuati i potenziali effetti ambientali attesi dall'insediamento di GSV/CC tenendo conto che è prevista comunque una percentuale massima di superficie destinabile ad attività commerciale, ancorché derogabile in talune zone mediante l'approvazione di un accordo urbanistico con effetto di variante al PRG. Tale valutazione costituisce un approfondimento della verifica di coerenza esterna, riportata nel paragrafo 7.2 (matrice 4), relativa alla corrispondenza tra gli obiettivi della variante e l'esito dell'analisi SWOT ambientale riferita al Territorio Val d'Adige.

### *8.3.1 Verifica di coerenza con la Classificazione Acustica comunale*

È stata effettuata una verifica di coerenza della variante con la Classificazione Acustica comunale. L'individuazione delle aree dove è possibile realizzare GSV/CC è in generale un'azione che potrebbe introdurre sul territorio delle attività potenzialmente impattanti dal punto di vista dell'inquinamento acustico. L'impatto può essere visto come impatto diretto, causato dagli impianti fissi che normalmente accompagnano l'attività commerciale (celle frigo, unità di trattamento aria, etc) o come impatto indiretto, causato dal rumore del traffico indotto.

È importante ricordare che GSV e CC devono comunque sottostare alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale prima del rilascio del titolo edilizio e quindi prima della realizzazione. In queste procedure (siano esse procedure di VIA o di screening) l'aspetto dell'impatto acustico viene sempre approfondito. Inoltre, si ricorda che, a prescindere dalle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, le NTA della Classificazione prevedono, riprendendo la Legge 447/95, “Legge quadro sull'inquinamento acustico”, la presentazione della Valutazione Previsionale di Impatto Acustico nel caso di realizzazione di impianti ed infrastrutture adibite a postazioni di servizi commerciali polifunzionali.

Dal confronto cartografico fra le aree dove sarà possibile realizzare GSV/CC e le zone della

Classificazione Acustica è emersa una sostanziale coerenza: due aree ricadono in zona a classe III - "Aree di tipo misto", sei aree ricadono in zona a classe IV - "Area di intensa attività umana", un'area ricade in zona a classe V - "Aree prevalentemente industriali".

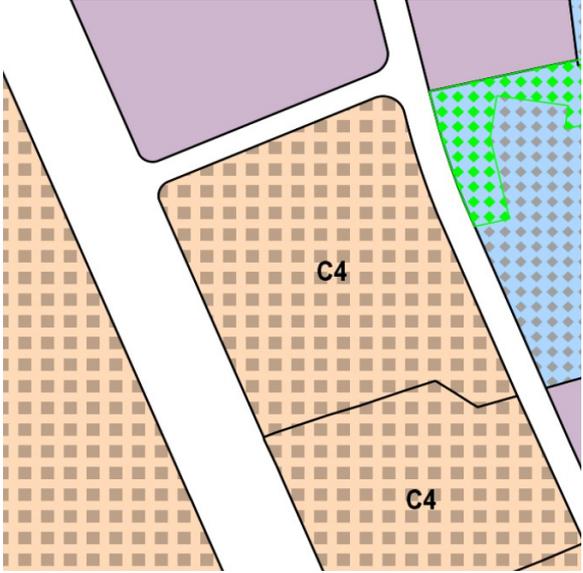
La verificata coerenza della variante con la Classificazione Acustica permette di procedere senza che quest'ultima debba esser modificata, in conformità a quanto disposto dall'art.8 comma 2 delle stesse NTA della Classificazione.

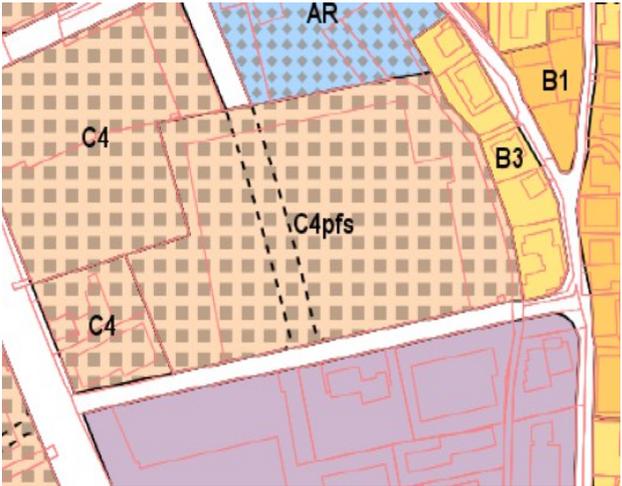
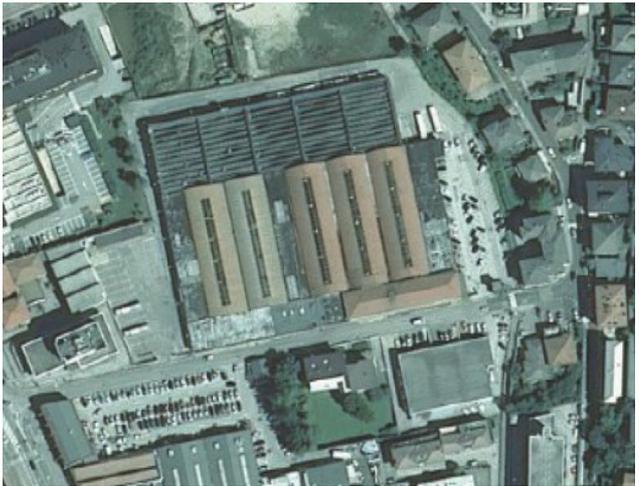
### 8.3.2 Le schede di valutazione

Per ciascuna verifica è riportato un giudizio di sintesi sotto forma di matrice cromatica riportante la rispondenza dell'area considerata ai vari criteri di raffronto. Di seguito è riportata la legenda cromatica dei diversi livelli di compatibilità utilizzati per le verifiche.

VERIFICA DELLA COMPATIBILITA'	
<b>C</b>	Compatibile
<b>PC</b>	Parziale compatibilità
<b>BC</b>	Bassa compatibilità
<b>SC</b>	Scarsa compatibilità
<b>NP</b>	Non pertinente

Dalle schede di valutazione si evince una sostanziale compatibilità territoriale e ambientale delle aree proposte per l'individuazione di GSV/CC tenuto conto anche del fatto che si tratta di aree già destinate dal PRG a insediamento. Non si è ritenuto necessario verificare la compatibilità territoriale e ambientale delle zone D6a1 – Zona commerciale speciale e D10 – Zona interportuale dal momento che il PRG già consente in queste aree l'insediamento del commercio all'ingrosso. Come precisato nella Relazione illustrativa nella zona D10 è ammesso il solo commercio all'ingrosso mentre per la zona D6a1 la variante conferma quanto previsto dal PRG ovvero la possibilità di insediare attività commerciali all'ingrosso anche congiuntamente al commercio al dettaglio con il limite massimo per quest'ultimo pari al 25% della superficie destinata al commercio all'ingrosso. Tale quota dovrà rimanere comunque entro i 1.500 mq di superficie di vendita in quanto tale zona non è stata individuata per l'insediamento di GSV al dettaglio.

Azione A2.1-B		C4 Trento Via del Brennero - Tridente Atesina - ambito A													
															
STATO ATTUALE															
L'area risulta libera da edifici. Con D.C.C. 04/06/2013 n. 87 è stato approvato il Piano di lottizzazione.															
PROGRAMMAZIONE URBANISTICA COMMERCIALE															
Superficie indicativa dell'area			Volume realizzabile			Percentuale massima di Superficie utile netta (Sun) commerciale			SUN potenziale destinabile ad attività commerciale (volume realizzabile * % / 3 m)						
15.670 mq			54.800 mc			39% (Piano attuativo)			7.124 mq						
È ammesso l'insediamento sia di grandi strutture di vendita al dettaglio che di centri commerciali al dettaglio.															
COMPATIBILITÀ TERRITORIALE (PUP)															
Inquadramento strutturale								Reti				Paesaggio			
Quadro primario				Quadro secondario				Q.t.	Reti ecologico-ambientali	Sistema insediativo e reti infrastrutturali			Unità di paesaggio percettivo	Carta delle tutele paesistiche	Carta del paesaggio
Rete idrografica	Elementi geologici e geomorfologici	Aree agricole e silvo-pastorali	Aree a elevata naturalità	Sistema degli elementi storici	Sistema degli insediamenti urbani	Sistema infrastrutturale	Paesaggi rappresentativi	Aree funzionali		Reti per la mobilità	Reti energetiche				
C	C	NP	C	NP	C	C	C	C	NP	C	C	C	C	C	
COMPATIBILITÀ TERRITORIALE															
Rischio idrogeologico	Ambiti fluviali	Carta di sintesi geologica	Carta delle risorse idriche	Elettrodotti	Vincolo idrogeologico	Arece di tutela ambientale	Classificazione acustica								
C	C	PC	C	C	NP	C	C								
NOTE															
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Qualità del suolo: parte dell'aera è già stata oggetto di indagini ambientali e asportazione di rifiuti.</li> <li>✓ Insediamento della GSV/CC consentito nel rispetto dei parametri previsti dal piano attuativo approvato.</li> </ul>															

Azione A2.2-B		C4pfs Trento via del Brennero - Tridente Atesina - ambito F													
															
STATO ATTUALE															
Sull'area sono presenti le strutture adibite un tempo a deposito dei mezzi pubblici dell'odierna Trentino Trasporti Spa.															
PROGRAMMAZIONE URBANISTICA COMMERCIALE															
Superficie indicativa dell'area			Volume realizzabile			Percentuale massima di Superficie utile netta (Sun) commerciale			SUN potenziale destinabile ad attività commerciale (volume realizzabile * % / 3 m)						
17.842 mq			43.800 mc			20%			2.920 mq						
È ammesso l'insediamento di centri commerciali al dettaglio. All'interno dei centri commerciali al dettaglio non è consentito l'insediamento di singole attività commerciali con superficie di vendita superiore alla soglia massima delle medie strutture di vendita.															
COMPATIBILITA' TERRITORIALE (PUP)															
Inquadramento strutturale						Reti						Paesaggio			
Quadro primario			Quadro secondario			Q.t.	Reti ecologico-ambientali	Sistema insediativo e reti infrastrutturali							
Rete idrografica	Elementi geologici e geomorfologici	Aree agricole e silvo-pastorali	Aree a elevata naturalità	Sistema degli elementi storici	Sistema degli insediamenti urbani	Sistema infrastrutturale	Paesaggi rappresentativi	Aree funzionali	Reti per la mobilità	Reti energetiche	Unità di paesaggio percettivo	Carta delle tutele paesistiche	Carta del paesaggio		
C	C	NP	C	NP	C	C	C	NP	C	C	C	C	C	C	
COMPATIBILITÀ TERRITORIALE															
Rischio idrogeologico	Ambiti fluviali	Carta di sintesi geologica	Carta delle risorse idriche	Elettrodotti	Vincolo idrogeologico	Arete di tutela ambientale	Classificazione acustica								
C	PC	C	C	C	NP	C	C								
NOTE															
✓ Qualità del suolo: obbligo di controllo ambientale sulla qualità dei siti ai sensi dell'art. 84 bis comma 4 delle NTA del PRG															

**Azioni A3.1-B, A3.2-B**      **C5 Trento - Area ex Michelin "B" e "C"**



**STATO ATTUALE**

Nel comparto B sono presenti attività e nel comparto C sorge una cabina di trasformazione primaria AT/MT di proprietà di RFI. Sui comparti A, B, C è stato approvato il Piano guida con DCC 23/03/2004 n. 24. Sul comparto A è stato approvato il piano di lottizzazione con D.C.C. 08/03/2005 n. 32 e le varianti n. 1 e n. 2 approvate rispettivamente con DCC 9/03/2010 n. 56 e 14/09/2011 n. 82.

**PROGRAMMAZIONE URBANISTICA COMMERCIALE**

Superficie indicativa dell'area	Superficie realizzabile	Percentuale massima di Superficie utile netta (Sun) commerciale	SUN potenziale destinabile ad attività commerciale (superficie realizzabile * %)
✓ Area B: 28.928 mq ✓ Area C: 19.966 mq	0,6 mq/mq	20%	✓ Area B: 3.471 mq ✓ Area C: 2.396 mq

È ammesso l'insediamento di centri commerciali al dettaglio. All'interno dei centri commerciali al dettaglio non è consentito l'insediamento di singole attività commerciali con superficie di vendita superiore alla soglia massima delle medie strutture di vendita.

**COMPATIBILITA' TERRITORIALE (PUP)**

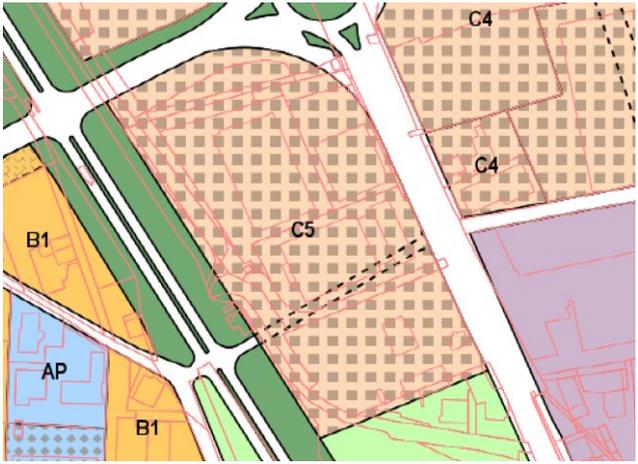
Inquadramento strutturale				Reti			Paesaggio							
Quadro primario		Quadro secondario		Q.t.	Sistema insediativo e reti infrastrutturali									
Rete idrografica	Elementi geologici e geomorfologici	Arete agricole e silvo-pastorali	Arete a elevata naturalità	Sistema degli elementi storici	Sistema degli insediamenti urbani	Sistema infrastrutturale	Paesaggi rappresentativi	Reti ecologico-ambientali	Arete funzionali	Reti per la mobilità	Reti energetiche	Unità di paesaggio percettivo	Carta delle tutele paesistiche	Carta del paesaggio
<b>C</b>	<b>C</b>	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>PC</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>

**COMPATIBILITÀ TERRITORIALE**

Rischio idrogeologico	Ambiti fluviali	Carta di sintesi geologica	Carta delle risorse idriche	Elettrodotti	Vincolo idrogeologico	Arete di tutela ambientale	Classificazione acustica
<b>PC</b>	<b>PC</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>PC</b>	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>C</b>

**NOTE**

- ✓ Area oggetto di procedura di valutazione di impatto ambientale per il "Progetto di sistemazione urbana della zona di via Verdi e via Ghiaie", valutato favorevolmente con D.G.P. n. 2137 del 17/09/2004. Con D.G.P. n. 2193 del 11/09/2009 è stata prorogata di dieci anni l'efficacia della VIA.
- ✓ Qualità del suolo: obbligo di controllo ambientale sulla qualità dei siti ai sensi dell'art. 84 bis comma 4 delle NTA del PRG.

Azione A3.4-B		C5 Progetto Speciale 2.2 "Scalo Filzi Ambito" A												
														
STATO ATTUALE														
Su una parte dell'area è presente una attività, mentre sulla restante parte vi sono capannoni in disuso o parzialmente demoliti.														
PROGRAMMAZIONE URBANISTICA COMMERCIALE														
Superficie indicativa dell'area	Volume realizzabile	Percentuale massima di Superficie utile netta (Sun) commerciale	SUN potenziale destinabile ad attività commerciale (volume realizzabile * % / 3 m)											
25.529 mq	56.000 mc	20%	3.733 mq											
<p>È ammesso l'insediamento sia di grandi strutture di vendita al dettaglio che di centri commerciali al dettaglio. La percentuale massima di SUN per attività commerciali è superabile tramite accordo urbanistico e conseguente variante al PRG supportata da uno studio riferito all'ambito territoriale compreso indicativamente tra la ferrovia Verona - Brennero a ovest, via Caduti di Nassirya e via Pranzelores a nord, i limiti ovest e sud della zona per attrezzature religiose G-AR (Parrocchia dei Solteri), l'asse via dei Solteri - via San Daniele Comboni a est, il limite meridionale della zona D7 del distributore Agip e il prolungamento verso ovest di tale limite fino alla ferrovia Verona - Brennero a sud. Nei contenuti di tale accordo dovranno essere esplorate le necessità di integrazione infrastrutturale e le possibili sinergie con l'offerta commerciale già presente.</p>														
COMPATIBILITA' TERRITORIALE (PUP)														
Inquadramento strutturale			Reti			Paesaggio								
Quadro primario			Quadro secondario			Q.t.			Sistema insediativo e reti infrastrutturali					
Rete idrografica	Elementi geologici e geomorfologici	Aree agricole e silvo-pastorali	Aree a elevata naturalità	Sistema degli elementi storici	Sistema degli insediamenti urbani	Sistema infrastrutturale	Paesaggi rappresentativi	Reti ecologico-ambientali	Aree funzionali	Reti per la mobilità	Reti energetiche	Unità di paesaggio percettivo	Carta delle tutele paesistiche	Carta del paesaggio
C	C	NP	C	NP	C	PC	C	C	NP	PC	C	C	C	C
COMPATIBILITÀ TERRITORIALE														
Rischio idrogeologico	Ambiti fluviali	Carta di sintesi geologica	Carta delle risorse idriche	Elettrodotti	Vincolo idrogeologico	Aree di tutela ambientale	Classificazione acustica							
C	PC	C	C	C	NP	C	C							
NOTE														
✓ Qualità del suolo: obbligo di controllo ambientale sulla qualità dei siti ai sensi dell'art. 84 bis comma 4 delle NTA del PRG														

Azione A3.5-B		C5 Progetto Speciale Trento Frutta												
														
STATO ATTUALE														
Sull'area è presente un'attività industriale.														
PROGRAMMAZIONE URBANISTICA COMMERCIALE														
Superficie indicativa dell'area	Volume realizzabile	Percentuale massima di Superficie utile netta (Sun) commerciale	SUN potenziale destinabile ad attività commerciale (volume realizzabile * % / 3 m)											
36.488 mq	1,1 mc/mq	13%	1.739 mq											
<p>È ammesso l'insediamento sia di grandi strutture di vendita al dettaglio che di centri commerciali al dettaglio.            La percentuale massima di SUN per attività commerciali è superabile tramite accordo urbanistico e conseguente variante al PRG supportata da uno studio riferito all'ambito territoriale compreso indicativamente tra la ferrovia Verona - Brennero a ovest, via E. Fermi a nord, l'asse viale Verona – via di Madonna Bianca a est, il limite meridionale della zona C5 Madonna Bianca B a sud. Nei contenuti di tale accordo dovranno essere esplorate le necessità di integrazione infrastrutturale e le possibili sinergie con l'offerta commerciale già presente.</p>														
COMPATIBILITA' TERRITORIALE (PUP)														
Inquadramento strutturale			Reti			Paesaggio								
Quadro primario		Quadro secondario		Q.t.	Sistema insediativo e reti infrastrutturali									
Rete idrografica	Elementi geologici e geomorfologici	Arene agricole e silvo-pastorali	Arene a elevata naturalità	Sistema degli elementi storici	Sistema degli insediamenti urbani	Sistema infrastrutturale	Paesaggi rappresentativi	Reti ecologico-ambientali	Arene funzionali	Reti per la mobilità	Reti energetiche	Unità di paesaggio percettivo	Carta delle tutele paesistiche	Carta del paesaggio
C	C	NP	C	NP	C	C	C	C	NP	C	PC	C	C	C
COMPATIBILITÀ TERRITORIALE														
Rischio idrogeologico	Ambiti fluviali	Carta di sintesi geologica	Carta delle risorse idriche	Elettrodotti	Vincolo idrogeologico	Arene di tutela ambientale	Classificazione acustica							
C	C	C	C	PC	NP	C	C							
NOTE														
✓ Qualità del suolo: obbligo di controllo ambientale sulla qualità dei siti ai sensi dell'art. 84 bis comma 4 delle NTA del PRG														

**Azione A4.1-B**

**D7 – Zone terziarie e direzionali comprese nel piano guida di Via del Brennero**



**STATO ATTUALE**

Sull'area sono presenti diverse attività.

Con D.C.C. 04/04/2013 n. 88 è stata approvata la variante n. 1 del Piano guida della zona D7 di Via Brennero. Con D.C.C. 06/06/2012 n. 69 e 30/07/2003 n. 94 sono stati approvati i Piani di lottizzazione rispettivamente dell'ambito n. 7 e degli ambiti nn. 11 e 14.

**PROGRAMMAZIONE URBANISTICA COMMERCIALE**

Superficie indicativa dell'area	Volume realizzabile	Percentuale massima di Superficie utile netta (Sun) commerciale	SUN potenziale destinabile ad attività commerciale (volume realizzabile * % / 3 m)
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Area a: 22.707 mq</li> <li>✓ Area b: 22.048 mq</li> <li>✓ Area c: 28.495 mq</li> </ul>	2,5 mc/mq	30%	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Area a: 5.677 mq</li> <li>✓ Area b: 5.512 mq</li> <li>✓ Area c: 7.124 mq</li> </ul>

È ammesso l'insediamento sia di grandi strutture di vendita al dettaglio che di centri commerciali al dettaglio. La percentuale massima di SUN per attività commerciali è superabile tramite accordo urbanistico e conseguente variante al PRG supportata da uno studio riferito all'ambito territoriale compreso indicativamente tra la ferrovia Verona - Brennero a ovest, la tangenziale a nord, l'asse via del Brennero - via V. Zambra - via A. Pranzelores a est, via Caduti di Nassirya sud. Nei contenuti di tale accordo dovranno essere esplorate le necessità di integrazione infrastrutturale e le possibili sinergie con l'offerta commerciale già presente.

**COMPATIBILITA' TERRITORIALE (PUP)**

Inquadramento strutturale				Reti				Paesaggio						
Quadro primario		Quadro secondario		Q.t.	Reti ambientali ecologico-	Sistema insediativo e reti infrastrutturali		Reti energetiche	Unità di paesaggio percettivo	Carta delle tutele paesistiche	Carta del paesaggio			
Rete idrografica	Elementi geologici e geomorfologici	Arete agricole e silvo-pastorali	Arete a elevata naturalità	Sistema degli elementi storici		Sistema degli insediamenti urbani	Sistema infrastrutturale					Paesaggi rappresentativi	Arete funzionali	Reti per la mobilità
<b>C</b>	<b>C</b>	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>PC</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>

**COMPATIBILITÀ TERRITORIALE**

Rischio idrogeologico	Ambiti fluviali	Carta di sintesi geologica	Carta delle risorse idriche	Elettrodotti	Vincolo idrogeologico	Arete di tutela ambientale	Classificazione acustica
<b>C</b>	<b>PC</b>	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>PC</b>	<b>NP</b>	<b>C</b>	<b>C</b>

**NOTE**

✓ Qualità del suolo: alcune parti dell'area sono state oggetto di procedimenti di bonifica ormai conclusi, in altre parti il procedimento di bonifica è ancora in corso.

## 8.4 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. Le variabili ambientali e territoriali prese in esame sono quelle ritenute correlate con le azioni proposte dalla variante.

Tabella 19 - Valutazione degli effetti ambientali diretti e indiretti

Variabili ambientali e territoriali	Alternativa di Variante	
	Valutazione	Descrizione
Inquinamento atmosferico	-	L'aumento locale del traffico veicolare indotto dall'insediamento della nuova attività di GSV/CC può comportare l'incremento delle emissioni inquinanti in atmosfera
Inquinamento acustico	-	L'aumento locale del traffico veicolare indotto dall'insediamento della nuova attività di GSV/CC può comportare l'incremento dell'inquinamento acustico nell'area, così come anche gli impianti tecnologici a servizio delle strutture (impianti di condizionamento...)
Suolo	+	La localizzazione di GSV/CC solo nelle aree già destinate dal PRG a insediamento non comporta un maggior consumo di suolo rispetto a quanto già pianificato
Turismo e commercio	+	L'integrazione dell'offerta commerciale con la realizzazione di GSV/CC costituirà una opportunità per ampliare l'offerta turistica locale
Insedimenti urbani	++	La localizzazione di GSV/CC nelle aree considerate favorirà la realizzazione di ambiti urbani polifunzionali e quindi di evitare la formazione di "isole" monofunzionali
Qualità dell'ambiente urbano	++	L'integrazione funzionale attuabile con la realizzazione di GSV/CC consentirà di migliorare la vivibilità degli spazi urbani
Tutela del paesaggio	+	La localizzazione di GSV/CC consentirà la riqualificazione urbana e ambientale di importanti brani della città
Altri piani o progetti	+	La localizzazione di GSV/CC consentirà uno sviluppo territoriale ed economico sostenibile

### Legenda

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

In questa sede non è possibile valutare i potenziali effetti e impatti ambientali derivanti sia dall'eventuale incremento della percentuale di Superficie utile netta da destinare ad attività commerciali sia dalla distinzione tra GSV e CC, laddove prevista, in quanto tali valutazioni dipendono essenzialmente dalla singola soluzione progettuale. Analogamente, non è possibile analizzare i potenziali effetti ambientali derivanti dalla possibilità di insediare GSV/CC nelle zone C6, D7, D11 localizzate tra Via Maccani e la ferrovia e nella zona C4 situata a sud-ovest della rotonda di Via Maccani dal momento che la possibilità di individuare GSV/CC su dette aree dovrà

essere vagliata nell'ambito di un accordo urbanistico ai sensi della legge urbanistica provinciale. Di conseguenza, tali aspetti dovranno essere valutati in fase di formazione della variante al PRG che recepirà l'accordo urbanistico e, in ogni caso, la valutazione degli effetti ambientali dovrà essere approfondita nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA del singolo progetto di GSV e/o CC.

## 9. 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 condotta anche una verifica degli effetti finanziari indotti dall'attuazione delle previsioni di piano rispetto alla programmazione economica comunale. A tale fine, nella tabella seguente è evidenziata l'assenza di effetti finanziari generati dalla variante in esame.

Tabella 20 - Verifica degli effetti finanziari delle azioni della variante sul bilancio comunale

AZIONI VARIANTE	EFFETTI SUL BILANCIO COMUNALE
<b>A1-B</b> Adeguare le norme di PRG con particolare riferimento al Titolo V e creare l'allegato 4.4 - "Programmazione urbanistica del settore commerciale - Parametri e prescrizioni per le aree individuate per l'insediamento di grandi strutture di vendita o centri commerciali" - contenente i parametri delle zone ritenute idonee per la localizzazione di GSV/CC	Nessun effetto finanziario.
<b>A2-B</b> Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone miste per la formazione dei luoghi centrali (C4): <b>A2.1-B</b> C4 Trento Via del Brennero – Tridente Atesina – ambito A <b>A2.2-B</b> C4pfs Trento Via del Brennero – Tridente Atesina – ambito F	Nessun effetto finanziario.
<b>A3-B</b> Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone soggette ad interventi di riqualificazione urbana (C5): <b>A3.1-B</b> C5 Trento – Area ex Michelin ambito B <b>A3.2-B</b> C5 Trento – Area ex Michelin ambito C <b>A3.4-B</b> C5 Progetto Speciale 2.2 "Scalo Filzi" ambito A <b>A3.5-B</b> C5 Progetto Speciale "Trento Frutta"	Nessun effetto finanziario.
<b>A4-B</b> Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone terziarie e direzionali (D7): <b>A4.1-B</b> D7 – Zone terziarie e direzionali comprese nel piano guida di Via del Brennero	Nessun effetto finanziario. Gli approfondimenti inerenti i contenuti dei piani d'ambito previsti sulla zona di Trento nord saranno effettuati nell'ambito della revisione complessiva del PRG.
<b>A5-B</b> Individuare le zone specificatamente destinate all'attività di commercio all'ingrosso	Nessun effetto finanziario.
<b>A6-B</b> Applicare gli standard dell'urbanistica commerciale a livello territoriale e non fondiario con possibilità di includere tra gli standard dell'urbanistica commerciale anche zone "Ss" per servizi di PRG	Nessun effetto finanziario.

## 10. PARTECIPAZIONE E CONSULTAZIONE PUBBLICA

L'attività di consultazione e di partecipazione all'interno del processo valutativo consente di creare una dinamica democratica e condivisa sulle scelte più generali di gestione del territorio e sulle politiche della città. La partecipazione è da considerarsi non solo come mera applicazione di una norma ma anche, e soprattutto, come opportunità di crescita di una coscienza e consapevolezza dei processi di pianificazione da parte degli abitanti che vivono e fruiscono il territorio, a partire dai requisiti di fattibilità e di opportunità delle diverse alternative progettuali.

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 osservanza delle disposizioni procedurali previste dalle norme vigenti concernenti la fase di pubblicità dei piani o programmi in corso di formazione. Il presente Rapporto ambientale è finalizzato, in particolare, a sintetizzare il processo di valutazione e a dare evidenza della procedura e del confronto con i soggetti portatori di interessi.

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

Fin dalla fase preparatoria della variante, l'Amministrazione comunale ha scelto di porre in essere significative forme di partecipazione nei confronti dei soggetti istituzionali e degli attori rilevanti del territorio. 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.

Nel caso specifico, oltre ai soggetti coinvolti direttamente nel processo di rendicontazione urbanistica è stato coinvolto il Servizio Sviluppo economico, studi e statistica del Comune di Trento.

Il coinvolgimento dei portatori di interesse, compreso il pubblico, è garantito dalle fasi di pubblicità della variante previste nell'ambito del procedimento urbanistico. Dell'esame di eventuali osservazioni presentate e del relativo esito ne sarà dato atto nel documento di rendicontazione urbanistica relativo all'adozione definitiva della presente variante. Nel rapporto ambientale si renderà conto anche dell'eventuale apporto fornito dalla partecipazione al processo valutativo.

## 10.2 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, etc;
- 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.

*Tabella 21 - Sintesi degli incontri e delle consultazioni*

<b>Data</b>	<b>Tema</b>	<b>Modalità partecipativa</b>	<b>Pubblico</b>	<b>Enti e istituzioni pubbliche</b>	<b>Autorità ambientali (APPA, etc)</b>	<b>Altri soggetti</b>
Varie date	Illustrazione variante	Giunta comunale		X		
01/09/2015	Illustrazione variante e studio Politecnico di Torino	Confcommercio Trentino Confcommercio Trentino Grossisti Confesercenti del Trentino				X
02/09/2015	Illustrazione variante e studio Politecnico di Torino	Confindustria Trento/ANCE				X
08/09/2015	Illustrazione variante e studio Politecnico di Torino	Associazione Artigiani e Piccole Imprese PAT Federazione Trentina delle Cooperative/SAIT				X
10/09/2015	Illustrazione variante	Commissione per l'Urbanistica, lavori pubblici e mobilità e Commissione Bilancio, attività economiche e affari generali		X		
21/09/2015	Illustrazione variante	Commissione Bilancio, attività economiche e affari generali		X		
23/09/2015	Valutazione di merito su variante	Confindustria Trento/ANCE Federazione Trentina delle Cooperative/SAIT				X
24/09/2015	Valutazione di merito su variante	Associazione Artigiani e Piccole Imprese PAT Confcommercio Trentino Confesercenti del Trentino				X
25/09/2015	Illustrazione variante	Commissione per l'Urbanistica, lavori pubblici e mobilità		X		
28/09/2015	Illustrazione variante e studio Politecnico di Torino	Sindacati confederali CGIL, CISL, UIL				X
30/09/2015	Illustrazione variante	Commissione per l'Urbanistica, lavori pubblici e mobilità		X		
14/10/2015	Illustrazione variante	Commissione per l'Urbanistica, lavori pubblici e mobilità		X		
11/11/2015	Richiesta parere	Circoscrizioni		X		
11/11/2015	Richiesta parere	Comuni di Aldeno, Cimone e Garniga Terme		X		
03/12/2015	Illustrazione modifiche variante	Commissione per l'Urbanistica, lavori pubblici e mobilità		X		
10/12/2015	Illustrazione modifiche variante	Associazioni di categoria e Sindacati				X

Tabella 21 - Sintesi degli incontri e delle consultazioni (cont.)

Data	Tema	Modalità partecipativa	Pubblico	Enti e istituzioni pubbliche	Autorità ambientali (APPA, etc)	Altri soggetti
11/12/2015	Illustrazione modifiche variante	Commissione per l'Urbanistica, lavori pubblici e mobilità		X		
22/12/2015	Illustrazione modifiche variante	Giunta comunale		X		

### 10.3 Esito degli incontri con le Associazioni di categoria

Come evidenziato nella precedente tabella, i contenuti della variante sono stati oggetto di confronto con le Associazioni di categoria mediante l'organizzazione di una serie di incontri. In una prima serie di incontri è stato illustrato loro l'oggetto e i contenuti della variante e lo studio del Politecnico di Torino mentre in una seconda serie di incontri le Associazioni hanno espresso le loro valutazioni di merito. Per quanto riguarda i contributi delle singole Associazioni di categoria e le relative "controdeduzioni" formulate dall'Amministrazione comunale si rinvia al capitolo 4 della Relazione illustrativa.

### 10.4 Esito dei pareri espressi dalle Circoscrizioni e dai comuni convenzionati

Di seguito si riporta l'esito dei pareri espressi dalle circoscrizioni e dai comuni convenzionati di Aldeno, Cimone e Garniga Terme. Si fa presente che i suddetti pareri sono stati espressi sull'alternativa di variante n. 2.

Tabella 22 – Esito dei pareri espressi dai comuni convenzionati

Comune	Parere	Riferimento	Osservazioni/Richieste di modifica
Aldeno	Favorevole	Nota dd. 11/12/2015	Nessuna
Cimone	Favorevole	Nota dd. 09/12/2015	Nessuna
Garniga Terme	Favorevole	Nota dd. 09/12/2015	Si ribadisce di garantire la salvaguardia del tessuto commerciale esistente in piccola scala, nei sobborghi e/o comuni minori limitrofi.

Dai pareri espressi è emersa una sostanziale condivisione dell'alternativa 2 fatta eccezione per le circoscrizioni di Gardolo, Mattarello e Centro Storico-Piedicastello che non hanno espresso parere. Le circoscrizioni di Oltrefersina e Santa Chiara-San Giuseppe hanno espresso parere favorevole con osservazioni, riportate nella tabella seguente, mentre il comune di Garniga Terme ha ribadito la necessità di salvaguardare il tessuto commerciale esistente in piccola scala, nei sobborghi e/o nei comuni minori limitrofi.

Tabella 23 – Esito dei pareri espressi dalle circoscrizioni

Circoscrizione	Parere	Delibera Consiglio circoscrizionale	Osservazioni
1- Gardolo	Parere non espresso	-	-
2 - Meano	Favorevole	n. 41 dd. 26/11/2015	Nessuna
3 - Bondone	Favorevole	n. 44 dd. 25/11/2015	Nessuna
4- Sardagna	Favorevole	n. 46 dd. 02/12/2015	Nessuna
5 - Ravina-Romagnano	Favorevole	n. 38 dd 30/11/2015	Nessuna
6 - Argentario	Favorevole	n. 60 dd02/12/2015	Nessuna
7 - Povo	Favorevole	n. 42 dd. 30/11/2015	Nessuna
8 - Mattarello	Parere non espresso	-	-
9 - Villazzano	Favorevole	n. 39 dd. 02/12/2015	Nessuna
10 - Oltrefersina	Favorevole con osservazioni	n. 41 dd. 26/11/2015	<p>- L'individuazione di ben nove aree per possibili insediamenti commerciali fino ai 10.000 mq. appare sovradimensionata per la nostra città. Assodato che l'area di Trento nord necessita di una riqualificazione in un'ottica di riordino urbanistico delle attività commerciali, si ritiene che territori così vicini al centro storico, come ad esempio l'ex Italcementi, meritino una destinazione di diversa natura rispetto a quella commerciale.</p> <p>Aree di competenza della Circoscrizione di Oltrefersina:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- è importante che il limite del 20% ad uso commerciale non possa essere superato con un semplice "Accordo urbanistico e conseguente variante al PRG supportata da uno studio riferito all'ambito territoriale", ma che rimanga di fatto bloccato;</li> <li>- accogliendo i suggerimenti della Commissione di lavoro circoscrizionale ambiente e territorio, si ritiene che la zona di Via A. Degasperì sia già attualmente gravata da un traffico intenso che, inevitabilmente, aumenterebbe con la realizzazione di un insediamento commerciale di grandi dimensioni. Il parere favorevole alla variante al PRG è vincolato al completamento preventivo della strada ad ovest della ferrovia, da via Fersina a via Jedin, già prevista dal piano Busquets, la cui realizzazione consentirebbe di decongestionare via Degasperì da un traffico che in futuro non potrebbe più essere sostenuto dalle sole arterie attualmente esistenti.</li> </ul>
11 – S. Giuseppe-S. Chiara	Favorevole con osservazioni	n. 56 dd. 03/12/2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>- si auspica che le aree con grandi superfici di vendita puntino ad una riqualificazione del tessuto urbano;</li> <li>- sul territorio circoscrizionale, si facilitino le piccole/medie superfici di vendita migliorando la viabilità e la disponibilità di parcheggio;</li> <li>- garantire effettivamente la destinazione mista delle aree commerciali.</li> </ul>
12 – Centro Storico-Piedicastello	Parere non espresso	-	-

## 11. IL PROGRAMMA DI MONITORAGGIO

Come previsto dalla disciplina provinciale in materia di “VAS” il soggetto competente effettua il monitoraggio degli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi dallo stesso adottati al fine di individuare, tra gli altri, effetti negativi imprevisti e di adottare le necessarie misure correttive. A tale fine, il soggetto competente definisce in accordo con la struttura ambientale le modalità e gli strumenti da utilizzare per il monitoraggio. Il piano o programma individua le responsabilità e la sussistenza delle risorse necessarie per la realizzazione e la gestione del monitoraggio. I dati e le informazioni raccolte attraverso il monitoraggio sono tenuti in considerazione nel caso di eventuali modifiche al piano o programma e sono comunque inclusi nel quadro conoscitivo dei successivi atti di pianificazione o programmazione.

Come specificato nelle “indicazioni metodologiche” provinciali per la rendicontazione dei PRG, il verificarsi di effetti negativi durante l'attuazione del piano può dipendere da diversi fattori legati all'attuazione dello strumento urbanistico oppure all'evoluzione del contesto locale. Risulta pertanto

fondamentale ai fini della valutazione complessiva dell'attuazione del piano che tutti gli elementi che concorrono a determinare gli effetti – sia positivi che negativi – siano monitorati nel tempo. Il monitoraggio è finalizzato quindi al riscontro e alla verifica progressiva degli effetti del piano sull'ambiente.

### 11.1 Gli indicatori per il monitoraggio della variante

Il programma di monitoraggio della variante al PRG di adeguamento ai criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale è stato definito a partire dalle “indicazioni metodologiche” provinciali per la rendicontazione dei PRG.<sup>20</sup>

Tenuto conto che la rendicontazione urbanistica della variante in esame si configura come rendicontazione rispetto al PUP, il programma di monitoraggio è stato impostato tenendo conto degli indicatori individuati nella Valutazione strategica del PUP e di ulteriori parametri individuati in relazione ad aspetti specifici della variante o ritenuti comunque pertinenti. In particolare, con riferimento agli indicatori contenuti dell'Appendice 5 delle “linee guida” provinciali e in coerenza con il modello DPSIR (forze determinanti – pressioni – stato e tendenze – impatti – risposte) predisposto a livello europeo, è stato definito un set di indicatori riconducibili alle seguenti tipologie:

– indicatori di contesto ambientale (C): sono in genere prodotti dai soggetti istituzionalmente preposti al controllo e al monitoraggio ambientale e/o dagli uffici statistici (ad esempio, APPA, SIAT,

<sup>20</sup> “Indicazioni metodologiche per la rendicontazione urbanistica dei piani regolatori generali (PRG) e dei piani dei parchi naturali provinciali”, pag. 23.

etc) e consentono di tenere sotto controllo l'evoluzione dello scenario di riferimento per l'attuazione della variante;

– indicatori di prestazione o di processo (P): sono verificati durante l'attuazione delle azioni di variante e, di conseguenza, consentono il monitoraggio dell'azione stessa. In particolare, consentono di monitorare l'attuazione dell'azione nelle sue fasi realizzative e quindi non si tratta di indicatori finalizzati a descrivere gli effetti ambientali delle azioni;

– indicatori di impatto (I): sono finalizzati a misurare l'entità del contributo dell'azione di variante alla variazione del contesto rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale. Si tratta di indicatori che “traducono” le fasi di attuazione dell'azione in potenziali effetti ambientali e che possono coincidere con gli indicatori di contesto.

Il tipo e il livello di dettaglio degli indicatori, sia qualitativi che quantitativi, è dipeso dalle caratteristiche delle azioni di variante e dagli effetti ambientali attesi. Compito del programma di monitoraggio è quello di individuare e mettere in atto eventuali misure di mitigazione prescritte in sede di procedura di VIA e/o di Valutazione di incidenza ambientale oppure ritenute necessarie a causa dell'emergere, in fase di attuazione della variante, di effetti ambientali negativi non previsti inizialmente. In quest'ultimo caso potrebbe rivelarsi necessario modificare o integrare gli obiettivi della variante. Inoltre, ai fini dell'aggiornamento degli scenari commerciali si ritiene auspicabile il monitoraggio degli indicatori di VIT richiamati nel paragrafo 4.1.1.

Nella tabella 25 è riportato l'elenco degli indicatori selezionati per singola azione di variante che comprende anche il monitoraggio dell'azione A3-A riguardante l'insediamento del commercio nelle zone per servizi pubblici.

#### *11.1.1 L'indicatore di impatto e di contesto del flusso di traffico*

Come indicatore particolarmente rappresentativo di impatto e di contesto può essere considerato il flusso di traffico. Questo indicatore ha il pregio di essere oggettivo e facilmente quantificabile in qualsiasi momento. Il dato del transito veicolare, misurato come passaggi orari su una determinata strada, può fornire informazioni su diversi impatti fra loro comunque collegati. Si ritiene che le grandi superfici di vendita e i centri commerciali siano punti di attrazione, e come tali inducano un aumento di traffico sulla viabilità circostante. Tale aumento di traffico può risultare impattante in termini di inquinamento acustico, di emissioni in atmosfera e più in generale della qualità della vita di un intero quartiere.

Il Comune di Trento dispone di dati misurati in continuo su molte strade di propria competenza. I dati vengono raccolti da spire magnetiche posizionate nel sottofondo stradale che, oltre a contare il numero dei passaggi, riescono a riconoscere se si tratta di un passaggio di mezzo leggero o di mezzo pesante. Sempre in possesso del Comune ci sono i dati dei passaggi rilevati agli incroci semaforici, dato che però non distingue la tipologia del mezzo.

Nella successiva tabella sono specificati per le singole azioni le fonti del dato di traffico ritenute ottimali per poter fare una valutazione ante-post intervento della variazione del traffico veicolare.

*Tabella 24 - Fonte per dato di flusso di traffico*

<b>Azioni</b>	<b>Fonte dato di traffico</b>
A 2.1-B, A2.2-B, A 3.4-B	Spira impianto semaforico 31 (via del Brennero – via Marconi) Spira impianto semaforico 1 (via del Brennero – via Ambrosi)
A 3.1-B, A 3.2-B	Spira stradale n°29 (via Sanseverino – via Monte Baldo)
A 3.5-B	Spira stradale n°6 (via Degasperì)
A 4.1-B	Spire stradali n° 4 e 5 (via del Brennero)

Non si ritiene necessario fissare ora un dato iniziale dei passaggi, perché il traffico “prima” potrà essere recuperato dai dati storici anche successivamente all'attivazione di una o più GSV o CC, e anzi, il monitoraggio dell'impatto sarà più attendibile. A titolo di esempio, se si vorrà conoscere l'effetto di un'ipotetica apertura di una GSV a marzo 2017, si potrà confrontare il valore medio dei passaggi giornalieri di due mesi corrispondenti, ottobre 2016 e ottobre 2017.

Tabella 25 - Selezione degli indicatori di prestazione, di impatto e di contesto per azione di variante

AZIONI VARIANTE	INDICATORE	DESCRIZIONE	TIPOLOGIA I=impatto P=prestazione C=contesto	PRESENZA/ U.D.M.
<b>A2.1-B, A2.2-B, A3.1-B</b>	1. Realizzazione di GSV/CC	L'indicatore è finalizzato a verificare l'insediamento di GSV/CC nella zona individuata	P	Si/No
<b>A2.1-B, A2.2-B, A3.1-B, A3.2-B, A3.4-B, A3.5-B, A4.1-B</b>	2. Superficie destinata ad attività commerciali nelle zone in cui è ammesso l'insediamento di GSV/CC	L'indicatore è finalizzato a verificare il rispetto della percentuale massima di superficie commerciale	P	mq
<b>A2.1-B, A2.2-B, A3.4-B, A3.5-B</b>	3. Superamento della percentuale massima di superficie destinata ad attività commerciale	L'indicatore è finalizzato a verificare il superamento della percentuale massima di superficie commerciale	P	%
<b>A2.1-B, A2.2-B, A3.4-B, A3.5-B</b> <b>Aree di Via Maccani</b>	4. Approvazione accordi urbanistici e conseguenti varianti al PRG	L'indicatore è finalizzato a verificare l'approvazione dell'accordo urbanistico e della relativa variante al PRG supportata dalla predisposizione di un apposito piano d'ambito	P	N°
<b>A2.1-B, A2.2-B, A3.1-B, A3.2-B, A3.4-B, A3.5-B, A4.1-B</b>	5. Realizzazione di insediamenti polifunzionali	L'indicatore è finalizzato a verificare l'integrazione dei contenuti dello studio del Politecnico di Torino con particolare riferimento al concetto di polifunzionalità	P	Si/No
<b>A2.1-B, A2.2-B, A3.4-B, A3.5-B, A4.1-B</b>	6. Attuazione degli ambiti urbani omogenei "Strada Mercato", "Polarità integrata al centro storico" e "Nuova polarità commerciale"	L'indicatore è finalizzato a verificare l'attuazione delle indicazioni del Politecnico di Torino con riferimento agli ambiti urbani omogenei proposti	P	Si/No
<b>A5-B</b>	7. Attivazione della zona D6a1 per il commercio all'ingrosso	L'indicatore è finalizzato a verificare l'attivazione della zona D6a1	P	Si/No
<b>A2.1-B, A2.2-B, A3.1-B, A3.2-B, A3.4-B, A3.5-B, A4.1-B</b>	8. Dato di flusso di traffico. Media oraria del numero dei passaggi in orario diurno su viabilità in prossimità di nuove GSV/CC	L'indicatore è rappresentativo dell'inquinamento acustico e di emissioni in atmosfera. Può confrontare in modo oggettivo il traffico prima e dopo l'attivazione di una GSV/CC	I-C	N°
<b>A3-A</b>	9. Insediamento di attività commerciali nelle zone per servizi pubblici	L'indicatore è finalizzato a verificare i potenziali effetti ambientali e territoriali derivanti dall'insediamento di attività commerciali nelle zone per servizi pubblici	P	Si/No mq

## 12. INTEGRAZIONI INTERVENUTE IN SECONDA ADOZIONE

### 12.1 Sintesi dei risultati dei processi di consultazione

Come precisato nelle "indicazioni metodologiche" provinciali, questo paragrafo è finalizzato a rendere conto della fase di consultazione.

Nel periodo di pubblicazione della variante, avvenuto dal 1 marzo al 31 marzo 2016, sono pervenute 3 osservazioni. Come specificato nella Relazione di queste l'osservazione una non è risultata pertinente in quanto non solo era riferita a una zona di PRG non oggetto di variante ma inoltre la segnalazione contenuta non aveva nulla a che fare con i temi dell'urbanistica commerciale. Per i contenuti e le controdeduzioni delle ulteriori due osservazioni si rinvia al capitolo 4.1 della Relazione. È pervenuta una ulteriore osservazione ma fuori dai tempi previsti per cui non è stato possibile prenderla in considerazione.

Come previsto dalla L.P. 4 agosto 2015, n. 15, articoli 37 e 39, le osservazioni pervenute sono state messe a disposizione del pubblico per la durata di 10 giorni consecutivi, dal giorno 11 al 21 aprile 2016 compreso e sono state pubblicate sul sito internet del Comune le planimetrie con l'indicazione delle parti di territorio oggetto di osservazione e l'elenco degli articoli delle norme tecniche di attuazione interessati. Sono state pubblicate altresì le planimetrie delle parti di territorio oggetto dell'ordine del giorno approvato dal Consiglio comunale con propria deliberazione n. 20 del 27 gennaio 2016. Nel periodo di deposito non sono pervenute ulteriori osservazioni.

### 12.2 Verbale della Conferenza di pianificazione

In data 30 maggio 2016 è pervenuto il verbale della Conferenza di pianificazione tenutasi il 21 aprile scorso ai sensi dell'articolo 37, comma 6 della L.P. 15/2015 presso la Provincia Autonoma di Trento rispetto al quale si richiamano di seguito le precisazioni contenute nella Relazione.

Oltre a chiedere una maggiore esplicitazione in alcuni passaggi riguardo ai richiami dei criteri approvati con deliberazione della Giunta provinciale 1 luglio 2013 n. 1339 - *Approvazione dei criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale previsti dall'articolo 13 della legge provinciale 30 luglio 2010, n. 17 "Disciplina dell'attività commerciale"* e ss.mm. e alcune altre precisazioni, le criticità espresse dalla Provincia fanno riferimento in particolare a due aspetti.

Il primo riguarda la previsione di inserire in seconda adozione, previa verifica dell'adeguatezza infrastrutturale ai fini dell'accessibilità, le zone D5 – *zone commerciali esistenti e di completamento* tra quelle entro le quali è possibile l'insediamento di GSV/CC, previsione che consegue all'approvazione della delibera n. 20 del Consiglio comunale del 27 gennaio 2016 con oggetto:

“Ordine del giorno collegato alla variante al P.R.G. di adeguamento commerciale avente ad oggetto: Inserimento D5 nel piano commerciale in seconda adozione”. I rilievi della Provincia riguardano la correttezza della procedura ma, in particolare, i limiti di legge rispetto alle previsioni introdotte in sede di adozione definitiva che non consentono l'introduzione di modifiche con carattere di sostanzialità rispetto all'assetto del piano in prima adozione.

Dal punto di vista procedurale va precisato che, seppure l'inserimento di ulteriori zone ha modificato l'oggetto sul quale si era chiesto agli altri Comuni costituenti il Territorio Val d'Adige di esprimere il loro parere, l'ordine del giorno per l'inserimento delle zone D5 è stato inviato agli stessi Comuni con la nota con cui è stata comunicata loro l'avvenuta prima adozione della Variante. Analogamente la stessa documentazione è stata inviata alla Provincia per l'espressione del parere tecnico e ancora è stata depositata presso gli uffici comunali al pari di tutta la documentazione costituente la Variante per chiunque ne volesse prendere visione così come è stato fatto sul sito del Comune.

Riguardo alla sostanzialità della modifica, va precisato che la proposta di inserimento delle zone D5 è analoga a quella per le zone di via Maccani (vedi capitolo 3.2) cioè non dà immediata operatività alla previsione ma la pospone a una successiva Variante conseguente all'approvazione di un accordo urbanistico. Per questa previsione viene integrata la planimetria “individuazione delle aree da destinare all'insediamento di grandi strutture di vendita al dettaglio/centri commerciali” con un perimetro tratteggiato che individua quelle zone D5 che garantiscono adeguate condizioni di accessibilità come aree sulle quali è prefigurata la possibilità di nuovi insediamenti commerciali che però, come precisato al comma 1 bis dell'articolo 102 delle norme tecniche di attuazione, dovrà essere vagliata nell'ambito di un accordo urbanistico ai sensi della legge urbanistica provinciale.

Come si rende evidente dalla definizione estesa, le zone D5 sono già destinate dal PRG vigente alle attività commerciali; inoltre quasi tutte ospitano già grandi strutture di vendita al dettaglio o centri commerciali. Per coerenza con tale previsione esistente e corrispondendo alle osservazioni pervenute, si intende consentire per queste zone la possibilità di potenziare gli insediamenti esistenti.

Le zone D5 sono sei sull'intero territorio comunale. Due di queste sono localizzate a Villazzano 3 e a Madonna Bianca. Si tratta di due piccole aree una delle quali ospita una media struttura di vendita mentre l'altra ospita un esercizio di vicinato. Entrambe non hanno possibilità fisica di ampliamento né di adeguarsi agli standard richiesti nel caso di ampliamento delle superfici commerciali in ordine a verde e parcheggi e inoltre sono servite da viabilità inadeguata in quanto corrispondente a ramali a fondo cieco di una viabilità secondaria; per questi motivi, per queste aree non viene considerata dalla presente Variante nemmeno l'ipotesi di futuro potenziamento.

Le altre zone D5 sono:

l'area dell'“Hotel Adige” a Mattarello, che già ospita una grande struttura di vendita ed è attestata

su viabilità principale;

la zona del “Mc Donald’s” e della concessionaria “Barchetti”, che ospita due medie strutture di vendita per una superficie complessiva di circa 2.300 mq di superficie di vendita ed è attestata su viabilità principale direttamente connessa alla tangenziale;

l'area del supermercato “Poli” di Gardolo che già ospita una grande struttura di vendita ed è attestata in prossimità del “mini svincolo” di Gardolo in connessione con via Bolzano;

l'area della “Bermax”, in prossimità della nuova grande rotatoria, che ospita già una grande struttura di vendita.

Per queste quattro aree l'eventuale accordo urbanistico tramite il quale si potrà potenziare la presenza commerciale dovrà farsi carico della analisi della situazione all'intorno considerando la dotazione infrastrutturale della zona, il raccordo con i servizi esistenti o da potenziare, le soluzioni migliori per l'accessibilità nell'ottica della possibile mitigazione dell'impatto del traffico veicolare e ogni altra attenzione richiamata nei criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale. Inoltre, l'accordo avrà effetto di variante al PRG che dovrà essere assoggettata a una specifica valutazione ambientale strategica al fine di verificare l'idoneità ambientale all'insediamento di GSV/CC nelle suddette zone.

Il secondo aspetto di criticità riguarda la Valutazione Ambientale Strategica e in particolare come in questo documento gli scenari di sviluppo e le scelte di strategia commerciale non risultino adeguatamente supportati o motivati da considerazioni inerenti il quadro ambientale soprattutto in rapporto a traffico e conseguente qualità dell'aria e rumore. Per questi temi si rinvia ai successivi capitoli relativi al quadro conoscitivo e alla valutazione ambientale dello scenario e delle azioni di variante.

Innanzitutto va evidenziato quanto sopra già riportato ovvero che l'operatività della presente Variante per quanto attiene le GSV/CC è strettamente legata ai parametri introdotti nell'allegato 4.4 delle Norme tecniche di attuazione che riportano la quota percentuale di superficie dedicabile alle attività commerciali. Questa percentuale consente l'insediamento di GSV/CC, ma di fatto limita la potenzialità insediative dal punto di vista commerciale consentite dallo strumento urbanistico vigente cioè limita la dimensione delle superfici dedicabili al commercio che si sarebbero potute insediare nel caso di inserimento di più strutture di vendita autonome di medie dimensioni. Un vero sviluppo commerciale è previsto esclusivamente per le zone maggiormente vocate ed è possibile solo tramite un accordo urbanistico che si faccia carico di una serie di approfondimenti su un ambito progettuale ben più ampio del lotto di intervento che riguardino la situazione infrastrutturale, il collegamento con i servizi pubblici e di interesse pubblico, la sinergia commerciale con l'offerta già presente e quindi tutti i criteri introdotti dalla nuova legislazione provinciale e dai suoi strumenti attuativi. Va precisato che l'accordo urbanistico prelude a una nuova Variante al PRG per cui ogni scelta verrà effettuata sulla scorta di una specifica valutazione ambientale strategica che necessariamente affronterà i temi segnalati dalla Provincia ma alla luce di un progetto effettivo e

quindi con la possibilità di dettagliare concretamente lo scenario dell'intervento.

Inoltre, con particolare riguardo all'aspetto del traffico, va evidenziato che le localizzazioni delle aree vocate all'insediamento di GSV/CC effettuate con la presente Variante, sono assolutamente coerenti con il PUM - Piano Urbano della Mobilità del comune di Trento approvato nel 2010 e con i suoi approfondimenti progettuali successivi. In particolare il PUM prevedeva la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico nord-sud in sede propria che garantisse alta capacità di carico e passaggi ad alta frequenza. Lo schema prevedeva l'interrelazione stretta di questo sistema con i parcheggi di attestamento ma anche il collegamento diretto ai principali attrattori di traffico. Negli approfondimenti successivi all'approvazione del PUM (gli approfondimenti sono stati effettuati nell'ambito di un tavolo di lavoro tra Provincia, Comune e Trentino Trasporti spa e attualmente lo studio si sta sviluppando a cura della provincia) questo sistema di trasporto pubblico in sede propria è stato declinato nel potenziamento della ferrovia Trento Malé lungo il suo tracciato attuale e con il suo prolungamento verso sud a collegare in primo luogo l'area del futuro ospedale trentino e successivamente a collegare il sobborgo di Mattarello. Il percorso attuale ma anche lo sviluppo futuro della Trento Malé corrisponde pienamente agli obiettivi del PUM sia perché collega i principali parcheggi di attestamento previsti, sia per la possibilità di servire, collegandoli direttamente, i principali attrattori di traffico. Il percorso infatti si snoda dalla zona direzionale e commerciale di Trento nord al centro storico e ai nuovi quartieri e servizi posti in prossimità e lungo l'Adige (Sedi e biblioteca universitarie, MUSE, ecc.) fino alla zona del nuovo ospedale.

Se si esamina la tavola di "individuazione delle aree da destinare all'insediamento di grandi strutture di vendita al dettaglio/centri commerciali" della presente Variante, si noterà come le aree destinate all'insediamento delle GSV/CC sono tutte servibili da tale infrastruttura che rivestirà il ruolo determinante nella gestione della mobilità cittadina.

Riguardo alle richieste di precisazioni si è proceduto alle seguenti integrazioni:

- Nell'articolo 95 dove è contemplata la previsione che il comune possa promuovere e sostenere studi e progetti di iniziativa pubblica e/o privata di riqualificazione della rete commerciale esistente anche tramite lo sviluppo di modelli gestionali innovativi, si è precisato che tali azioni fanno riferimento alla rete commerciale esistente sia negli insediamenti storici sia all'esterno di questi.
- Si è precisato che in tutte le zone D8 (ovvero nelle zone per esercizi alberghieri) nonché negli esercizi alberghieri ricadenti anche in altre zone è possibile insediare attività commerciali fino alle medie strutture di vendita al dettaglio fatto salvo quanto disposto dalle specifiche normative di settore con esclusione del commercio all'ingrosso.

Riguardo alla richiesta di maggiore esplicitazione relativamente alla necessità di operare nel rispetto dei criteri approvati con deliberazione della Giunta Provinciale 1 luglio 2013 n. 1339 -

*Approvazione dei criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale previsti dall'articolo 13 della legge provinciale 30 luglio 2010, n. 17 "Disciplina dell'attività commerciale" e ss.mm., si è proceduto alle seguenti integrazioni:*

- si è precisato che in ogni caso, i piani attuativi che dovranno essere redatti sia entro i parametri fissati dalla presente Variante, sia nella prospettiva di superarli tramite accordo urbanistico, dovranno rispettare i criteri e i parametri edilizi, gli standard a parcheggio e tutte le altre disposizioni previste dalla legge provinciale sul commercio e dalle relative disposizioni attuative con particolare riguardo ai criteri riferiti alla tutela dagli inquinamenti e alla sicurezza del territorio, all'integrazione con i servizi pubblici e di interesse collettivo nonché con altre attività economiche per la qualificazione e la differenziazione dell'offerta, all'accessibilità facilitata con particolare riferimento alla mobilità ciclopedonale e di trasporto pubblico, alla adeguata infrastrutturazione dell'area per quanto riguarda collegamenti e dotazione di parcheggi. Anche la procedura di VIA che dovrà accompagnare i piani attuativi dovrà tenere conto degli approfondimenti sopra indicati.
- Si è precisato inoltre che il piano attuativo previsto per questi interventi dovrà promuovere la riqualificazione delle aree di competenza perseguendo il principio di polifunzionalità richiamato anche nelle norme tecniche di attuazione e tenere conto degli approfondimenti e delle indicazioni contenute nella Rendicontazione urbanistica, parte integrante della presente Variante, con particolare attenzione alla definizione del sistema di accessibilità alle aree e alla sicurezza stradale.

### **13. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

Nel presente paragrafo è presentato lo stato di fatto delle componenti ambientali analizzate.

L'obiettivo del quadro conoscitivo è quello di individuare le criticità e le opportunità presenti sul territorio al fine di indirizzare correttamente le scelte e gli obiettivi di piano. Nel caso specifico si tratta di orientare questo tipo di analisi agli aspetti ambientali pertinenti con i contenuti della variante in esame.

Al fine di verificare la presenza di eventuali criticità e potenzialità ambientali presenti sul territorio comunale è stata effettuata una ricognizione delle principali componenti ambientali e territoriali. In particolare, sono state considerate le seguenti componenti che potrebbero essere interessate dai contenuti della variante in esame:

- qualità dell'aria;
- traffico;
- trasporto pubblico locale;
- rumore;

- tutela del suolo;
- tutela delle acque;
- elettromagnetismo.

Per ciascuna delle diverse componenti ambientali sono stati individuati degli indicatori descrittivi finalizzati a restituire la situazione esistente dello stato dell'ambiente e basati sui dati esistenti.

In particolare, si è proceduto a ricostruire gli elementi caratteristici di ciascuna componente poi sintetizzati in una scheda di sintesi contenente le criticità e le potenzialità emerse dagli approfondimenti. Inoltre, sono stati inseriti i riferimenti alle fonti delle informazioni utilizzate.

Per restituire in forma sintetica le informazioni e le prime considerazioni effettuate, in un apposito paragrafo sono riassunte le principali caratteristiche delle componenti analizzate. La definizione del quadro conoscitivo è stata supportata dalla elaborazione di alcune cartografie per componente ambientale. Questi approfondimenti costituiscono parte integrante dei contenuti della presente variante e rispondono a quanto richiesto in sede di conferenza di pianificazione di cui si è detto in precedenza.

Per ciascuna componente ambientale è sintetizzato lo stato attuale a partire da informazioni e dati esistenti e una prima valutazione qualitativa dello stato attuale e il trend atteso ricostruito sulla base dell'andamento delle caratteristiche generali della componente medesima nell'arco temporale considerato. Nel dettaglio, per lo stato della componente considerata sono state impiegate delle "faccine" sorridenti, tristi o indifferenti accompagnate dalla colorazione tipica semaforica per rappresentare lo stato di salute positivo, negativo o mediocre e da un punto interrogativo per indicare le situazioni non valutabili, incerte e/o che necessitano di ulteriori indagini, rispetto a eventuali soglie di riferimento (normative, indirizzi, standard, livelli di attenzione, di qualità, etc).

Per l'analisi del trend, trattandosi di una tendenza, è stato utilizzato il simbolo della freccia associato anche in questo caso alla colorazione semaforica e con i medesimi significati delle faccine: verso l'alto-tendente a un miglioramento, orizzontale-stazionario, verso il basso-tendente al peggioramento. Inoltre, con il punto interrogativo vengono indicate le tendenze non valutabili per l'assenza di una chiara tendenza e/o per la mancanza di serie storiche di dati.

*Legenda relativa alla rappresentazione di sintesi degli indicatori considerati*

Tendenza nel tempo		Stato attuale	
	miglioramento		Positivo
	Stabile		Mediocre
	peggioramento		Negativo
	non valutabile (non emerge una chiara tendenza o non sono disponibili serie storiche)		Non valutabile, incerto e/o che necessita di ulteriori indagini

## 13.1 Qualità dell'aria

Per quanto riguarda la qualità dell'aria nel Comune di Trento si fa riferimento ai dati elaborati dall'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente e riportati nel Rapporto sullo Stato dell'Ambiente della provincia di Trento, che viene aggiornato ogni anno. In tale documento si considerano le variazioni di concentrazione dei principali inquinanti atmosferici monitorati nelle stazioni di rilevamento della Provincia ed il numero di superamenti dei valori massimi di accettabilità per la salute umana e per gli ecosistemi.

La qualità dell'aria nel Comune di Trento viene attualmente monitorata attraverso due stazioni fisse di monitoraggio situate una presso il parco Santa Chiara e una presso via Bolzano all'altezza di Gardolo.

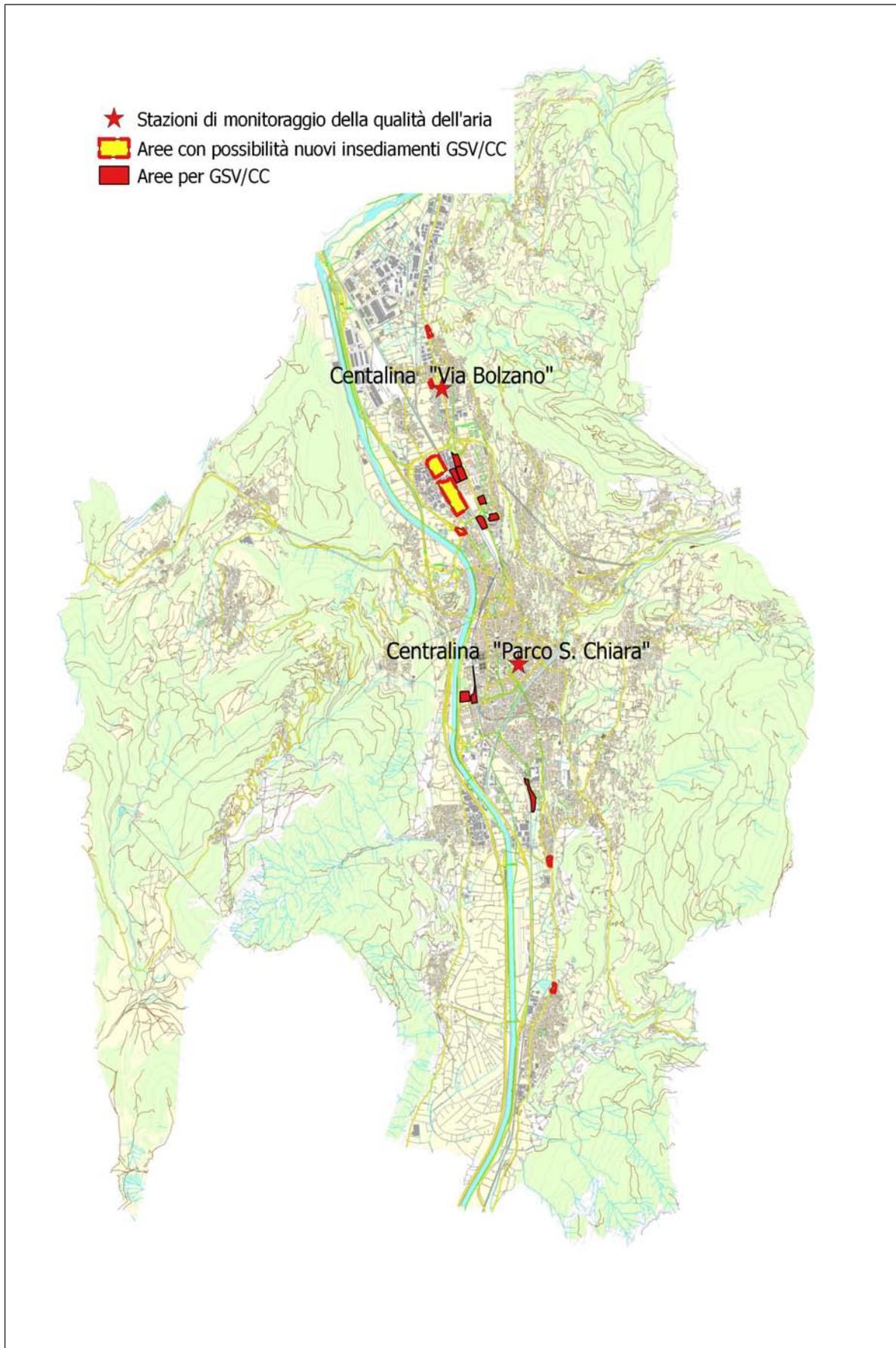
La stazione di monitoraggio presso il parco S. Chiara è attiva dal 1995 ed è una stazione detta di "fondo urbano". Gli inquinanti analizzati sono i seguenti: Biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>), Ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), Ozono (O<sub>3</sub>), Particolato sottile (PM<sub>10</sub>), Particolato fine (PM<sub>2,5</sub>), Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA), Metalli.

La stazione di Trento in via Bolzano invece è collocata a margine di una strada urbana altamente trafficata. Gli inquinanti analizzati sono i seguenti: Ossido di carbonio (CO), Ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), Particolato sottile (PM<sub>10</sub>), Particolato fine (PM<sub>2,5</sub>), Benzene.

Dai risultati dei monitoraggi emerge che le concentrazioni più elevate nel raffronto con i limiti di qualità dell'aria, ancorché in tendenziale diminuzione, si riferiscono alle polveri sottili (PM<sub>10</sub>), al biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) e all'ozono (O<sub>3</sub>). In particolare per biossido di azoto e ozono si riscontrano dei superamenti dei limiti normativi.

Di seguito si riassume l'andamento dei principali inquinanti nel comune di Trento nell'ultimo decennio.

Figura 3 – Localizzazione delle centraline di monitoraggio e delle aree di variante



## Polveri sottili PM10

L'inquinamento da polveri sottili mostra un andamento tendenzialmente in diminuzione nel periodo in esame, come si può notare nei grafici riportati di seguito (figg. 2 e 3). In particolare si può notare come il limite della media annua ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) sia sempre stato rispettato a partire dall'anno 2005.

Nel 2014, per il secondo anno consecutivo, il limite dei 35 superamenti della media giornaliera di  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  viene rispettato in entrambe le centraline. Come si può notare la stazione di monitoraggio di via Bolzano rileva valori di PM10 maggiori rispetto alla stazione del Parco Santa Chiara, in ragione della sua posizione al margine di una strada fortemente trafficata.

Figura 4 - Andamento delle concentrazioni medie annuali di PM10 nelle stazioni di monitoraggio del Comune di Trento (Fonte: RSA, APPA)

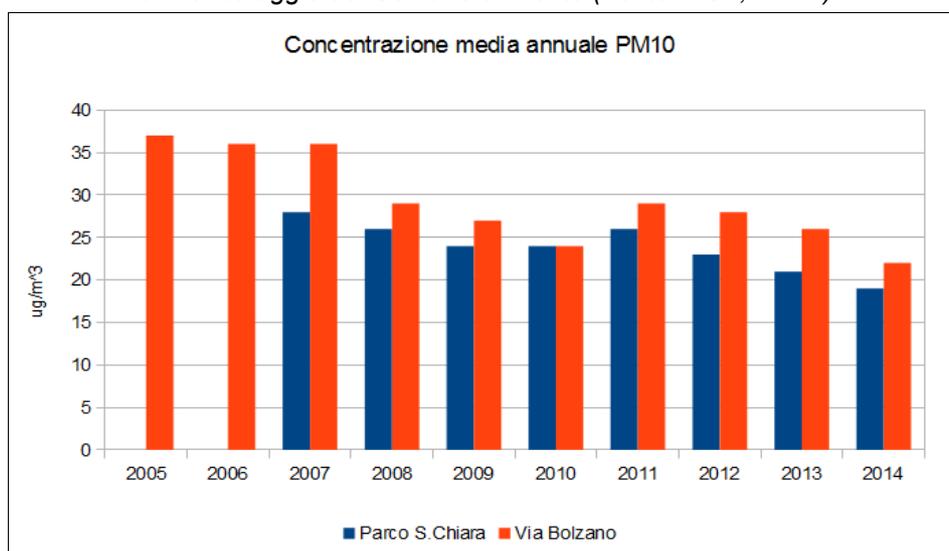
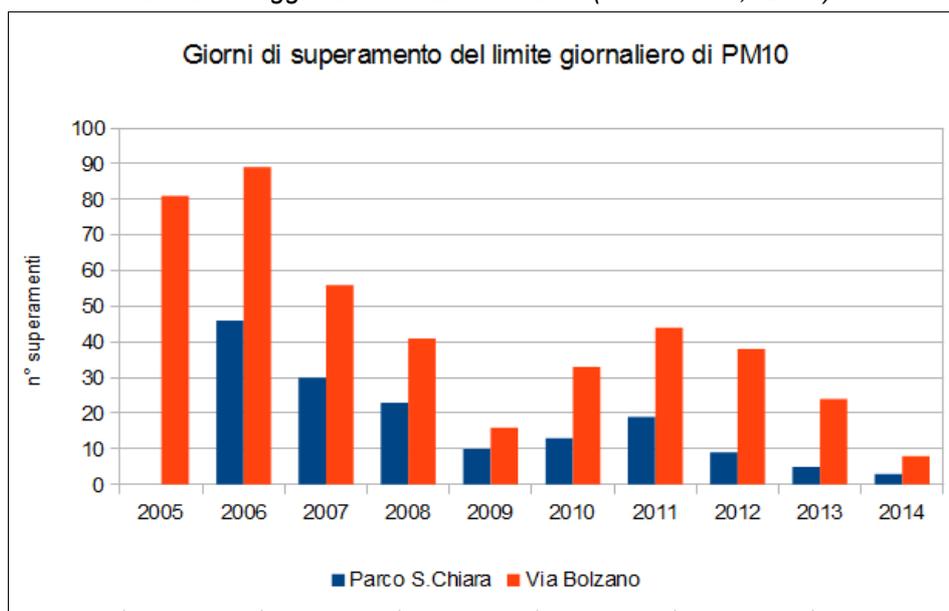


Figura 5 - Giorni di superamento del limite giornaliero di PM10 nelle stazioni di monitoraggio del Comune di Trento (Fonte: RSA, APPA)



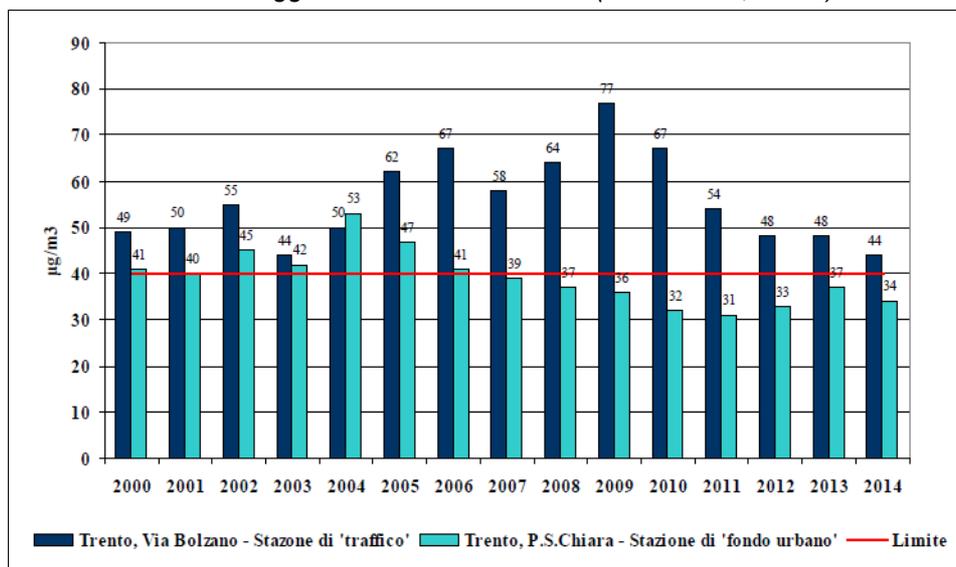
### Biossido di azoto NO<sub>2</sub>

Questo inquinante presenta una distribuzione spaziale relativamente disomogenea e dipendente dalla localizzazione rispetto alle sorgenti e dalla tipologia di sito di rilevamento, per questo i valori delle medie annuali evidenziano differenze rilevanti fra la stazione “di traffico” (via Bolzano) e la stazione “di fondo” (parco Santa Chiara).

Il valore limite per la protezione della salute umana di 40 µg/m<sup>3</sup> della concentrazione media annuale di NO<sub>2</sub> viene sempre rispettato a partire dall'anno 2007 per la stazione del Parco Santa Chiara, mentre per la stazione di via Bolzano tale limite viene superato in tutti gli anni a partire dal 2000. Tale situazione è tipica dei siti trafficati in quanto la concentrazione è direttamente correlata ai flussi di traffico.

Per entrambe le stazioni del Comune di Trento comunque si rileva una diminuzione delle concentrazioni a partire dal 2010 (fig. 4).

Figura 6 - Andamento della concentrazione media annuale di NO<sub>2</sub> nelle stazioni di monitoraggio del Comune di Trento (Fonte: RSA, APPA)

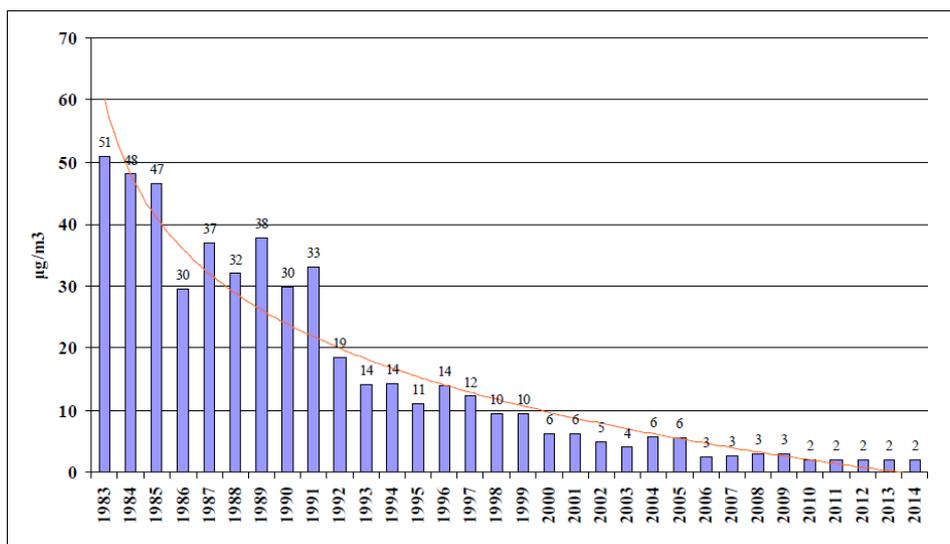


### Biossido di zolfo SO<sub>2</sub>

Le concentrazioni di biossido di zolfo, sempre modeste in Trentino, sono sensibilmente diminuite nel tempo per effetto del progressivo uso di combustibili con contenuto di zolfo minore rispetto al passato. In particolare ha avuto un ruolo fondamentale la progressiva conversione degli impianti di riscaldamento domestici da gasolio a metano.

Tutti i valori risultano ampiamente inferiori ai limiti normativi (media annuale per gli ecosistemi 20 µg/m<sup>3</sup>) anche per il territorio del Comune di Trento. L'andamento delle concentrazioni medie annuali è in progressiva diminuzione (fig. 5).

Figura 7 - Andamento della concentrazione media annuale di SO<sub>2</sub> in Provincia di Trento  
(Fonte: RSA, APPA)

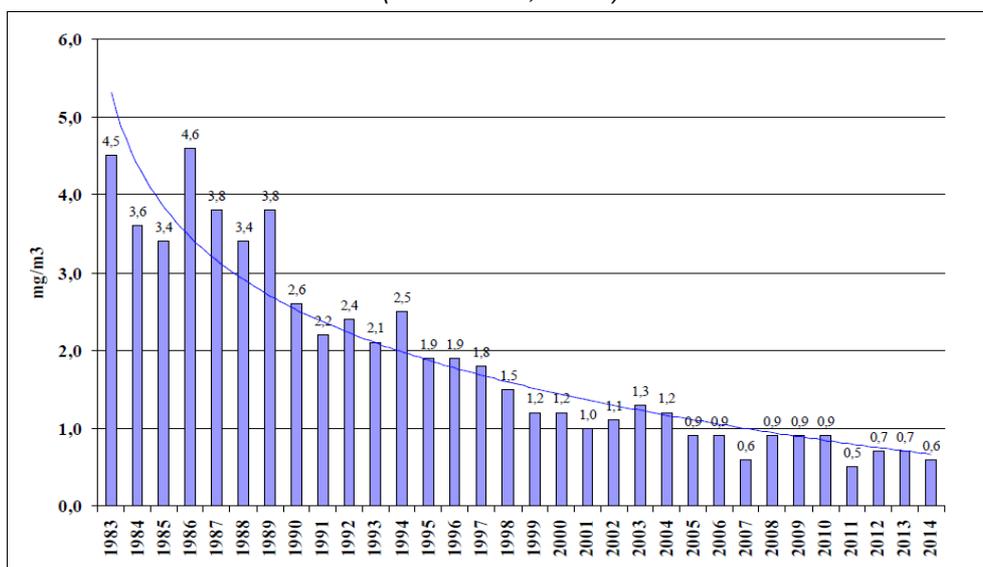


### Monossido di carbonio CO

Anche per il monossido di carbonio, così come per il biossido di zolfo, le concentrazioni annuali sono lontane dai valori limite. I valori risultano inoltre in sostanziale continua decrescita.

Attualmente la misura è effettuata nella sola stazione di via Bolzano, in quanto la fonte di gran lunga predominante di questo inquinante è rappresentata dalle emissioni veicolari, e quindi la sua misura ha significato solo in questo tipo di stazioni. L'introduzione massiccia ed obbligatoria dei sistemi catalitici su tutti i veicoli a motore ha consentito una progressiva e risolutiva decrescita delle concentrazioni di CO in ambiente, ben evidenziata dal grafico seguente. I dati relativi al 2014 confermano questa tendenza (fig. 6).

Figura 8 - Andamento della concentrazione media annuale di CO in Provincia di Trento  
(Fonte: RSA, APPA)



## Ozono O3

L'andamento delle concentrazioni di ozono nel corso degli anni è variabile e ciò dipende essenzialmente dalla variabilità meteorologica ed in particolare dall'andamento climatico nei mesi estivi. Vi sono poi altri fattori che influenzano il valore di fondo dell'ozono. Il più rilevante, è rappresentato dalla quota, laddove il "fondo naturale" è molto più basso nei fondovalle che non in montagna. Negli ultimi anni si sono verificati in Provincia numerosi superamenti delle soglie di attenzione, di allarme e della media consecutiva di 8 ore.

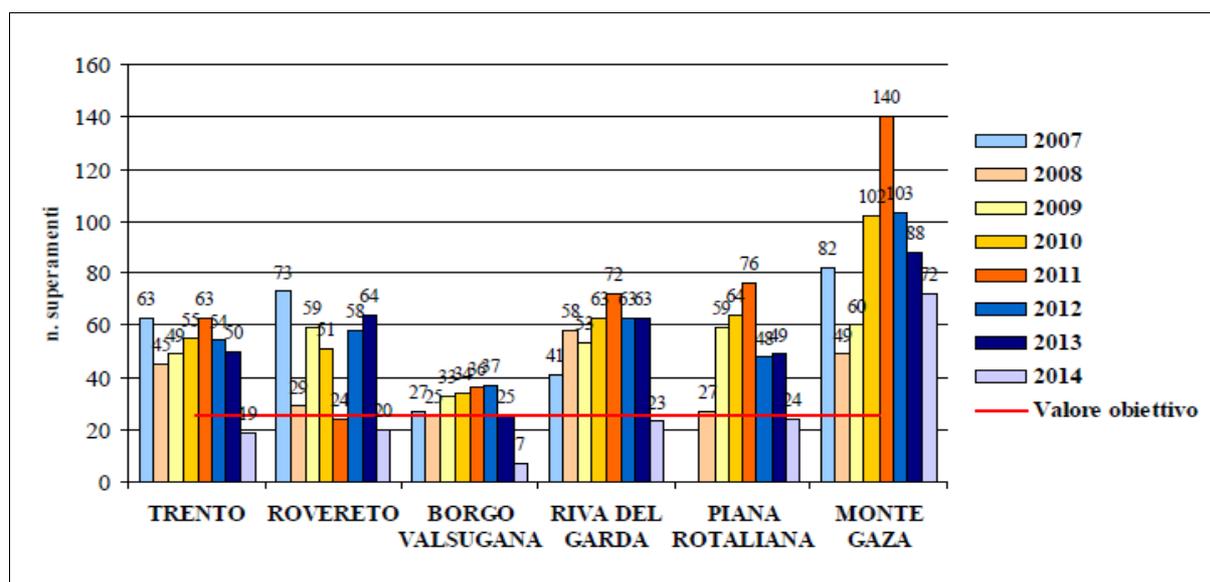
Per quanto riguarda l'esposizione della popolazione, i principali riferimenti normativi sono costituiti dalle soglie di "informazione" e di "allarme". In particolare, la soglia di "informazione" è fissata in 180 µg/m<sup>3</sup> (media oraria), mentre la soglia di "allarme" è fissata in 240 µg/m<sup>3</sup> (sempre media oraria). I superamenti della soglia di informazione nel 2014 sono risultati in numero inferiore rispetto al 2013, e la soglia di allarme ancora una volta non è stata superata in nessun caso, a conferma del trend determinatosi a partire dal 2007.

Nel 2014 è stato rispettato il "valore obiettivo" per la protezione della salute umana (che tuttavia non è valore limite), ciononostante, il numero di giornate di superamento delle medie triennali continua ad eccedere il riferimento annuale di 25.

Nel Comune di Trento l'ozono viene monitorato solamente nella stazione del parco Santa Chiara, ove comunque si sono riscontrati negli ultimi anni superamenti dei valori limite normativi.

Va tenuto presente che l'ozono è un inquinante "secondario", ovvero non riconducibile a sorgenti localizzate ma prodotto di numerose e complesse reazioni fotochimiche, che si concretizzano su scala sovra-regionale e più spesso anche sovra-nazionale. In ragione di ciò le politiche di riduzione e contenimento non possono che essere di lungo periodo e su vasta scala.

Figura 9 - Numero di superamenti del "valore obiettivo" per la protezione della salute umana per l'O3 nelle stazioni di monitoraggio della Provincia (Fonte: RSA, APPA)



Nella seguente tabella sono sintetizzati i principali punti di forza e di debolezza relativi alla componente della qualità dell'aria.

*Tabella 26 – Sintesi componente Qualità dell'aria*

Indicatore	Criticità	Potenzialità	Stato attuale	Trend
Polveri sottili (PM10) Biossido di azoto (NO2) Biossido di zolfo (SO2) Monossido di carbonio (CO) Ozono (O3)	Si registra un costante sfioramento dei limiti di legge per il biossido di azoto (NO2) nella stazione di Via Bolzano e per l'ozono (O3).	Si registra una tendenza alla progressiva diminuzione delle concentrazioni medie e del numero di superamenti per quanto riguarda polveri sottili (PM10), biossido di zolfo (SO2), monossido di carbonio (CO).		

## 13.2 Traffico

### 13.2.1 Traffico veicolare

Il Comune di Trento dispone di due sistemi di rilevamento del traffico, costituiti da spire magnetiche poste sulla carreggiata: un sistema che interessa tutto il territorio comunale, escludendo la parte del centro città (“spire esterne”) dedicato esclusivamente al conteggio dei veicoli, ed un sistema che interessa la zona del centro cittadino ed è integrato con il modello di gestione dei semafori (“spire semaforiche”).

Il sistema di “spire esterne” è costituito da 59 postazioni di misura del traffico dislocate su tutto il territorio comunale; ogni postazione di misura è costituita da diverse stazioni di conteggio del traffico posizionate sulla carreggiata.

Il Servizio Ambiente ha rielaborato i dati calcolando i flussi veicolari orari medi annui per gli anni 2009 e 2013.

Nella tabella seguente sono mostrati i valori dei flussi relativi al 2009 e al 2013 per le strade adiacenti alle aree di variante.

Come si può notare il trend è di generale diminuzione dei flussi di traffico.

In particolare si può notare che per queste aste stradali viene rispettato l'obiettivo del Piano Urbano della Mobilità di diminuzione del traffico automobilistico sulla viabilità principale del 5% entro il 2013.

Tabella 27 - Confronto dei flussi medi orari fra gli anni 2009 e 2013 per alcune aste stradali

<b>Strada</b>	<b>Flusso medio orario veicoli leggeri in periodo diurno – 2009</b>	<b>Vflusso medio orario veicoli leggeri in periodo diurno – 2013</b>	<b>VAR %</b>
Via Brennero – Gardolo Nord	1689	1460	-13,6
Via S. Anna	255	228	-10,6
Via Castel di Gardolo	43	43	0,0
Via Bolzano Bren Center – Tridente	1526	1600	4,8
Via dei Solteri	421	400	-5,0
Via Zambra	546	550	0,7
Via Caduti di Nassirya	1262	1205	-4,5
Via Maccani Sud	803	704	-12,3
Via Maccani Nord	454	459	1,1
Via Sanseverino – Monte Baldo	770	757	-1,7
Via Monte Baldo	679	581	-14,4
Via Sanseverino – Sporting	401	514	28,2
Via di San Vincenzo	574	553	-3,7
Via dei Marinai D'Italia	773	722	-6,6

Figura 10 – Flussi stradali nel Comune di Trento – anno 2013

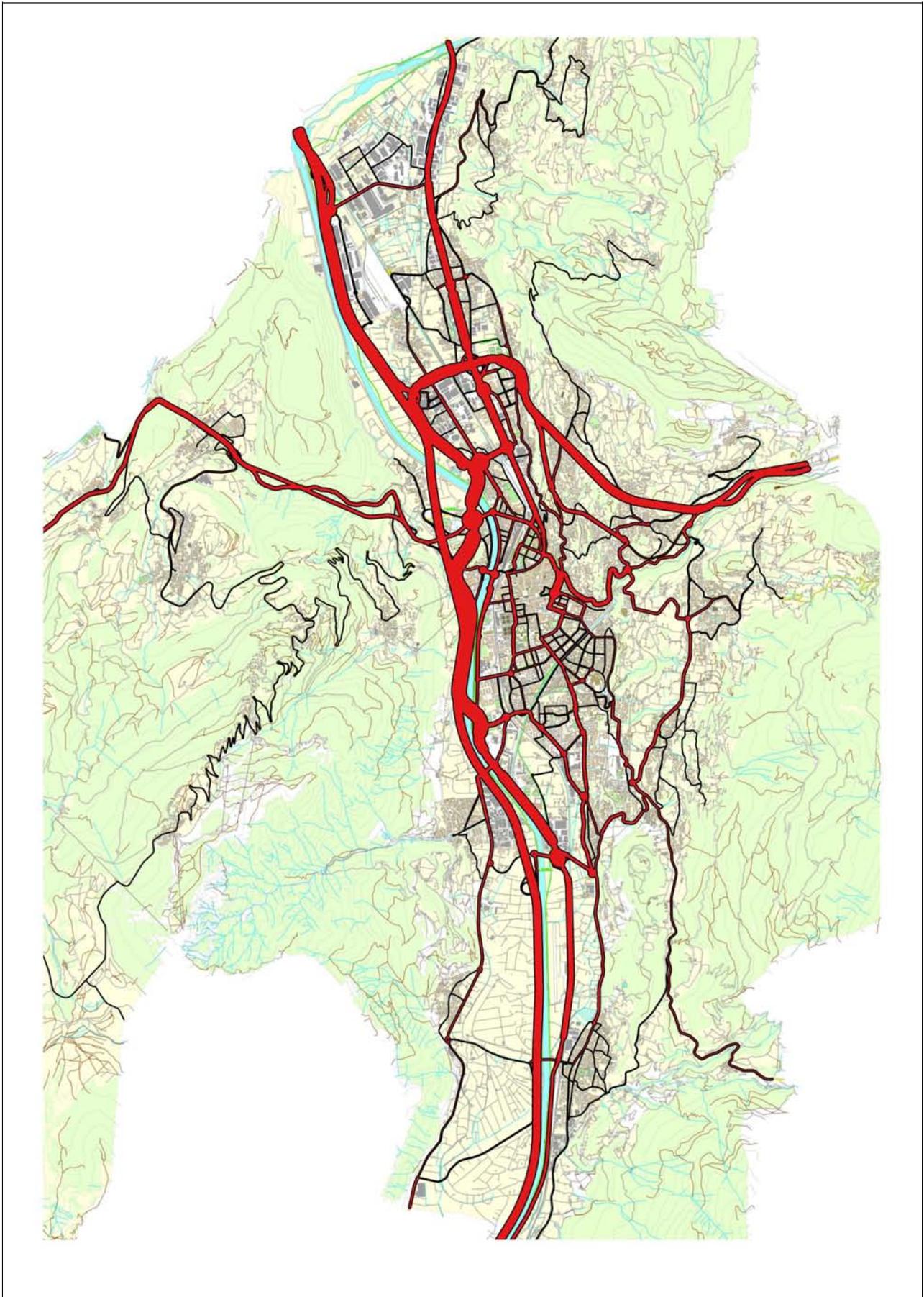


Figura 11 – Flussi stradali medi orari annui veicoli leggeri nelle aree di variante – anno 2013

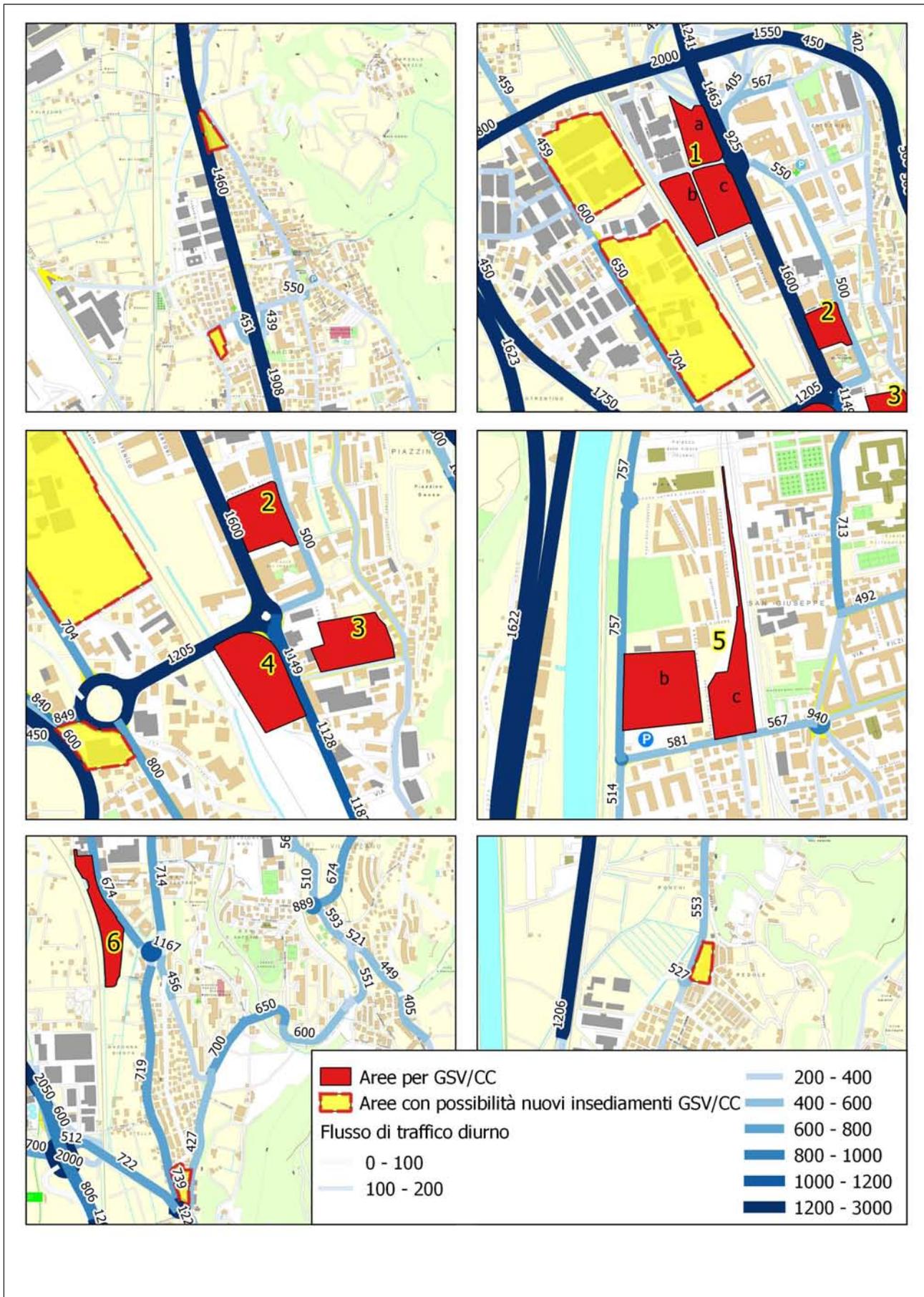


Figura 12 – Rappresentazione flussi stradali nelle aree di variante – anno 2013

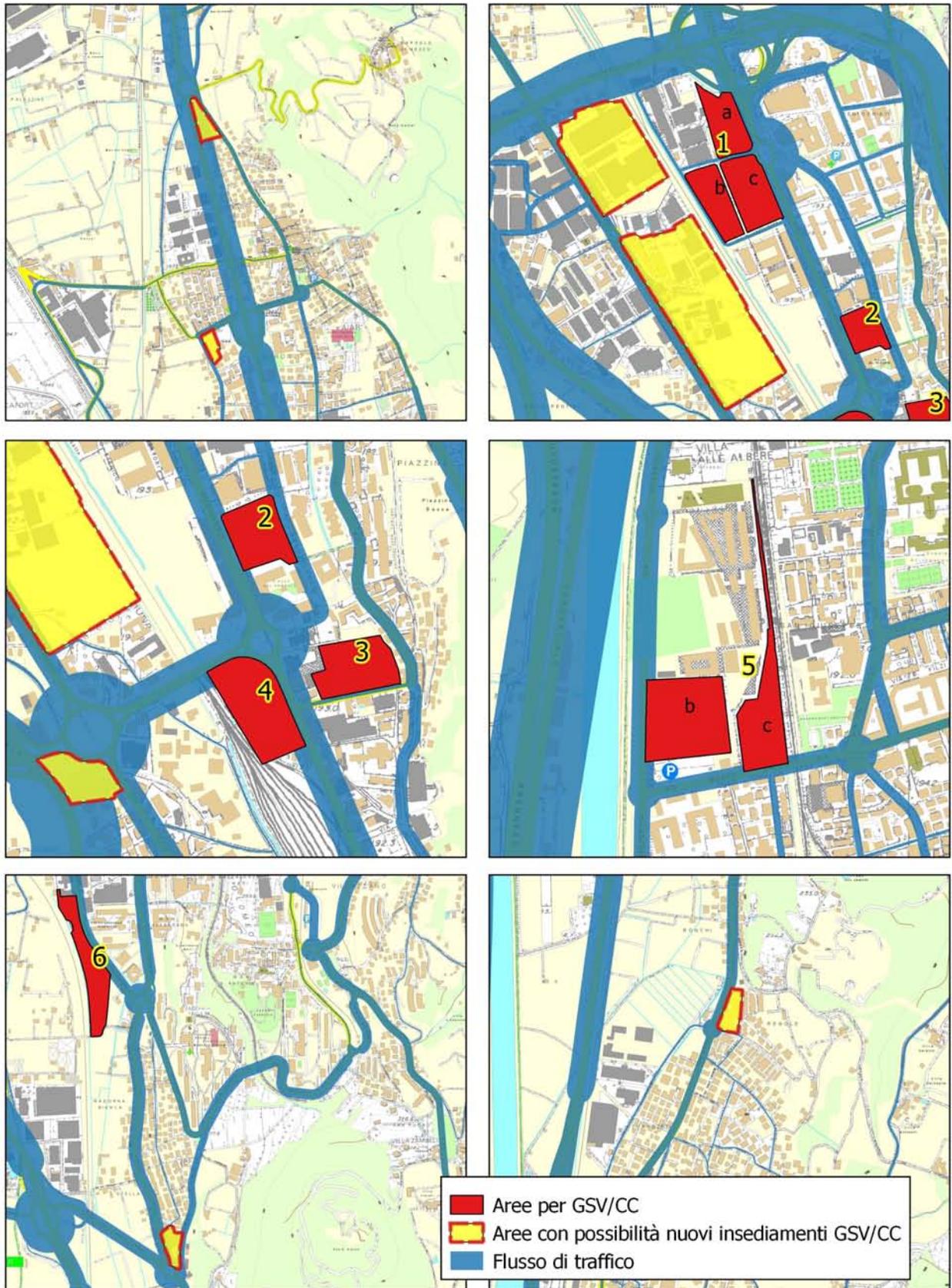


Tabella 28– Sintesi componente Traffico

Indicatore	Criticità	Potenzialità	Stato attuale	Trend
Flussi veicolari orari	Non si rilevano particolari criticità.	Il traffico è in diminuzione e per le aste stradali monitorate viene rispettato l'obiettivo del Piano Urbano della Mobilità di diminuzione del traffico automobilistico sulla viabilità principale del 5% entro il 2013.	😊	↑

### 13.3 Trasporto pubblico locale

Per quanto riguarda il trasporto pubblico urbano le aree oggetto di variante sono ben servite dalla rete degli autobus urbani, e, per l'area di via Bolzano, anche dalla ferrovia Trento-Malè.

Dall'analisi del numero di passaggi giornalieri delle linee di trasporto pubblico locale in prossimità delle aree oggetto della presente variante si rileva che le stesse risultano servite da un adeguato numero di passaggi giornalieri di autobus.

Figura 13a – Trasporto pubblico locale – zona Nord

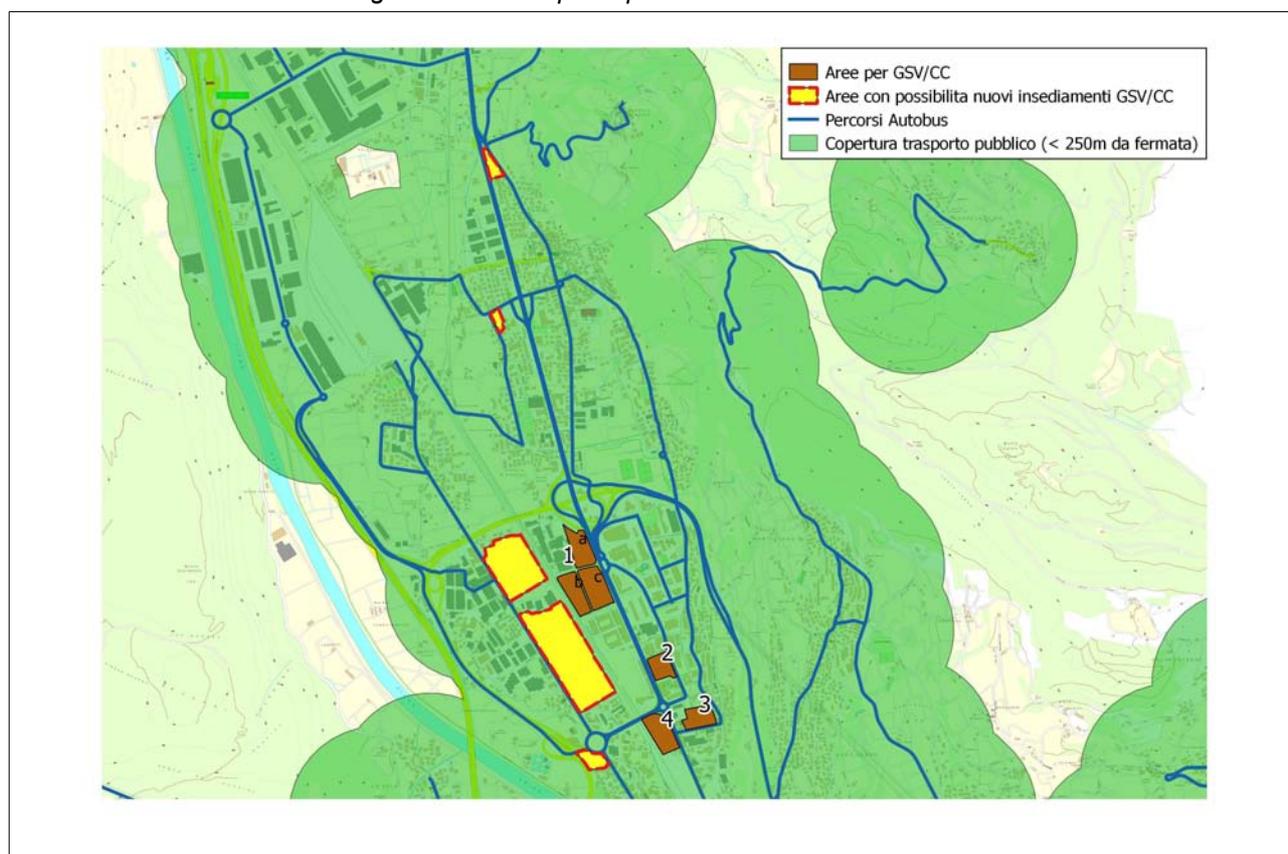


Figura 13b - Trasporto pubblico locale – zona Sud

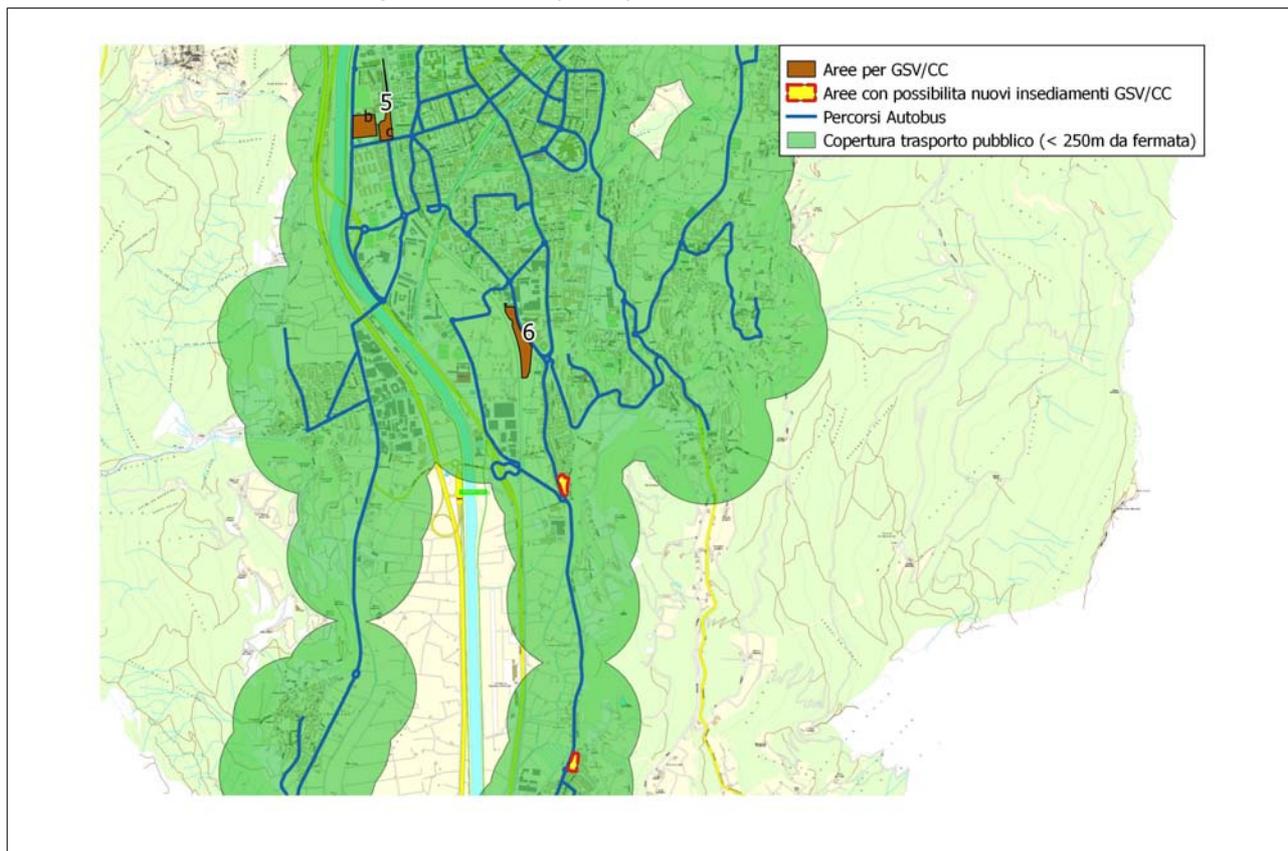




Tabella 29 – Sintesi componente Trasporto pubblico locale

Indicatore	Criticità	Potenzialità	Stato attuale	Trend
Copertura del servizio e frequenza dei passaggi degli autobus urbani	Non si rilevano particolari criticità.	Le aree oggetto della presente variante risultano servite da un adeguato numero di passaggi giornalieri di autobus		

## 13.4 Rumore

### 13.4.1 Coerenza con la classificazione acustica comunale

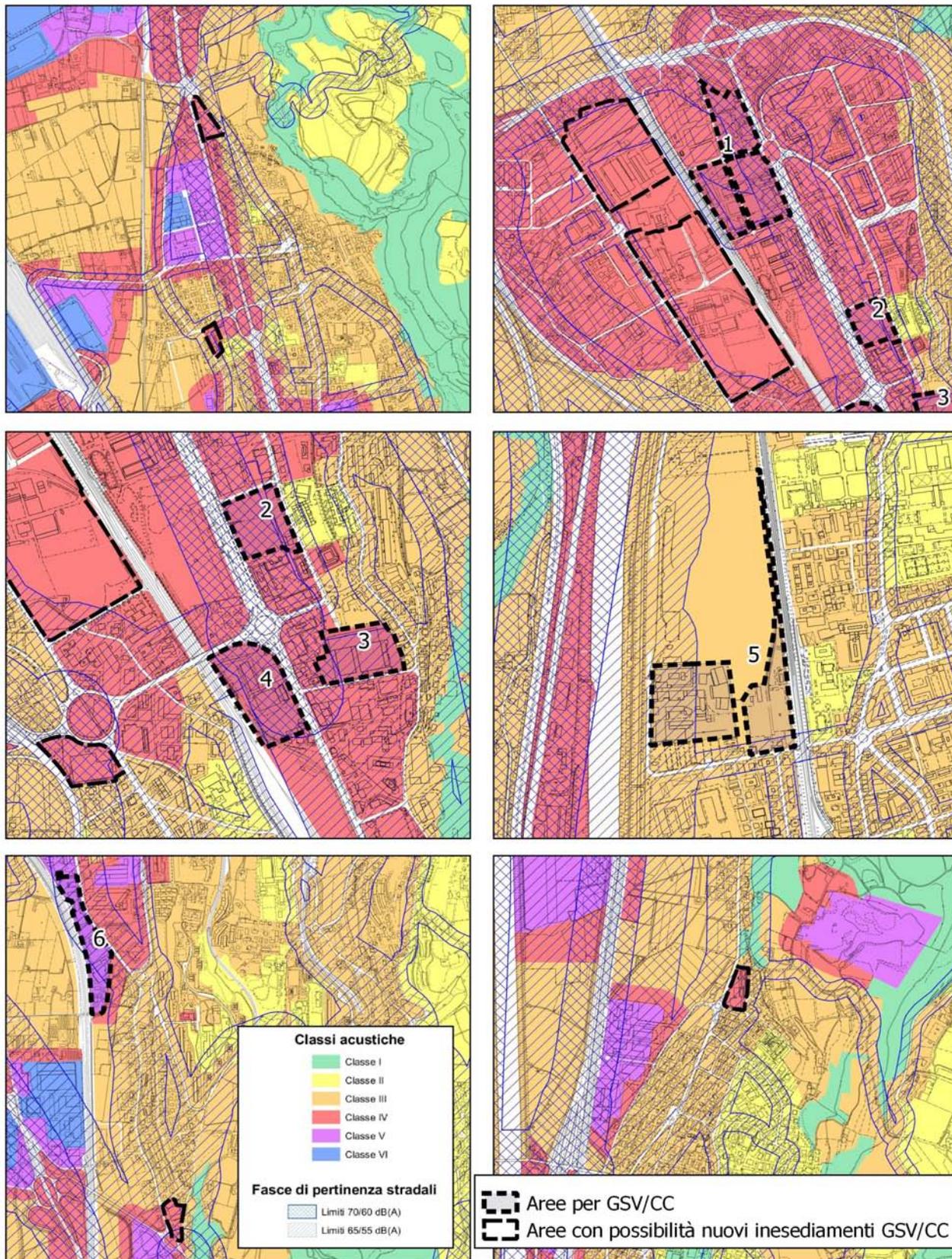
È stata effettuata una verifica di coerenza della variante con la Classificazione Acustica comunale. L'individuazione delle aree dove è possibile realizzare GSV/CC è in generale un'azione che potrebbe introdurre sul territorio delle attività potenzialmente impattanti dal punto di vista dell'inquinamento acustico. L'impatto può essere visto come impatto diretto, causato dagli impianti fissi che normalmente accompagnano l'attività commerciale (celle frigo, unità di trattamento aria, etc) o come impatto indiretto, causato dal rumore del traffico indotto.

È importante ricordare che GSV e CC devono comunque sottostare alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale prima del rilascio del titolo edilizio e quindi prima della realizzazione. In queste procedure (siano esse procedure di VIA o di screening) l'aspetto dell'impatto acustico viene sempre approfondito. Inoltre, si ricorda che, a prescindere dalle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, le NTA della Classificazione prevedono, riprendendo la legge 447/95, "legge quadro sull'inquinamento acustico", la presentazione della Valutazione Previsionale di Impatto Acustico nel caso di realizzazione di impianti ed infrastrutture adibite a postazioni di servizi commerciali polifunzionali.

Dal confronto cartografico fra le aree dove sarà possibile realizzare GSV/CC e le zone della Classificazione Acustica è emersa una sostanziale coerenza: due aree ricadono in zona a classe III - "Aree di tipo misto", sei aree ricadono in zona a classe IV - "Area di intensa attività umana", un'area ricade in zona a classe V - "Aree prevalentemente industriali".

La verificata coerenza della variante con la Classificazione Acustica permette di procedere senza che quest'ultima debba esser modificata, in conformità a quanto disposto dall'art.8 comma 2 delle stesse NTA della Classificazione.

Figura 15 – Coerenza con la classificazione acustica comunale



### 13.4.2 Rumore

Il Comune di Trento sta portando a termine l'elaborazione della mappatura acustica del territorio comunale, ossia la modellizzazione dei livelli sonori ricadenti sul territorio comunale prodotti dal traffico veicolare.

La modellizzazione numerica dei livelli sonori è stata effettuata a partire dai flussi di traffico stradali relativi all'anno 2013, mediante il software di calcolo IMMI 2015, che utilizza il metodo di calcolo nazionale francese NMBP-Route-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB).

Sono disponibili quindi i dati relativi ai livelli di rumore prodotti dal traffico veicolare esistente per le aree interessate dalla variante, come mostrato nelle figure seguenti.

I livelli di rumore sono influenzati in particolare sia dal flusso di traffico stradale che dalla velocità di transito. Dalle mappe infatti si nota che le strade tangenziali e l'autostrada producono impatti particolarmente significativi, confrontate con le strade comunali, non solo per gli alti valori dei flussi di traffico, ma soprattutto per la maggiore velocità di transito. In particolare si può notare come via del Brennero, una delle strade comunali maggiormente trafficate, è caratterizzata da livelli di rumore comunque minori rispetto alla vicina tangenziale, in ragione della bassa velocità di transito. Da una prima analisi dei risultati della mappatura, non ancora completamente verificati, si può dedurre che i livelli di rumore delle strade comunali rispettano generalmente i valori limite imposti dalla normativa per le fasce di rispetto stradali, eccetto alcuni punti direttamente a ridosso di assi stradali particolarmente trafficati, dove peraltro solo in alcuni casi sono presenti ricettori.

Figura 16a – Mappatura acustica traffico veicolare – Lday – anno 2013



Figura 16b – Mappatura acustica traffico veicolare – Lday – anno 2013

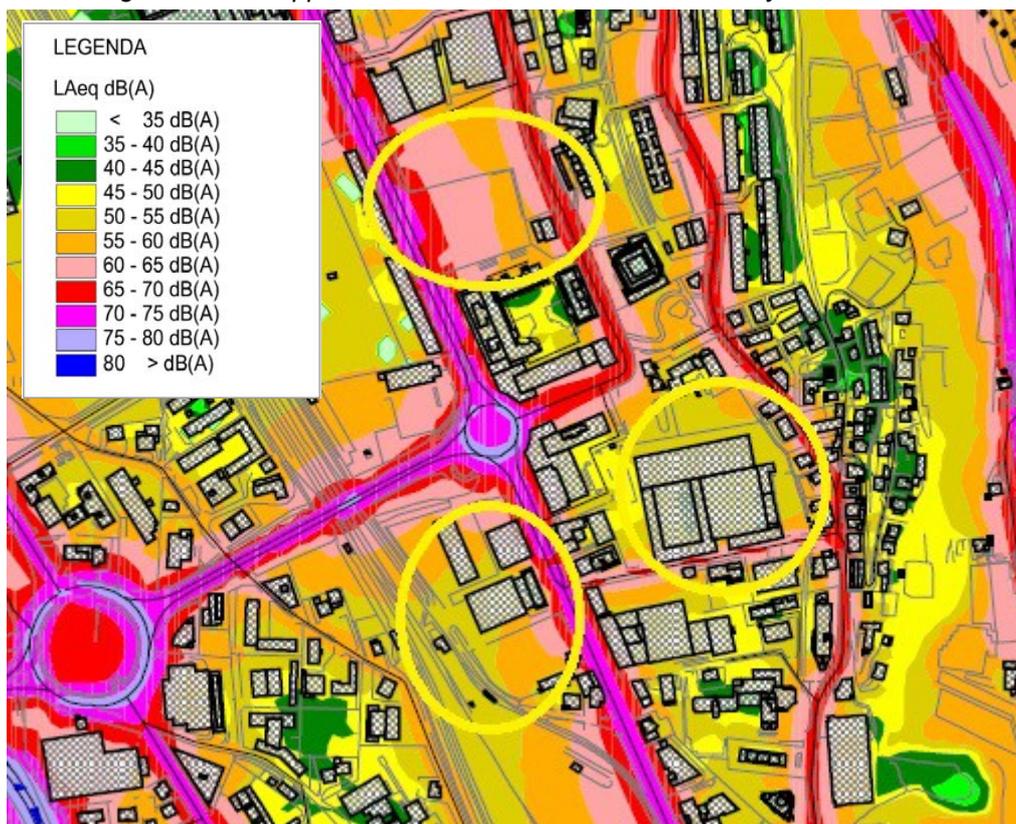


Figura 16c – Mappatura acustica traffico veicolare – Lday – anno 2013



Figura 16d – Mappatura acustica traffico veicolare – Lday – anno 2013

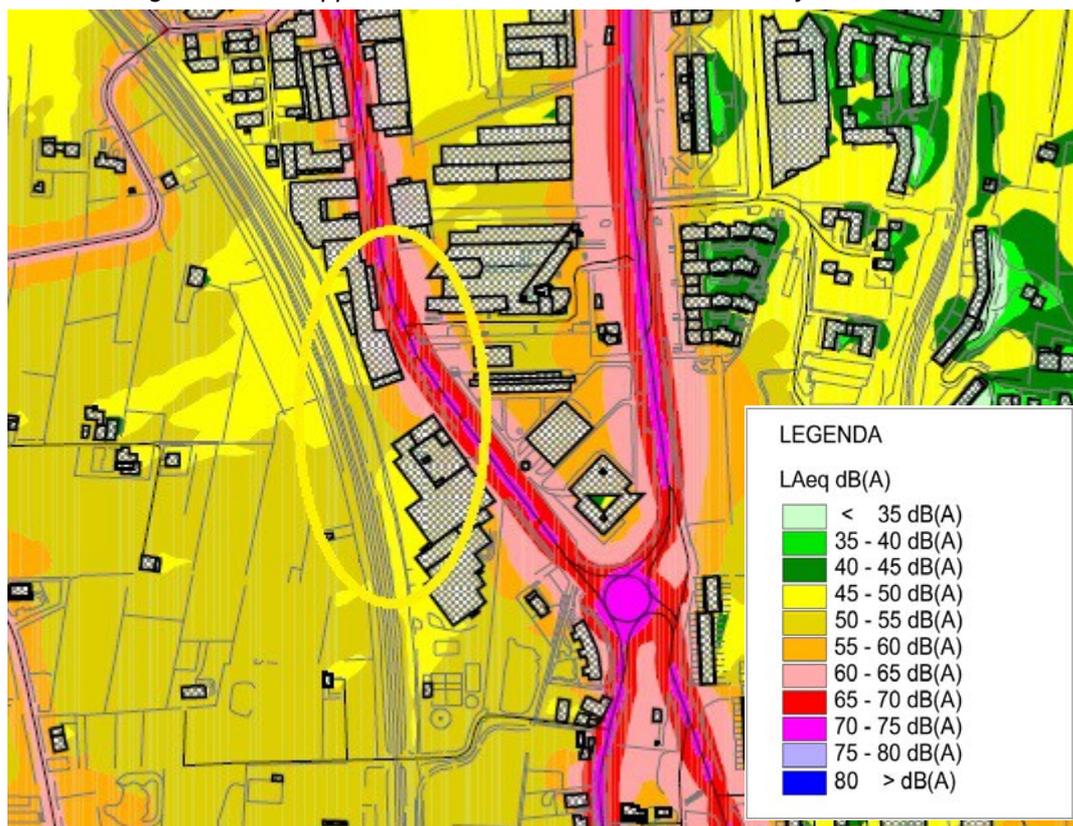


Tabella 30 – Sintesi componente Rumore

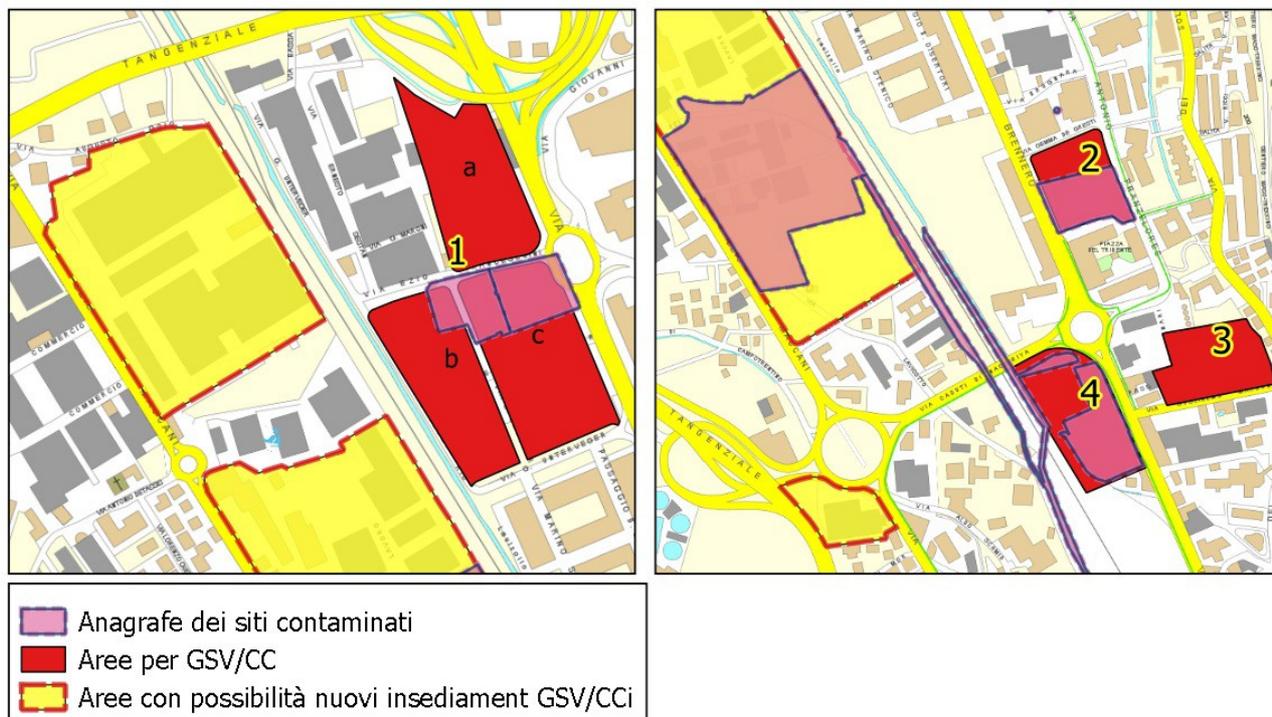
Indicatore	Criticità	Potenzialità	Stato attuale	Trend
Livelli di rumore prodotti dal traffico veicolare	All'interno del Comune ci sono strade molto trafficate come le tangenziali, l'autostrada e alcune strade comunali, che comportano alti livelli di inquinamento acustico, in aree talvolta anche occupate da residenti.	Il trend di diminuzione dei flussi di traffico comporta conseguentemente la diminuzione dei livelli di rumore generati dal traffico veicolare.	☹️	⬆️

### 13.5 Tutela del suolo

Per quanto riguarda la componente suolo l'analisi si è concentrata sulle aree oggetto della presente variante dal momento che la stessa interessa aree già urbanizzate e non comporta pertanto alcun ulteriore consumo di suolo. Infatti, partendo dal concetto di suolo come "bene comune", che non va sprecato ma possibilmente "risparmiato" si fa presente come le aree oggetto di questa variante non vanno a "consumare suolo" in quanto tutte si sovrappongono ad aree già urbanizzate e quindi saranno oggetto di una trasformazione che sarà ad "impatto zero" per quanto riguarda il consumo di suolo.

Quanto alla qualità del suolo, le aree oggetto della presente variante sono state confrontate con l'Anagrafe dei siti contaminati, strumento previsto dall'art. 251 del D.Lgs 152/2006.

Figura 17 – Interferenza tra la Variante e l'Anagrafe dei siti da bonificare



Come l'immagine chiarisce vi sono interferenze fra i alcuni siti presenti in anagrafe ed alcune future aree oggetto variante. In particolare sulle aree comprese nel piano guida di via Brennero (area 1 ambiti b e c) è presente un sito potenzialmente inquinato denominato SPI205007 "Ex deposito carburante Liquigas S.p.A. - si tratta di un sito già caratterizzato, in cui sono stati riscontrati dei superamenti per parametri di tipo "idrocarburi" ed attualmente è in corso da parte della proprietà la redazione dell'Analisi di rischio. Sull'area dello Scalo Filzi sono presenti due siti, uno inquinato (SIN205118 "Rogge demaniali Armanelli, Lavisotto, Adigetto") per il quale è in corso la gara europea per l'affidamento di incarico da parte della PAT per l'intervento di bonifica, e di uno potenzialmente inquinato (SPI205194 "Contaminazione presso area Ex Euomix, via Brennero 95") per il quale una recente indagine ambientale, effettuata dai proprietari, ha mostrato una potenziale contaminazione dei terreni.

Nel caso dell'area 1, D7 via Brennero - ambito c, parte dell'area in previsione è stata oggetto di un procedimento di bonifica, che ha portato anche ad alcuni vincoli sul territorio, come il divieto di rimozione di palancole e capping utilizzati per isolare un'area contaminata nei pressi della rotatoria di via Zambra. Questo vincolo, così come tutti i vincoli passati e futuri introdotti dalle procedure di bonifica devono necessariamente essere considerati in fase di progettazione delle opere.

L'area con futura possibilità di insediamento di GSV e CC denominata "via Maccani sud"

interferisce con il Sito di Interesse Nazionale "Ex Sloi". Attualmente è in corso da parte dei proprietari la redazione dell'analisi di rischio. Data la complessità del sito, dovuta all'estensione ed alla tipologia dell'inquinante, il piombo tetraetile, i tempi per la conclusione del procedimento di bonifica non sono ad oggi prevedibili.

Per quanto riguarda l'area C4 Via del Brennero Tridente Atesina ambito A, l'area è già stata oggetto di indagini ambientali ed asportazione di rifiuti.

Preme sottolineare infine che la possibilità di insediare GSV/CC, ed in generale di prevedere nello strumento urbanistico la realizzabilità di alcuni interventi che anche oggi hanno un'attrattiva economica può essere un modo per sbloccare situazioni ferme da anni, ed il commercio in particolare può essere visto come come una "leva economica" per poter procedere alla bonifica dei siti, che troppo spesso risulta essere tanto onerosa da scoraggiare, se non da impedire, la realizzazione di un intervento.

Tabella 31 – Sintesi componente Tutela del suolo

Indicatore	Criticità	Potenzialità	Stato attuale	Trend
Consumo di suolo Siti bonificati/da bonificare	Vi sono interferenze fra i alcuni siti presenti nell'Anagrafe dei siti da bonificare ed alcune future aree oggetto variante	La possibilità di insediare GSV/CC, e in generale di prevedere la realizzabilità di alcuni interventi che anche oggi hanno un'attrattiva economica, può costituire un'opportunità per sbloccare situazioni stagnanti, ed il commercio in particolare può rappresentare una "leva economica" per procedere alla bonifica dei siti inquinati.		

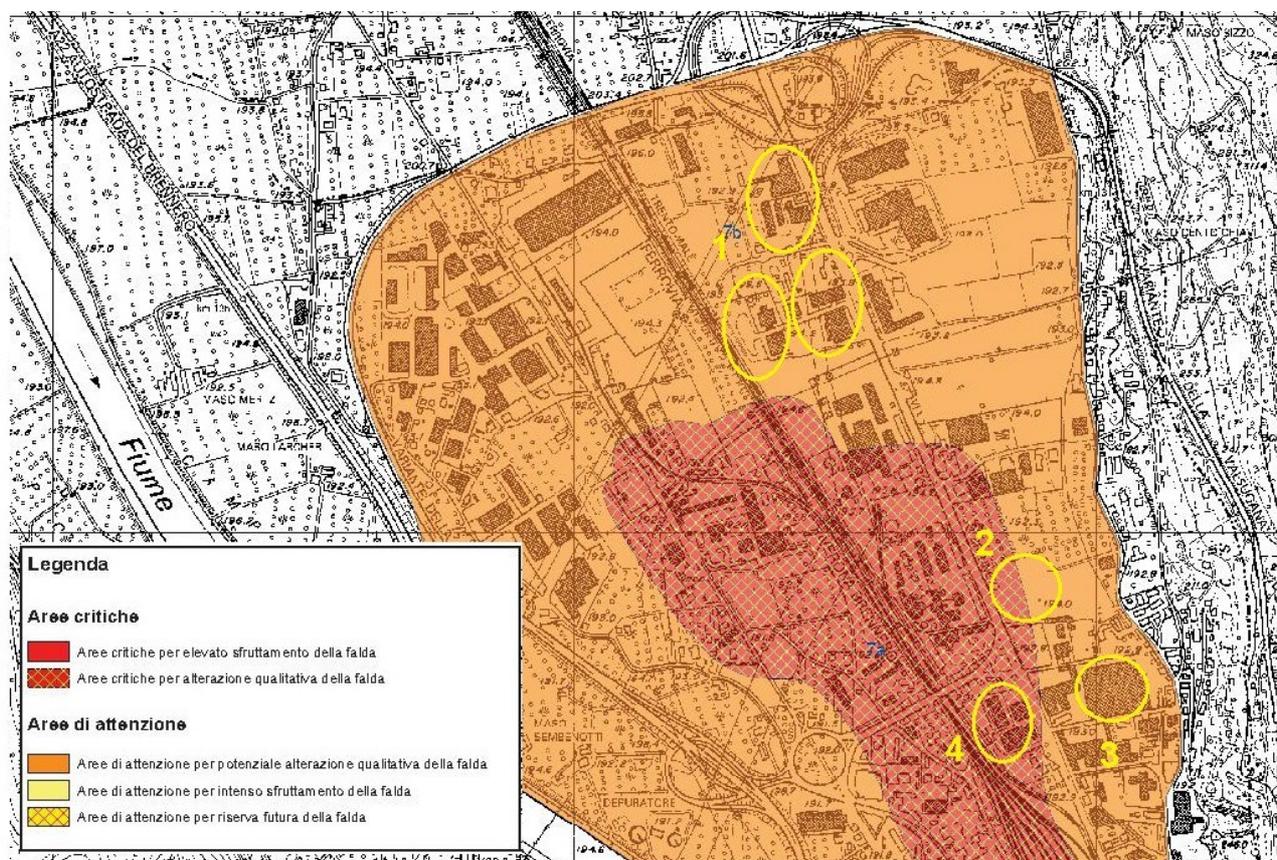
### 13.6 Tutela delle acque

La carta di criticità idrica sotterranea, approvata con deliberazione della Giunta Provinciale n. 2563 di data 10/10/2008, individua in corrispondenza di Trento Nord un'area critica per alterazione qualitativa della falda e più esternamente a questa un'area di attenzione per potenziale alterazione qualitativa della falda acquifera. All'interno dell'area critica è fatto divieto di realizzare nuovi pozzi per estrazione di acqua, mentre nell'area di attenzione, allo scopo di non compromettere le condizioni della falda idrica, possono essere autorizzati nuovi prelievi previo accertamento dell'assenza di interferenza con la falda acquifera inquinata.

Anche per quanto riguarda la tutela delle acque si è ritenuto opportuno limitare l'analisi alle aree direttamente interessate dalla presente variante. In merito a ciò, si osserva che le aree commerciali corrispondenti allo Scalo Filzi (Area "4" nell'immagine) e al Tridente Atesina - Ambito A (area "2" nell'immagine) rientrano nell'area critica per alterazione qualitativa della falda, mentre le aree di via Brennero (D7) area "1", Tridente Atesina Ambito A (parzialmente) e Tridente Atesina

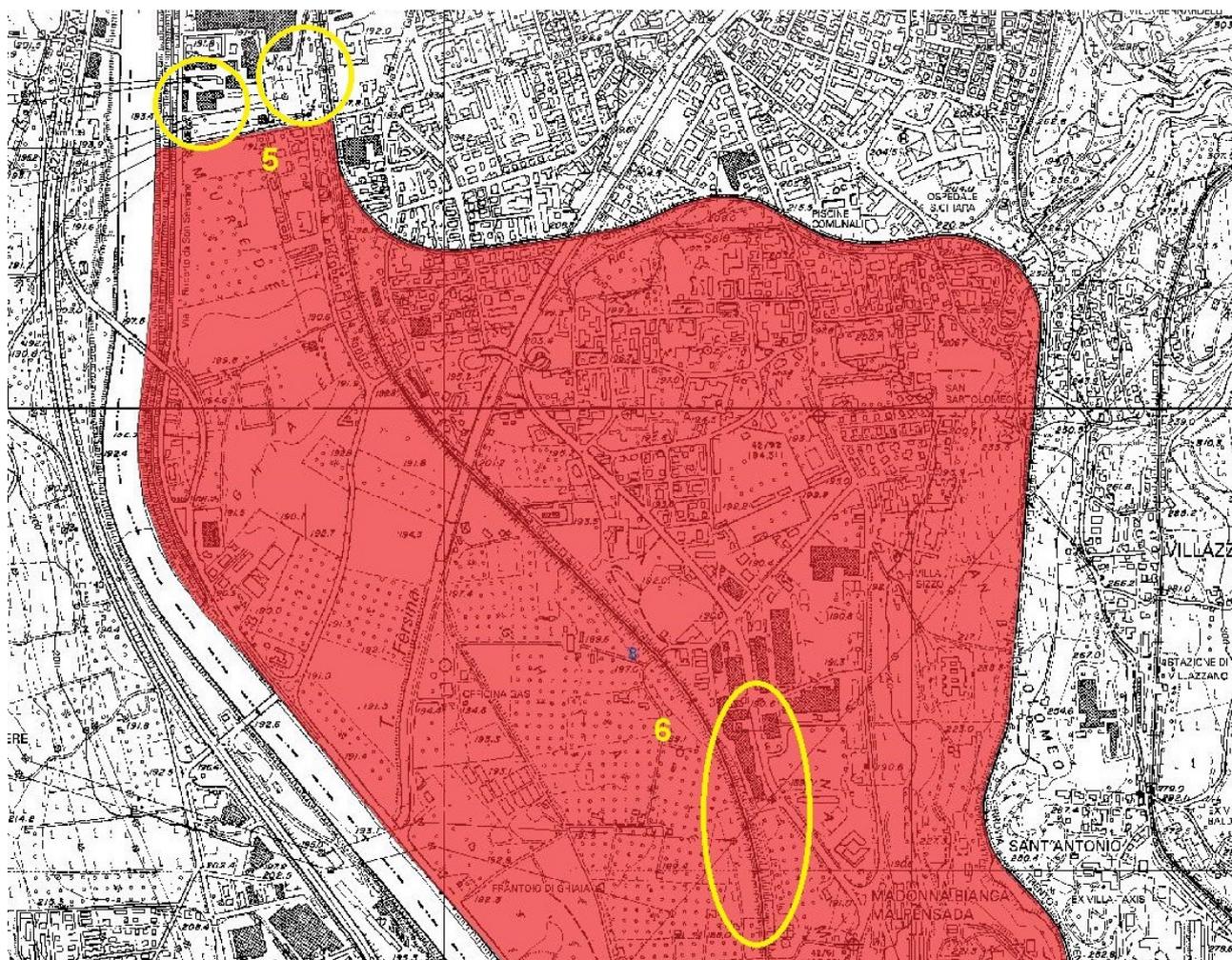
Ambito F, area "3", rientrano nell'area di attenzione.

Figura 18 - Confronto tra le azioni di variante e la Carta di criticità idrica sotterranea



A Trento Sud la carta di criticità idrica sotterranea individua un'area critica per elevato sfruttamento della falda, all'interno della quale rientrano le aree commerciali previste presso l'ex Michelin e presso la Trento Frutta; in tali aree, la sopraccitata deliberazione stabilisce il divieto di realizzare nuovi pozzi con portata massima superiore a 0,5 l/sec nonché di effettuare variazioni delle concessioni in atto che comportino complessivi aumenti di portata fatto salvo quanto riportato di seguito. È consentito il rifacimento o la sostituzione di pozzi preesistenti, anche in punti diversi rispetto alla posizione originaria e la realizzazione di nuovi pozzi ad uso antincendio nonché la variazione delle concessioni esistenti ad uso antincendio che prevedano un aumento delle portate, purché le quantità prelevate siano conformi ai parametri quantitativi previsti dall'art. 7 delle Norme di Attuazione del PGUAP, non esistano alternative di approvvigionamento così come stabilito dal 1° comma dell'art. 10 e si dimostri con i necessari approfondimenti tecnico-scientifici, contenuti in una perizia idrogeologica (da redigersi secondo le Linee Guida riportate nell'allegato 2 alla d.G.P: n. 2563/2008), che il prelievo della quantità prevista non arrechi ulteriore pregiudizio alla falda acquifera. La medesima disposizione prevista per il rifacimento o sostituzione di pozzi esistenti e per l'uso antincendio sopra riportata vale anche per il rinnovo delle concessioni già in atto. Le disposizioni riportate nel presente punto si applicano a qualsiasi sistema di estrazione e utilizzo dell'acqua di falda (sorgenti, drenaggi ecc.).

Figura 19 - Confronto tra le azioni di variante e la Carta di criticità idrica sotterranea



Si fa presente, inoltre, che ai sensi dell'art. 25 comma 4 del Testo unico provinciale sulla tutela dell'ambiente dagli inquinamenti, approvato con d.P.G.P. 26 gennaio 1987, n. 1-41/Legisl. e s.m.i. (TULP), le acque intercettate nel corso dell'esecuzione di opere pubbliche o private, compresa la realizzazione di gallerie, e le sostanze liquide o convogliabili derivanti dall'esecuzione delle medesime opere sono recapitate preferibilmente nei corpi idrici superficiali in base ad un programma redatto dal soggetto proponente, volto a definire il quadro previsionale delle operazioni nonché le misure di prevenzione e di tutela del corpo idrico ricettore e del sistema acquatico. Fatta salva la disciplina concernente la bonifica dei siti inquinati, il predetto programma contiene adeguati elementi informativi volti ad escludere la movimentazione o il trasferimento di acque sotterranee provenienti da falde contaminate o interferenti con le medesime falde. È necessario, pertanto, che la redazione di tale programma prenda in considerazione il fatto che le falde dell'area di Trento nord sono contaminate: la restituzione delle stesse deve quindi evitare il trasferimento della contaminazione nelle acque superficiali.

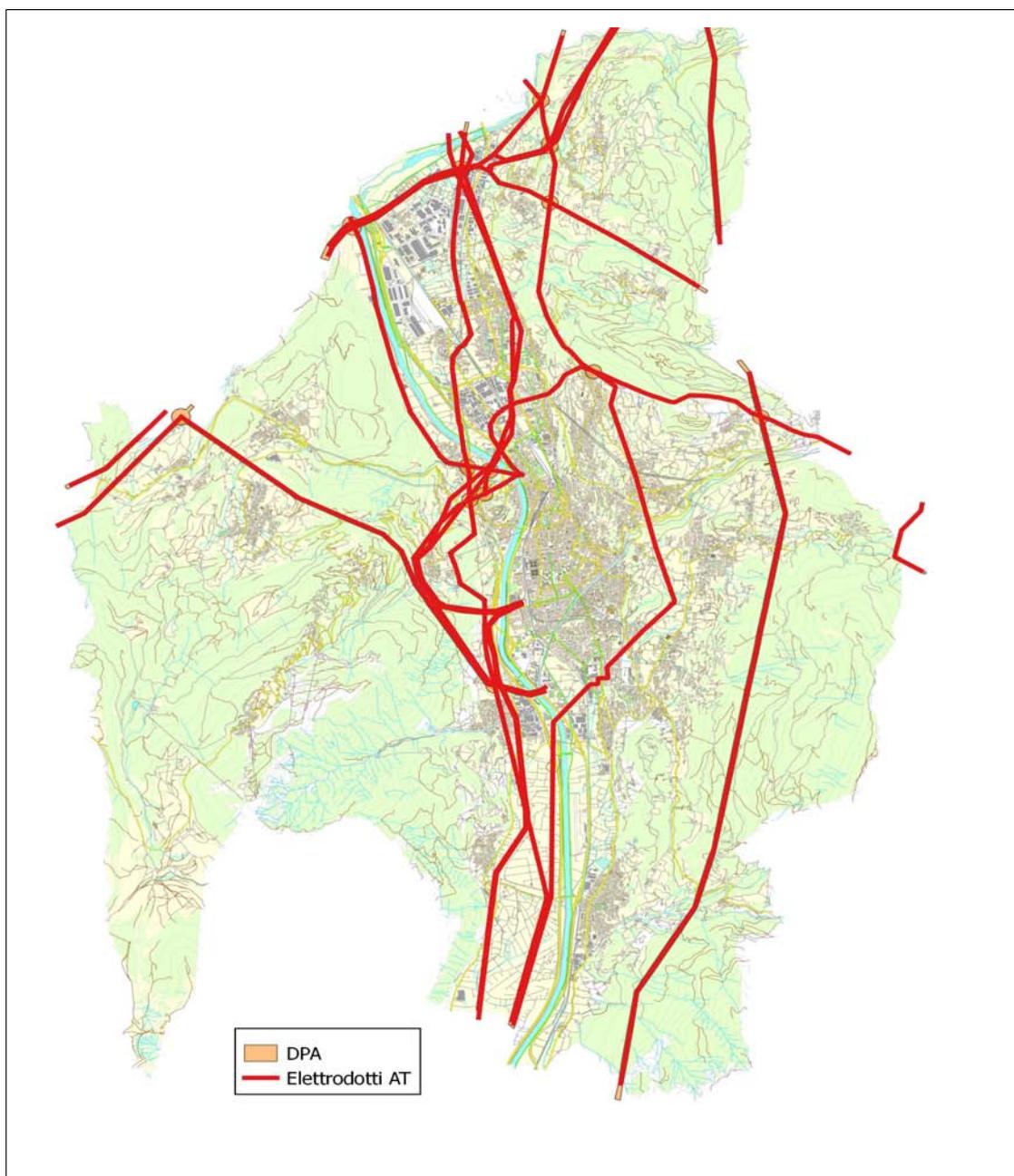
Inoltre, la presenza di numerose rogge che, seppur a tratti coperte, possono essere intercettate

nella fase di esecuzione degli scavi per l'apprestamento delle aree commerciali.

### 13.7 Elettromagnetismo

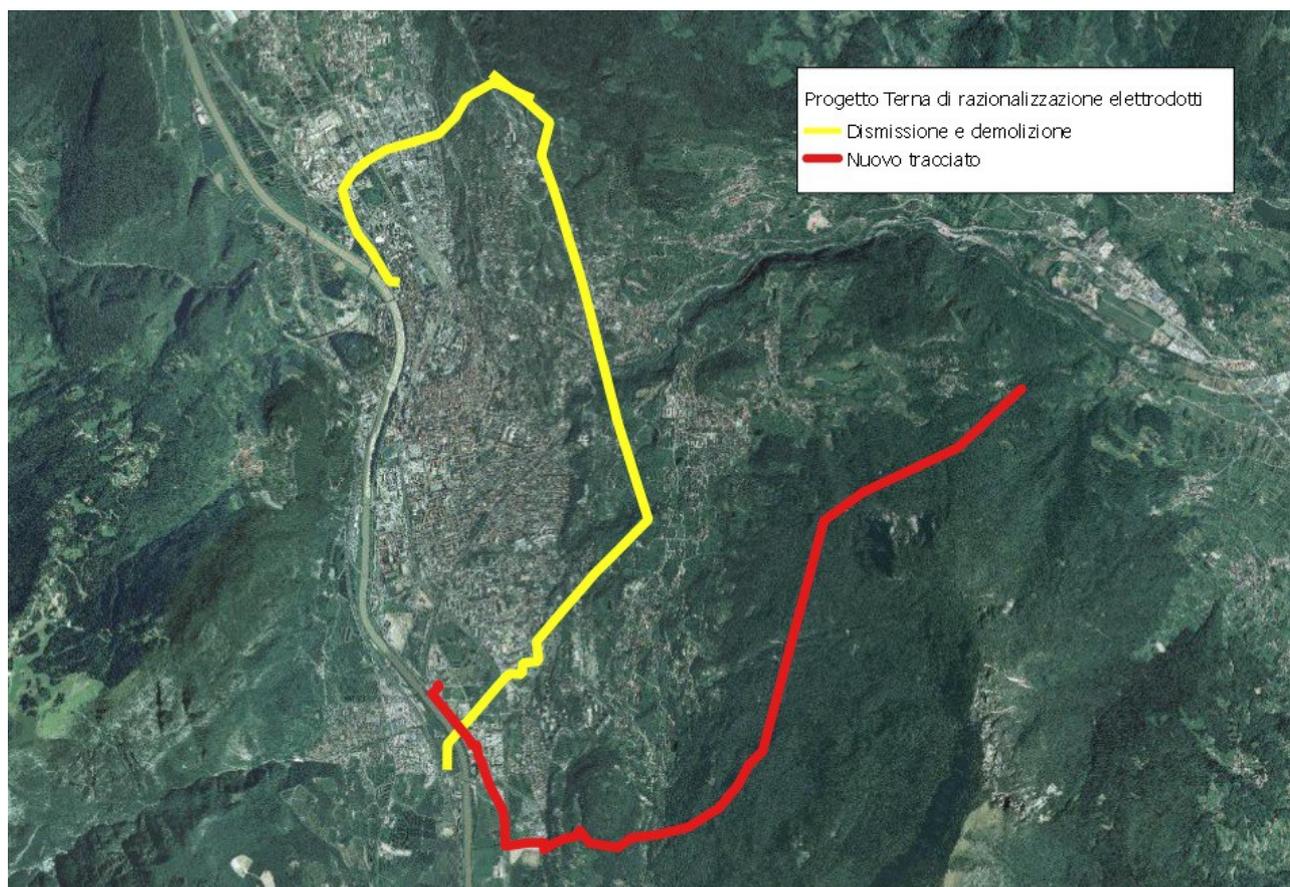
Il territorio comunale è attraversato da una complessa rete di elettrodotti ad alta tensione. I gestori delle linee sono Terna Rete Italia Spa e RFI. Terna gestisce linee a 132 e 220 kV, mentre RFI gestisce due linee parallele da 132 kV, che attraversano il territorio in direzione NS e sono in tensione alternativamente.

*Figura 20 - Schema della rete di elettrodotti ad alta tensione (65 - 132 - 220 kV) del Comune di Trento*



Nel corso del 2015 è stato sottoposto a procedura di valutazione dell'impatto ambientale un progetto di razionalizzazione degli elettrodotti, presentato da Terna Rete Italia Spa, che prevede la realizzazione di una nuova linea a 132 kV che collegherà la sotto stazione di Trento sud con la nuova sottostazione di Pergine Valsugana. La nuova linea dalla sottostazione di Trento sud procederà interrata fino a nord dell'abitato di Mattarello per poi salire su tracciato aereo sulle pendici della Marzola e, dopo un'ampia curva, scendere verso Pergine poco sopra il Passo del Cimirlo. La costruzione della nuova linea consentirà la dismissione di due linee (65 kV e 132 kV) che attraversano aree densamente popolate del territorio comunale.

*Figura 21 - Progetto Terna di razionalizzazione degli elettrodotti*



Si fa presente che la normativa di settore stabilisce che nel caso di interventi che riguardino una trasformazione d'uso a fini abitativi o di permanenza di persone per periodi superiori alle quattro ore giornaliere è necessaria la verifica preventiva del rispetto dell'obiettivo di qualità dei 3  $\text{mT}$  per il valore dell'induzione magnetica. Per effettuare tale verifica si deve provvedere al calcolo delle fasce di rispetto secondo la metodologia descritta nel D. Dirett. del 29 maggio 2008 pubblicato nella Gazz. Uff. 5 luglio 2008, n. 156, S.O. "Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti", che prevede due distinti livelli di

determinazione delle fasce di rispetto: il primo, denominato "Distanza di Prima Approssimazione" (DPA) fornisce la proiezione in pianta della fascia. Tale calcolo deve essere effettuato ad opera del proprietario/gestore della rete elettrica, su esplicita richiesta del Comune.

Il secondo e più raffinato livello, denominato "fascia di rispetto" nel sopraccitato decreto, è necessario nel caso in cui l'intervento considerato rientri all'interno delle DPA e si riferisce al calcolo del volume tridimensionale entro il quale sono racchiusi i valori di induzione magnetica che superano l'obiettivo di qualità imposto dal d.P.C.M. 8 luglio 2003 "Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti". Anche in questo caso il calcolo deve essere effettuato dal gestore/proprietario della linea, secondo la metodologia di calcolo prevista dal sopraccitato D.Dirett. del 29 maggio 2008.

Si precisa che le disposizioni del D.Dirett. del 29 maggio 2008, si applicano in generale anche alle linee di media tensione, nonché alle cabine di trasformazione, che rientrano nella definizione di elettrodotto ai sensi dell'art. 3, comma 1, lettera e), della Legge Quadro 36/2001, in materia di protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici.

Si precisa che il paragrafo 3.2 dell'allegato al citato D.Dirett. esonera dal calcolo della DPA le linee in media tensione solo nel caso in cui siano realizzate in cavo cordato a elica (aeree o interrate).

Per il Comune di Trento non esiste una cartografica aggiornata e completa per le medie tensioni, e per la loro individuazione si può far eventualmente riferimento alla carta tecnica, o per avere l'assoluta certezza effettuare un sopralluogo. Contrariamente alle linee ad alta tensione, i cui interventi di rimozione o spostamento sono eccezionali per via degli altissimi costi, i tracciati delle linee di media tensione sono più facilmente modificabili in accordo col gestore.

*Tabella 33 – Sintesi componente Elettromagnetismo*

Indicatore	Criticità	Potenzialità	Stato attuale	Trend
Distanza di prima approssimazione	Mancanza di una cartografia aggiornata e completa per gli elettrodotti di media tensione	La costruzione della nuova linea di elettrodotti consentirà la dismissione di due linee (65kV e 132 kV) che attraversano aree densamente popolate.		

### 13.8 Sintesi del quadro ambientale attuale

Di seguito è riportata una sintesi dello stato attuale delle componenti ambientali analizzate nei paragrafi precedenti.

Tabella 34 - Quadro sinottico delle componenti ambientali e degli indicatori di riferimento

Componente ambientale	Indicatore	Fonte	Stato attuale	Tendenza
Qualità dell'aria	Concentrazioni medie annuali e numero di superamenti di PM10, NO2, SO2, CO, O3	RSA/APPA		
Traffico	Flussi veicolari orari	Sistema di conteggio veicoli		
Trasporto pubblico	Copertura del servizio e frequenza dei passaggi degli autobus urbani	Trentino Trasporti		
Rumore	Livelli di rumore prodotti dal traffico veicolare	Mappatura acustica comunale		
Tutela del suolo	Consumo di suolo Siti bonificati/da bonificare	Anagrafe dei siti da bonificare gestito dalla PAT		
Elettromagnetismo	Distanza di prima approssimazione	Terna Rete Italia Spa e RFI		

Rispetto al quadro di riferimento ambientale appena descritto si procederà a valutare la coerenza dello scenario di variante e quindi i potenziali effetti ambientali indotti dall'attuazione delle singole azioni.

#### 14. INTEGRAZIONE ALLE VERIFICHE DI COERENZA ESTERNA

Nel presente paragrafo si riportano delle integrazioni alle verifiche di coerenza esterna di cui al capitolo 7 con particolare riferimento al Piano Urbano della Mobilità e al Piano provinciale di tutela della qualità dell'aria.

##### 14.1 Coerenza con il Piano Urbano della Mobilità

Come precisato nella Relazione del PUP l'obiettivo complessivo di questo Piano è stato sintetizzato nello slogan "verso la multimodalità". In termini di modal split i valori che il Comune di Trento si è posto come obiettivi sono i seguenti:

- aumento della mobilità ciclabile, dal 7,5% di spostamenti in bicicletta al 15%;
- diminuzione del traffico automobilistico sulla viabilità principale, del 5% entro il 2013, del 20% entro il 2018 e del 30% entro il 2028;
- diminuzione del traffico automobilistico sulla viabilità secondaria, del 15% entro il 2013, del 40% entro il 2018 e del 60% entro il 2028.

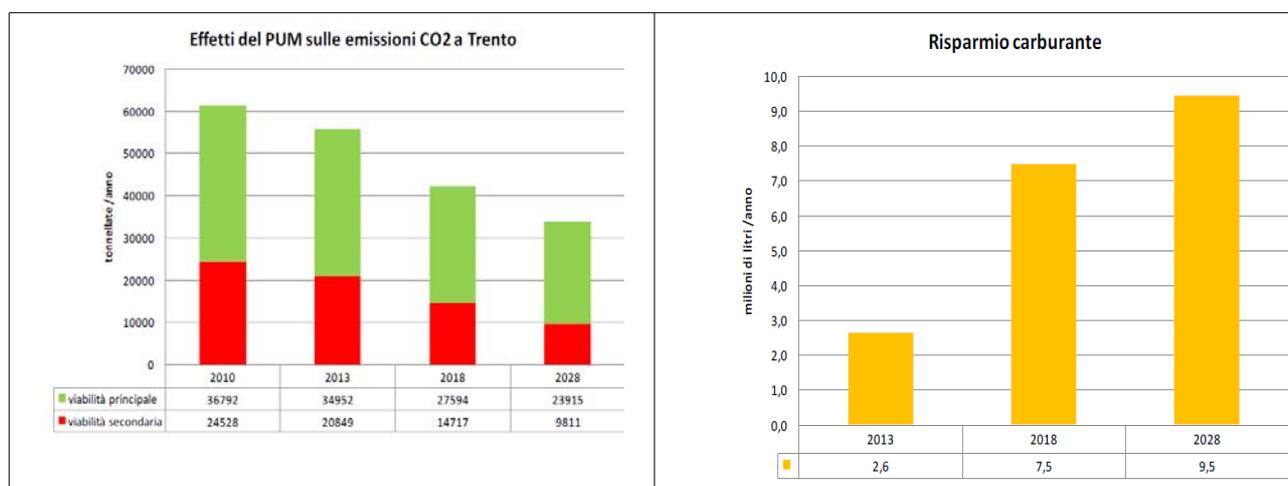
Per conseguire questo obiettivo il PUM ha perseguito le seguenti linee principali:

- parcheggi di interscambio/attestamento e sistema di collegamenti diretti e veloci tra i parcheggi scambiatori e i centri di attrazione;

- potenziamento del trasporto pubblico locale;
- trasporto pubblico su ferro;
- sosta in ambito urbano;
- mobilità leggera;
- viabilità a breve-medio termine e viabilità a lungo termine.

La riduzione del traffico veicolare negli scenari proposti dal PUM si tradurrà in una proporzionale diminuzione dell'inquinamento atmosferico (in particolare emissioni di CO<sub>2</sub>) e acustico, della congestione veicolare e in un aumento della vivibilità degli spazi urbani. Inoltre, è stata stimata anche una riduzione del consumo di carburante.

Figura 22 – Scenari di riduzione emissione CO<sub>2</sub> e consumi di carburante (Fonte: PUM)



Con riferimento alla verifica di coerenza tra gli obiettivi della variante e gli obiettivi del Piano Urbano della Mobilità, riportata nella pagina successiva, si rileva la coerenza tra la variante e gli obiettivi del PUM rivolti al miglioramento della qualità di vita e la vivibilità dello spazio urbano e al coerenza con gli altri strumento di pianificazione. Una parziale coerenza è identificabile rispetto all'obiettivo di migliorare le condizioni ambientali della città.

Tabella 35 – Verifica di coerenza esterna: obiettivi Variante e obiettivi PUM

OBIETTIVI VARIANTE	PIANO URBANO DELLA MOBILITA'											
	Obiettivi generali			Obiettivi specifici								
	OG.1 Migliorare la qualità di vita e la vivibilità dello spazio urbano	OG.2 Ridurre i costi, non solo economici, di fruizione del diritto di mobilità	OG.3 Garantire il diritto alla mobilità al minor costo ambientale e sociale possibile	OS.1 Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico e, più in generale, migliorare le condizioni ambientali della città	OS2. 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	OS3. Ridurre l'incidentalità, aumentando il livello di sicurezza della rete di trasporto per tutti i modi di spostarsi	OS4. Aumentare la quota di mobilità ciclabile e pedonale	OS5. Sviluppare un sistema di trasporto pubblico sia su ferro che su gomma competitivo, efficiente e sostitutivo del mezzo privato	OS6. Studiare, organizzare ed incentivare altri sistemi di trasporto pubblico collettivo, tra cui car pooling, car sharing, taxi collettivo, ecc.	OS7. Fornire indicazioni per una gestione della movimentazione delle merci meno impattante e più razionale.	OS8. Definire un quadro di coerenza con gli altri strumenti di programmazione e pianificazione	OS9. Fare informazione e comunicazione per sensibilizzare e mettere in condizioni il cittadino di effettuare scelte più razionali sulla mobilità
OB1-B	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP
OB2-B	PC	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP	P	NP
OB3-B	P	NP	NP	PC	NP	NP	NP	NP	NP	NP	P	NP
OB4-B	P	NP	NP	PC	NP	NP	NP	NP	NP	NP	P	NP

\* Per la descrizione dei contenuti del PUM si rinvia alla relativa documentazione (<http://www.comune.trento.it/Aree-tematiche/Ambiente-e-territorio/Mobilita-e-traffico-urbano/Piano-urbano-della-mobilita>).

## 14.2 Coerenza con il Piano di Tutela della Qualità dell'Aria della Provincia

Per quanto riguarda la verifica di coerenza con il Piano di Tutela della Qualità dell'Aria della Provincia di Trento, approvato nell'anno 2007, si rileva che lo stesso prevede una serie di azioni volte ad ottenere la riduzione delle emissioni di inquinanti dalle principali sorgenti presenti sul territorio per il miglioramento dei livelli di qualità dell'aria. Come indicato in tale Piano, gli inquinanti che eccedono i valori limite e su cui devono quindi concentrarsi principalmente le azioni di risanamento sono il particolato atmosferico, gli ossidi di azoto e l'ozono, mentre il macrosettore di attività su cui si dovrebbero maggiormente concentrare gli interventi al fine della riduzione degli inquinanti, è primariamente quello dei trasporti, seguito dal settore civile e industriale. Si deve notare come in attualmente, dai risultati dei monitoraggi di qualità dell'aria relativi agli ultimi anni, non si riscontrano più superamenti dei limiti normativi per quanto riguarda l'inquinante PM10 (a tale proposito, si veda il precedente paragrafo 11.3.1 relativo allo qualità).

In particolare, le azioni individuate all'interno del Piano si suddividono in:

- Azioni conoscitive (AC);

- Azioni immediate relative ai settori dei trasporti/civile/industriale (AI t/c/i);
- Azioni di pianificazione relative ai settori dei trasporti/civile/industriale (AP t/c/i);
- Azioni informative (Info);
- Accordi locali, regionali, transfrontalieri (Acc).

Per quanto riguarda la verifica di coerenza con la variante in oggetto, si rileva che essa può determinare degli effetti che possono interessare il settore dei trasporti, come approfondito nel paragrafo relativo agli effetti sui flussi di traffico.

Considerando le tempistiche per la realizzazione di tale variante, si prendono come riferimento le azioni di pianificazione previste dal Piano di Tutela della Qualità dell'Aria relativamente al settore dei trasporti, corrispondenti ad interventi di lungo periodo che devono essere introdotti gradualmente e di cui si potrà valutare l'efficacia nel medio - lungo termine.

Le azioni di pianificazione relative al settore dei trasporti previste dal Piano di Tutela della Qualità dell'Aria sono le seguenti:

- APt 1. Favorire la diffusione di una rete di distribuzione del metano per autotrazione adeguata;
- APt 2. Realizzazione di parcheggi di attestamento in corrispondenza dei nodi di interscambio con i mezzi pubblici;
- APt 3. Miglioramento della scorrevolezza delle strade in ambito urbano;
- APt 4. Riduzione del transito urbano di veicoli merci privati;
- APt 5. Promozione della mobilità ciclistica;
- APt 6 Implementazione della rete di mobility manager e promozione del trasporto pubblico e collettivo;
- APt 7. Trasferimento del trasporto merci extraurbano dalla gomma alla rotaia.

Il Piano di Tutela della Qualità dell'Aria individua inoltre un'azione di tipo informativo relativa al settore del traffico:

- Info 3. Sensibilizzazione per l'utilizzo di mezzi pubblici o della mobilità alternativa.

Nella seguente matrice è stata verificata la coerenza fra gli obiettivi della variante e le azioni di pianificazione relative al settore trasporti del Piano di Tutela della Qualità dell'Aria.

In generale non si riscontra una pertinenza con gli obiettivi della variante. Per quanto riguarda l'obiettivo OB4-B si può rilevare una parziale coerenza con le azioni di miglioramento della scorrevolezza delle strade in ambito urbano e riduzione del transito urbano di veicoli merci privati, in quanto, seppure la variante comporti necessariamente un aumento dei flussi indotti dalle attività commerciali previste, comunque l'obiettivo di replicare il modello della città storica e consolidata al fine di evitare la formazione di isole del commercio di fatto porta ad una limitazione delle potenzialità commerciali insediabili ad oggi previste dal PRG vigente e quindi ad una limitazione del flusso potenzialmente indotto (come spiegato nel paragrafo relativo alla valutazione degli effetti della variante sul traffico).

Tabella 36 - Verifica di coerenza esterna: obiettivi Variante e azioni di pianificazione relative al settore trasporti del Piano di Tutela della Qualità dell'Aria

OBIETTIVI VARIANTE	PIANO DI TUTELA DELLA QUALITA' DELL'ARIA						
	APT 1. Favorire la diffusione di una rete di distribuzione del metano per autoalimentazione adeguata	APT 2. Realizzazione di parcheggi di attestamento in corrispondenza dei nodi di interscambio con i mezzi pubblici	APT 3. Miglioramento della scorrevolezza delle strade in ambito urbano	APT 4. Riduzione del transito urbano di veicoli merci privati	APT 5. Promozione della mobilità ciclistica	APT 6. Implementazione della rete di mobility manager e promozione del trasporto pubblico e collettivo	APT 7. Trasferimento del trasporto merci extraurbano dalla gomma alla rotaia
OB1-B	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP
OB2-B	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP
OB3-B	NP	NP	NP	NP	NP	NP	NP
OB4-B	NP	NP	PC	PC	NP	NP	NP

## 15. VALUTAZIONE DELLO SCENARIO DI VARIANTE

Come previsto dalla metodologia consolidata, le strategie di un piano o variante sono valutate in modo comparato in relazione a scenari alternativi di perseguimento degli obiettivi generali che lo strumento urbanistico si prefigge. Si tratta, quindi, di identificare dei possibili assetti di sviluppo alternativi basati sull'individuazione di scelte strategiche diverse. Ciò significa che il confronto tra scenari si sviluppa a livello di definizione delle linee d'azione principali e non sulla definizione di specifiche scelte localizzative puntuali.

Il confronto tra scenari è inoltre sviluppato in relazione al cosiddetto scenario "zero", ovvero sulla definizione dell'assetto del territorio nel momento in cui si decide di non attuare alcuna nuova pianificazione, ma semplicemente di attuare le scelte già presenti all'interno dello strumento urbanistico e quindi considerando la completa attuazione del PRG vigente.

Gli scenari considerati ai fini della presente valutazione sono quelli descritti al precedente capitolo 6. Di seguito è riportata la matrice di valutazione degli scenari considerati dalla presente variante dalla quale emerge come lo scenario 2 risulti quello più rispondente alle esigenze di carattere ambientale e territoriale in quanto consente di affrontare e risolvere se non in tutto almeno in parte le criticità rilevate nel quadro di riferimento ambientale, tenuto conto anche del fatto che si tratta di una variante riferita ad un tema specifico, quello del commercio.

Tabella 37 - Matrice di valutazione degli scenari di variante

Componente/fattore	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Qualità dell'aria	- Questo scenario comporta un incremento delle emissioni sia da traffico tenuto conto delle possibilità commerciali consentite dal PRG vigente.	+/- Questo scenario comporta un incremento delle emissioni da traffico che risulta comunque in parte attenuato dalla limitazione alla realizzazione di superficie commerciale e dal potenziamento del sistema di trasporto pubblico.	- Questo scenario comporta un significativo incremento di emissioni da traffico a causa dell'assenza di limitazioni alle superfici commerciali.
Traffico	- Lo scenario prevede un incremento del traffico veicolare dovuto all'attuazione delle previsioni di PRG in cui è ammesso commercio	+/- Lo scenario prevede un modesto incremento del traffico veicolare grazie alla limitazione delle superfici per le GSV/CC	- Lo scenario prevedere un significativo incremento di traffico dovuto all'assenza di particolari limitazioni nell'individuazione di GSV/CC
Trasporto pubblico	+ Lo scenario contempla il potenziamento del trasporto pubblico locale secondo quanto previsto dal PUM (es. Nordus) e la conseguente diminuzione del volume di traffico attuale.	+ Lo scenario contempla il potenziamento del trasporto pubblico locale secondo quanto previsto dal PUM (es. Nordus) e consente di attenuare l'incremento di traffico generato dalle nuove GSV.	+/- Lo scenario contempla il potenziamento del trasporto pubblico locale secondo quanto previsto dal PUM (Nordus) ma non prevedendo limitazioni all'insediamento di GSV non è in grado di attenuazione l'incremento di traffico generato dalle nuove GSV.
Rumore	- L'incremento del traffico veicolare dovuto all'attuazione delle previsioni di PRG in cui è ammesso commercio comporterà un incremento di traffico con conseguente potenziale incremento dell'inquinamento acustico.	+/- La limitazione delle superfici per le GSV/CC consente di contenere l'incremento di traffico e conseguentemente limitare l'incremento dell'inquinamento acustico.	- Il significativo incremento di traffico dovuto all'assenza di particolari limitazioni nell'individuazione di GSV/CC comporterà un incremento dell'inquinamento acustico.
Elettromagnetismo	+ Lo scenario prevede la razionalizzazione delle linee elettriche mediante l'attuazione del progetto di Terna.	+ Lo scenario prevede la razionalizzazione delle linee elettriche mediante l'attuazione del progetto di Terna.	+ Lo scenario prevede la razionalizzazione delle linee elettriche mediante l'attuazione del progetto di Terna.
Tutela del suolo	+/- Lo scenario contempla il proseguimento delle attività di bonifica.	+ Lo scenario consente di accelerare le attività di bonifica sulle aree interessate dall'insediamento di GSV/CC	+/- Lo scenario contempla il proseguimento delle attività di bonifica.

Legenda: (+) coerente; (+/-)= parzialmente coerente; (-) = non coerente.

## **16. ANALISI E VALUTAZIONE AMBIENTALE DELLE AZIONI DI VARIANTE**

Nel presente paragrafo si riporta la verifica di coerenza della suddetta alternativa rispetto agli obiettivi generali della presente variante. Come precisato nella Relazione la proposta di inserimento delle zone D5 è analoga a quella per le zone di Via Maccani nel senso che non dà immediata operatività alla previsione ma la propone a una successiva Variante conseguente all'approvazione di un accordo urbanistico che dovrà approfondire i seguenti aspetti oltre che essere assoggettata ad una VAS:

- situazione all'intorno considerando la dotazione infrastrutturale della zona;
- raccordo con i servizi esistenti o da potenziare;
- individuare le soluzioni migliori per l'accessibilità nell'ottica della possibile mitigazione dell'impatto del traffico veicolare;
- ogni altra attenzione richiamata nei criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale.

Tabella 38 - Verifica di coerenza dell'alternativa 5 di variante

AZIONI ALTERNATIVA 5	OBIETTIVI VARIANTE			
	OB1-B	OB2-B	OB3-B	OB4-B
Adeguare le norme di PRG con particolare riferimento al Titolo V e creare l'allegato 4.4 contenente i parametri delle zone ritenute idonee per la localizzazione di GSV/CC.	C	NP	NP	NP
Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone miste per la formazione dei luoghi centrali (C4): Via del Brennero A – Tridente-Atesina (ex Opel) con possibilità di insediamento sia di GSV sia di CC; Via del Brennero F – Tridente-Atesina (ex Atesina) con possibilità di insediare solo CC ma senza la presenza di singole GSV	NP	C	C	C
Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone soggette ad interventi di riqualificazione urbana (C5): ex Michelin B-C con possibilità di insediare solo CC ma senza la presenza di singole GSV; Scalo Filzi 2.2a e Trento Frutta con possibilità di insediare sia GSV sia CC	NP	C	C	C
Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone terziarie e direzionali (D7): Via del Brennero (art. 53, comma 4.1 NdA PRG) – aree a, b, c, con possibilità di insediare sia GSV sia CC	NP	C	PC	PC
Confermare l'insediamento del commercio all'ingrosso nella zona D6a1	NP	C	PC	PC
Definire 3 ambiti di qualificazione del commercio e di riqualificazione urbana. Con riferimento alla zona di Trento nord, considerata l'estensione dell'area, l'evidente necessità di riqualificazione, la necessità di verificare l'impostazione data dal PRG '89 e sempre confermata nelle varianti successive e quindi di verificarne l'impostazione urbanistica non solo dal punto di vista commerciale, l'Amministrazione comunale si farà carico di approfondire i contenuti dei piani d'ambito sopra richiamati nella fase di revisione complessiva del PRG	NP	PC	C	C
Integrare i parametri urbanistici con una percentuale massima da destinare al commercio (13% per la zona C5 "Trento Frutta", 20% per le altre zone C e il 30% per le zone D7 già destinate a terziario e direzionale) derogabile tramite accordo urbanistico e variante al PRG che, ove previsto, esplori per ambiti di intervento (piani d'ambito proposti dal Politecnico di Torino) le necessità di integrazione infrastrutturale e le possibili sinergie con l'offerta commerciale già presente	C	C	C	C
Consentire quando necessario l'utilizzo delle aree "Ss" per servizi pubblici destinati a verde o a parcheggio già previste dal PRG nelle singole zone ai fini del dimensionamento dei parametri edilizi richiesti dai criteri di urbanistica commerciale per l'insediamento di GSV/CC	NP	C	C	C
Possibilità di insediare nuovi insediamenti commerciali nelle aree C6, D7, D11 localizzate tra Via Maccani e la ferrovia, la zona C4 posta a sud della rotatoria di Via Maccani, e le zone D5 "Bermax", "Poli", "Hotel Adige", "Mc Donald's e Barchetti", previa verifica nell'ambito di un accordo urbanistico	NP	C	C	C

## 16.1 Valutazione degli effetti ambientali

Preliminarmente alla valutazione degli effetti ambientali della presente variante preme evidenziare che sono state considerate in modo particolare le zone individuate per l'insediamento di GSV/CC mentre si è ritenuto opportuno rinviare all'accordo urbanistico la valutazione delle aree con possibilità di insediamento di GSV/CC (Via Maccani, C4 e zone D5) dal momento che, come già precisato in precedenza, tale previsione non comporta una immediata operatività ma la prospone a una successiva Variante. Per tali aree non è stato infatti definito alcun parametro edilizio-urbanistico poiché l'eventuale accordo urbanistico dovrà farsi carico della analisi della situazione all'intorno considerando la dotazione infrastrutturale della zona, il raccordo con i servizi esistenti o da potenziare, le soluzioni migliori per l'accessibilità nell'ottica della possibile mitigazione dell'impatto del traffico veicolare e ogni altra attenzione richiamata nei criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale nonché di una specifica VAS finalizzata ad approfondire le componenti ambientali trattate nel quadro ambientale. In questa sede, si è comunque verificata l'idoneità delle suddette aree in termini di accessibilità.

Anche per quanto riguarda le aree individuate per l'insediamento di GSV/CC va ribadito che la percentuale introdotta, ancorché in taluni casi superabile con accordo urbanistico, va di fatto a limitare la potenzialità insediativa dal punto di vista commerciale. Non va peraltro dimenticato che l'obiettivo principale della VAS è quello di verificare la coerenza degli obiettivi e delle strategie di un piano o programma con il quadro di riferimento ambientale e di valutare, per quanto possibile, i potenziali effetti cumulativi.

Ciò premesso, per ciascuna componente ambientale esaminata in precedenza sarà condotta una valutazione dei potenziali effetti indotti dall'alternativa 5 sopra descritta. Ai fini della valutazione dei potenziali effetti ambientali generati dall'attuazione della variante sono stati approfondite le seguenti tematiche:

- traffico;
- trasporto pubblico locale;
- rumore;
- qualità dell'aria;

### 16.1.1 *Traffico*

#### *Traffico veicolare*

Per stimare gli effetti sul traffico della variante proposta, è stata effettuata una valutazione del potenziale traffico indotto dalla realizzazione delle superfici commerciali introdotte dalla variante.

Per comprendere la reale potenzialità di impatto della variante, è stato fatto anche un confronto

con il traffico indotto dal completo sviluppo delle attività commerciali attuabili secondo quanto previsto dal PRG in vigore.

Allo stato di fatto la maggior parte delle aree individuate dalla variante non ospita attività, oppure ospita attività produttive che nell'ottica della variante verrebbero progressivamente dismesse e sostituite. In generale nelle aree individuate allo stato di fatto non vi sono attività in grado di attirare/generare significativi flussi di traffico.

Diversa è invece la situazione attuale del comparto D7 di via del Brennero, dove ad oggi le previsioni di PRG risultano già in parte attuate e dove allo stato di fatto sono già attive numerose attività commerciali.

In generale il traffico indotto dalle superfici commerciali viene calcolato a partire dalla superficie potenziale di vendita, a cui è legato, da indicazioni normative, il numero di parcheggi necessari.

Il calcolo del numero dei parcheggi ed il conseguente carico veicolare è da ritenersi indicativo, non essendo possibile avere informazioni sul numero e sulla tipologia delle attività commerciali che andranno a insediarsi nelle aree considerate.

La superficie di vendita è stata stimata nel 70% della superficie destinabile ad attività commerciale sulla base di esempi riportati in letteratura.

Per il calcolo della dotazione potenziale di parcheggi non avendo a disposizione informazioni sulle tipologie di attività commerciali che si andranno a insediare è stato adottato un indice medio di superficie a parcheggio pertinenziale di 1,5 mq/mq di superficie di vendita e considerando una superficie minima del posto auto di 12,5 mq, così come previsto dal paragrafo 6.3 dei criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale.

A partire dal numero di parcheggi in dotazione è stato poi stimato il flusso di traffico indotto dall'insediamento commerciale.

Per questa stima si è fatto riferimento alla normativa regionale della Regione Liguria, in particolare agli indirizzi e criteri per il commercio al dettaglio in sede fissa in attuazione del Testo Unico in materia di Commercio, Legge Regionale 2 gennaio 2007, n.1, che pongono convenzionalmente il traffico orario addizionale sia in ingresso che in uscita, nelle ore di punta (considerato fra le 17.00 e le 19.00) pari al **67%** della dotazione di parcheggi della struttura commerciale.

Al fine di ottenere un flusso veicolare indotto medio orario, sono stati elaborati i flussi di traffico disponibili relativi all'anno 2013 per una strada particolarmente trafficata e tuttora adiacente a centri commerciali, ossia via Brennero all'altezza del Bren Center. E' stato confrontato il flusso medio orario annuo per le ore diurne (6:00 – 20:00) con il flusso orario medio annuo relativo alle sole ore di punta (17:00 – 19:00), ricavando un coefficiente di distribuzione del flusso pari a **0,72**.

Considerando infine l'apertura delle attività per 6 giorni settimanali, è stato applicato un ulteriore coefficiente correttivo di **0,86**.

Per legare il numero dei parcheggi al flusso di traffico indotto è stata quindi utilizzata la formula:

**Flusso indotto** (veicoli/ora) = N° parcheggi \* 0,67 \* 0,72 \* 0,86 = N° parcheggi \* 0,41

### Effetti sulla Variante

La seguente tabella mostra i calcoli effettuati per la massima potenzialità commerciale prevista dalla variante.

Tabella 39 - Flussi di traffico indotti dalle superfici commerciali previste dalla variante

Azione	Denominazione	Superficie indicativa dell'area (mq)	Volume Realizzabile (mc)	Superficie realizzabile (mq)	Percentuale massima di Superficie utile netta (Sun) commerciale	SUN potenziale destinabile ad attività commerciale	n. parcheggi (sup. parcheggi / 12,5 m)	Flussi medi orari
A2.1-B	C4 Trento Via del Brennero - Tridente Atesina - ambito A	15670	54.800		39% (Piano attuativo)	7124	<b>598</b>	<b>248</b>
A2.2-B	C4pfs Trento via del Brennero - Tridente Atesina - ambito F	17842	43.800		20%	2920	<b>245</b>	<b>102</b>
A3.1-B, A3.2-B	C5 Trento - Area ex Michelin "B" e "C"	Area B: 28.928		17.357		3471	<b>292</b>	<b>121</b>
		Area C: 19.966		11.980	20%	2396	<b>201</b>	<b>83</b>
A3.4-B	C5 Progetto Speciale 2.2 "Scalo Filzi Ambito" A	25529	56.000		20%	3733	<b>314</b>	<b>130</b>
A3.5-B	C5 Progetto Speciale Trento Frutta	36488	40.137		13%	1739	<b>146</b>	<b>61</b>
A4.1-B	D7 - Zone terziarie e direzionali comprese nel piano guida di Via del Brennero	Area a: 22.707	56.768			5677	<b>477</b>	<b>198</b>
		Area b: 22.048	55.120			5512	<b>463</b>	<b>192</b>
		Area c: 28.495	71.238		30%	7124	<b>598</b>	<b>248</b>

La tabella mostra i dati per i tre comparti D7 di via del Brennero "in grigio" perchè, come anticipato sopra, per tali aree è stata effettuata una specifica analisi che tiene conto del fatto che attualmente in quelle aree già sono attive molte attività commerciali, riassunte nella tabella seguente.

Tabella 40 - Attività commerciali già realizzate nei comparti D7 di Via del Brennero

Denominazione area		Ragione sociale	Formato struttura di vendita	Superficie di vendita m2	Settore merceologico	Specializzazione	Sup. di vendita esistente totale per comparto (m2)	
D7 – Zone terziarie e direzionali comprese nel piano guida di Via del Brennero	Area a	Cambielli Edilfriuli spa	MSV<500	350	Non alimentare	Materiali edili	<b>377</b>	
		Belron Italia spa	EV	27	Non alimentare	Accessori auto , sostit. vetri		
	Area b	Consorzio Trentino ricambi		EV	53	Non alimentare	Ricambi auto	<b>2477</b>
		OVS	MSV>500	1198	Misto	Misto		
		Prix Quality spa	MSV>500	827	Misto	Misto		
		PC Professional color	EV	84	Non alimentare	Ferramenta, colori		
		FAMA srl	EV	81	Non alimentare	Cosmetici		
		Paissan Laura	EV	122	Non alimentare	Articoli per belle arti		
	Unika Partner	EV	112	Alimentare	Bevande			
	Area c	Motorbike Service		EV	66	Non alimentare	Ricambi auto e moto	<b>7629</b>
		Tyre Retail		EV	22	Non alimentare	Accessori auto	
		Nicolodi		MSV<500	36	Non alimentare	Varie	
		MD		MSV>500	1198	Misto	Misto	
		Mercatino Cinese srl		MSV<500	463	Non alimentare	Tessile	
		Eurobrico spa		GSV	2300	Misto	Misto	
Cisalfa Sport spa		GSV	2443	Misto	Misto			

E' stata per cui svolta per le zone D7 di via del Brennero un'ulteriore analisi, volta a rendere più precise le stime di impatto della nuova variante, tenendo in considerazione che in quei comparti:

- ci sono già delle superfici commerciali che creano un indotto di traffico;
- l'attuale presenza di queste strutture commerciali limita di fatto la potenzialità edificatoria dell'area, in quanto è improbabile uno scenario di totale riqualificazione con sostituzione totale delle superfici commerciali già attive.

Lo scenario di attuazione della variante quindi, mentre per le altre aree ha considerato la realizzazione in toto delle superfici commerciali previste dalla variante stessa, per l'area D7 ha necessariamente considerato l'attuale presenza di superfici commerciali già attuate. Per tale comparto quindi le nuove superfici commerciali ipotizzate per il calcolo dei flussi indotti risultano dalla differenza fra la potenzialità di variante e le superfici già attualmente attuate.

Tabella 41 - Determinazione flussi veicolari indotti dalla zona D7 (PRG vigente) – Scenario di minimo

									Scenario mantenimento superfici commerciali esistenti		
		Sup. di vendita esistente totale per comparto (m2)	Sup. del comparto (m2)	indice di fabbricabilità territoriale (m3/m2)	Volume massimo edificabile BxC (m3)	SUN massima realizzabile D/3 metri (m3)	Superficie commerciale e massima realizzabile Ex30% (m2)	Sup. di vendita massima ipotizzata Fx70% (m2)	Sup di vendita ancora realizzabile G-A (m2)	Parcheggi ancora da realizzare	Flussi indotti
Denominazione area		A	B	C	D	E	F	G			
D7 – Zone terziarie e direzionali comprese nel piano guida di Via del Brennero	Area a	377	22708	2,5	56770	18923	5677	3974	3597	432	179
	Area b	2477	22048	2,5	55120	18373	5512	3858	1381	166	69
	Area c	7629	28495	2,5	71238	23746	7124	4987	0	0	0

Si noti come per il comparto c) l'attuale presenza di superficie commerciale già supera quanto previsto dalla variante, e quindi in quest'area la variante non comporta nessuna nuova potenzialità commerciale se non nel caso di una totale riqualificazione del comparto, che porterebbe comunque alla realizzazione di superfici inferiori a quelle esistenti.

#### Confronto con il PRG vigente

Allo scopo di valutare l'effettivo impatto della variante, come anticipato, si è calcolato l'ipotetico flusso indotto dalla completa e massima realizzazione di superfici commerciali attualmente realizzabili sulla base del PRG vigente.

In tutte le aree oggetto di variante il PRG in vigore consente la realizzazione di medie strutture di vendita (fino a 1500 mq) fino al 50% della superficie (o volumetria) realizzabile. Si consideri inoltre che in questo caso si parla di “superficie di vendita”, quindi ancora più attrattiva, per traffico indotto, rispetto alle superfici commerciali lorde previste della variante.

Anche in questo caso è stato tenuto conto per il comparto D7 della superficie commerciale già realizzata, e quindi alla “superficie potenziale di vendita per medie strutture” è già stata sottratta la superficie di vendita ad oggi già realizzata.

Tabella 42 - Determinazione flussi veicolari indotti dalle azioni di Variante – Scenario di massimo

Azione	Denominazione	Superficie indicativa dell'area (mq)	Superficie realizzabile (ipotesi h=3m)	Potenziali medie strutture di vendita attualmente insediabili	Superficie potenziale vendita per medie strutture	n. parcheggi (sup. parcheggi 12,5 m)	Flussi medi orari
A2.1-B	C4 Trento Via del Brennero - Tridente Atesina - ambito A	15670	18.267	6	9000	720	299
A2.2-B	C4pfs Trento via del Brennero - Tridente Atesina - ambito F	17842	14.600	4	6000	480	199
A3.1-B, A3.2-B	C5 Trento - Area ex Michelin "B" e "C"	Area B: 28.928	17.357	5	7500	600	249
		Area C: 19.966	11.980	4	6000	480	199
A3.4-B	C5 Progetto Speciale 2.2 "Scalo Filzi Ambito" A	25529	18.667	6	9000	720	299
A3.5-B	C5 Progetto Speciale Trento Frutta	36488	13.379	4	6000	480	199
A4.1-B	D7 – Zone terziarie e direzionali comprese nel piano guida di Via del Brennero	Area a: 22.707	18.923	6	8623	690	286
		Area b: 22.048	18.373	6	6523	522	216
		Area c: 28.495	23.746	7	2871	230	95

Tabella 43 - Confronto tra Scenario di minimo e lo Scenario di massimo

Azione	Denominazione	PRG in VIGORE		VARIANTE COMMERCIALE		Differenza di flussi indotti fra Variante e PRG in vigore
		Parcheggi	Flusso indotto (Veicoli/h)	Parcheggi	Flusso indotto (Veicoli/h)	
A2.1-B	C4 Trento Via del Brennero - Tridente Atesina - ambito A	720	299	598	248	-51
A2.2-B	C4pfs Trento via del Brennero - Tridente Atesina - ambito F	480	199	245	102	-98
A3.1-B, A3.2-B	C5 Trento - Area ex Michelin "B" e "C"	600	249	292	121	-128
		480	199	201	83	-116
A3.4-B	C5 Progetto Speciale 2.2 "Scalo Filzi Ambito" A	720	299	314	130	-169
A3.5-B	C5 Progetto Speciale Trento Frutta	480	199	146	60	-139
A4.1-B	D7 – Zone terziarie e direzionali comprese nel piano guida di Via del Brennero	690	286	432	179	-107
		522	216	166	69	-148
		230	95	0	0	-95
Tot			<b>2042</b>	Tot	<b>991</b>	<b>-1050</b>

L'analisi mostra come per effetto della variante, i flussi di traffico indotti dal futuro sviluppo commerciale delle aree (GSV/CC con gli indici di variante), siano molto minori rispetto ai flussi di

traffico calcolati con la realizzazione del potenziale commerciale (medie strutture di vendita) consentito dall'attuale PRG.

Per la stima dell'impatto rispetto alla situazione esistente i flussi indotti sono stati distribuiti sulle strade adiacenti alle aree di variante come illustrato nelle figure seguenti e confrontati con i flussi attuali (dato misurato, anno 2013).

Il flusso indotto per i tre comparti D7 di Via del Brennero, stimato in  $179+69 = 248$ , veicoli all'ora per il periodo di riferimento diurno, viene distribuito lungo l'arteria di Via del Brennero metà verso lo svincolo della tangenziale a nord, metà verso la rotatoria dei Caduti di Nassyria a sud.

Le tre aree che si attestano in prossimità della rotatoria dei Caduti di Nassyria sono state considerate complessivamente, ed il flusso indotto,  $248+102+130= 480$ , è stato equamente diviso (160) sulle tre aste principali che insistono sulla rotatoria.

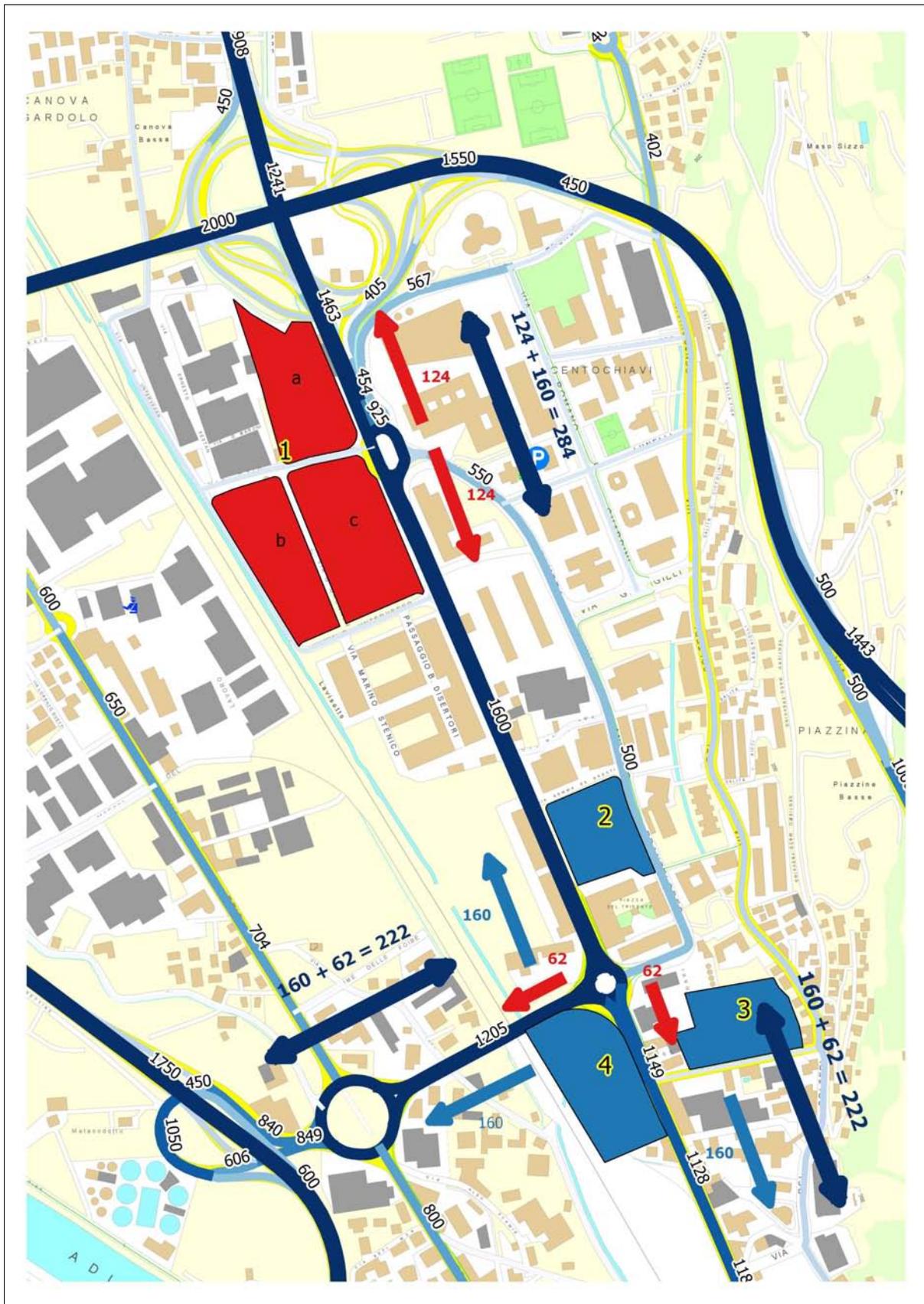


Figura 23 - Stima e distribuzione dei flussi di traffico aggiuntivi indotti dalla variante rispetto al flusso veicolare attuale. (dato misurato anno 2013, veicoli leggeri/h nel periodo diurno) – Aree a nord con possibile mutua influenza

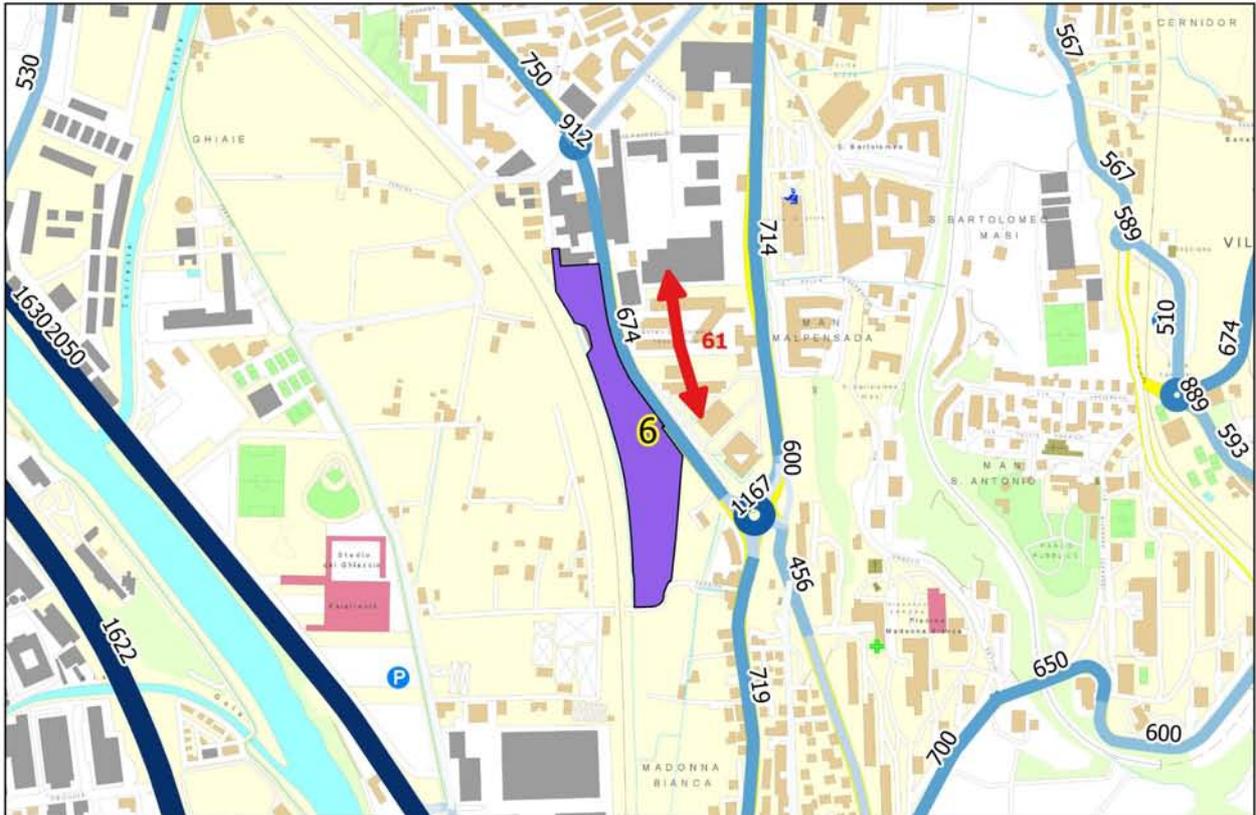
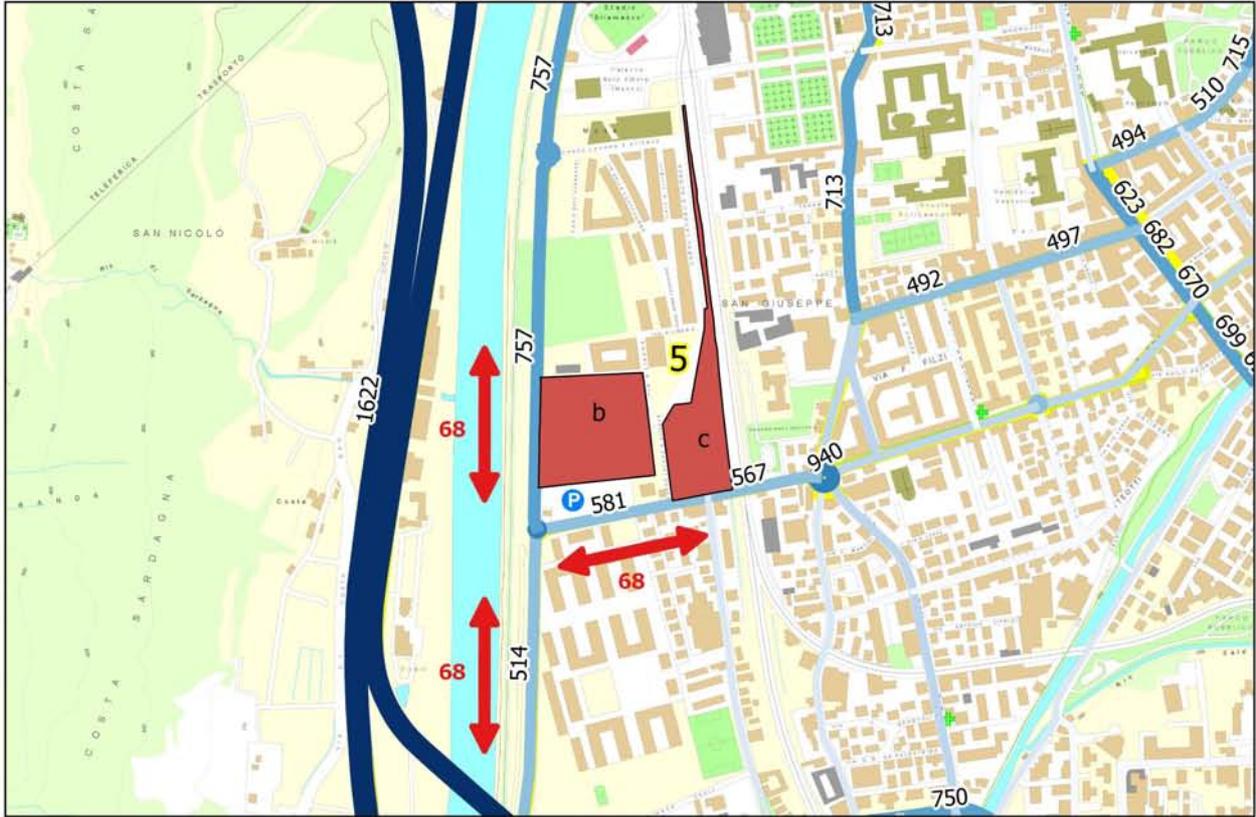


Figura 24 - Stima e distribuzione dei flussi di traffico aggiuntivi indotti dalla variante rispetto al flusso veicolare attuale. (dato misurato anno 2013, veicoli leggeri/h nel periodo diurno) – Aree Ex Michelin e Trento Frutta

In conclusione, l'attuazione dello scenario introdotto dalla variante commerciale porterà un probabile aumento del traffico sulle arterie interessate rispetto alla situazione attuale, ma tale aumento sarà comunque molto minore di quello che ci si può aspettare nello scenario di "nessuna variante", ovvero se verrà realizzato il potenziale commerciale consentito dal PRG in vigore.

Come anticipato già nelle premesse di questa Valutazione Ambientale Strategica, la variante proposta, di fatto, riduce il potenziale commerciale del attuale PRG.

#### *Capacità della rete di smaltire il traffico*

Le aree votate al potenziale insediamento di GSV/CC sono state individuate dalla variante anche sulla base degli esiti della VIT redatta dal Politecnico di Torino. Fra i punti cardine dell'analisi VIT c'era l'accessibilità delle aree, infatti sono tutte aree relativamente vicine a viabilità principale ed ad arterie a scorrimento veloce. Per quanto riguarda lo stato attuale delle rete in prossimità di queste aree non si segnalano particolari problemi di congestionamento del traffico, che risulta scorrevole per anche durante le ore di punta, con i soli rallentamenti ed normali incolonnamenti in presenza degli impianti semaforici.

#### *16.1.2 Trasporto pubblico locale: il progetto "Nordus"*

Con particolare riguardo all'aspetto del traffico, va evidenziato che le localizzazioni delle aree vocate all'insediamento di GSV/CC effettuate con la presente Variante, sono assolutamente coerenti con il PUM - Piano Urbano della Mobilità del comune di Trento approvato nel 2010 e con i suoi approfondimenti progettuali successivi. In particolare il PUM prevedeva la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico nord-sud in sede propria che garantisse alta capacità di carico e passaggi ad alta frequenza. Lo schema prevedeva l'interrelazione stretta di questo sistema con i parcheggi di attestamento ma anche il collegamento diretto ai principali attrattori di traffico.

Negli approfondimenti successivi all'approvazione del PUM (gli approfondimenti sono stati effettuati nell'ambito di un tavolo di lavoro tra Provincia, Comune e Trentino Trasporti spa e attualmente lo studio si sta sviluppando a cura della Provincia) questo sistema di trasporto pubblico in sede propria è stato declinato nel potenziamento della ferrovia Trento Malé lungo il suo tracciato attuale e con il suo prolungamento verso sud a collegare in primo luogo l'area del futuro ospedale trentino e successivamente a collegare il sobborgo di Mattarello. L'approfondimento tecnico di questo progetto denominato "NORDUS", ha confermato la possibilità di sviluppare una infrastruttura ferroviaria in stretto affiancamento con la linea ferroviaria del Brennero integrata nella stazione RFI di Trento e dotata di 19 punti di fermata. Le ipotesi progettuali prevedono l'effettuazione di 8 corse ora per ogni direzione di marcia. Il percorso previsto corrisponde pienamente agli obiettivi del PUM sia perché collega i principali parcheggi di attestamento previsti, sia per la possibilità di servire, collegandoli direttamente, i principali attrattori di traffico. Il percorso

infatti parte da Zambana, ma nel territorio del Comune di Trento si snoda dalla zona direzionale e commerciale di Trento nord al centro storico e ai nuovi quartieri e servizi posti in prossimità e lungo l'Adige (Sedi e biblioteca universitarie, MUSE, ecc.) fino alla zona del nuovo ospedale.

Se si confronta la tavola di "individuazione delle aree da destinare all'insediamento di grandi strutture di vendita al dettaglio/centri commerciali" della presente Variante e il tracciato del "NORDUS" qui allegato, si noterà come le aree destinate all'insediamento delle GSV/CC sono tutte servibili da tale infrastruttura che nelle previsioni del PUM rivestirà il ruolo determinante nella gestione della mobilità cittadina.

L'ipotesi di localizzazione delle fermate è la seguente:

- Zambana
- Lavis
- Lamar
- Spini zona industriale
- Gardolo
- Roncafort
- Canova
- Top Center – direttamente a contatto con le zone per GSV/CC 1 a, b, c – 2
- Tridente – direttamente a contatto con le zone per GSV/CC 2 – 3 – 4
- Scalo Filzi - direttamente a contatto con le zone per GSV/CC 3 – 4
- Trento stazione FS
- Trento parcheggio Canestrini
- Quartiere Albere - direttamente a contatto con le zone per CC 5 b, c
- Parcheggio Monte Baldo
- Nuovo Ospedale Trentino
- Clarina - direttamente a contatto con le zone per GSV/CC 6
- PalaTrento
- Mattarello

Gli scenari elaborati a corredo del progetto "NORDUS" non hanno considerato le previsioni della presente Variante e tengono conto dell'offerta di parcheggio di attestamento/interscambio attuale e le attuali condizioni di accessibilità all'offerta di parcheggio. In queste condizioni la percentuale di diversione modale dal trasporto privato si attesta sui 3 punti percentuali. Non va però tralasciato lo sforzo operato dal Comune di Trento per l'implementazione dell'offerta di parcheggi di attestamento/interscambio esterni alla città ma direttamente servibili dal sistema di trasporto pubblico in sede propria, per cui le percentuali stimate sono destinate ad aumentare significativamente.

Figura 25 – Tracciato “Nordus” e relative fermate (in rosso)

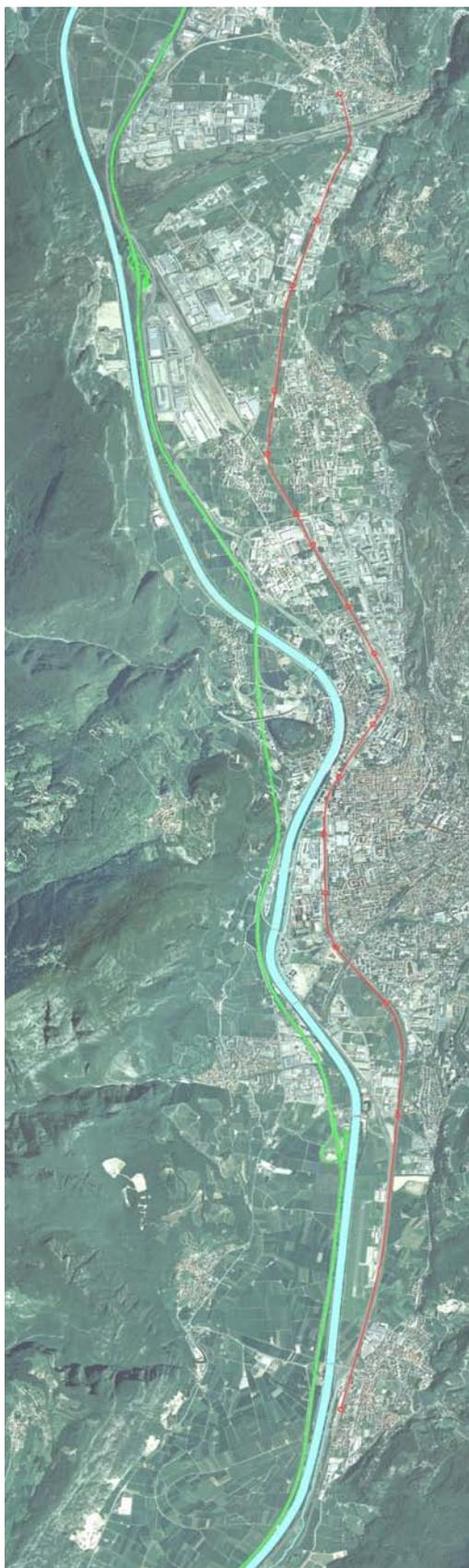


Figura 26a – Verifica dell'accessibilità delle aree di variante rispetto al progetto “Nordus”

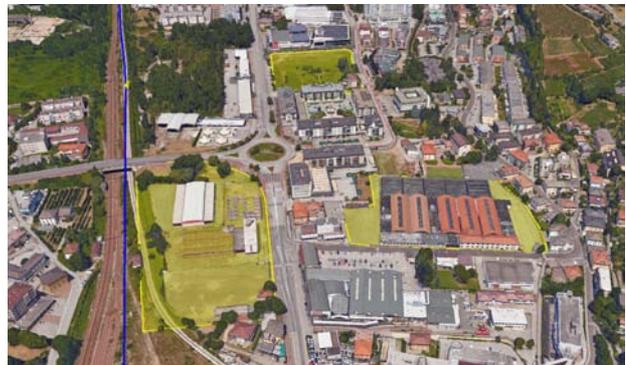
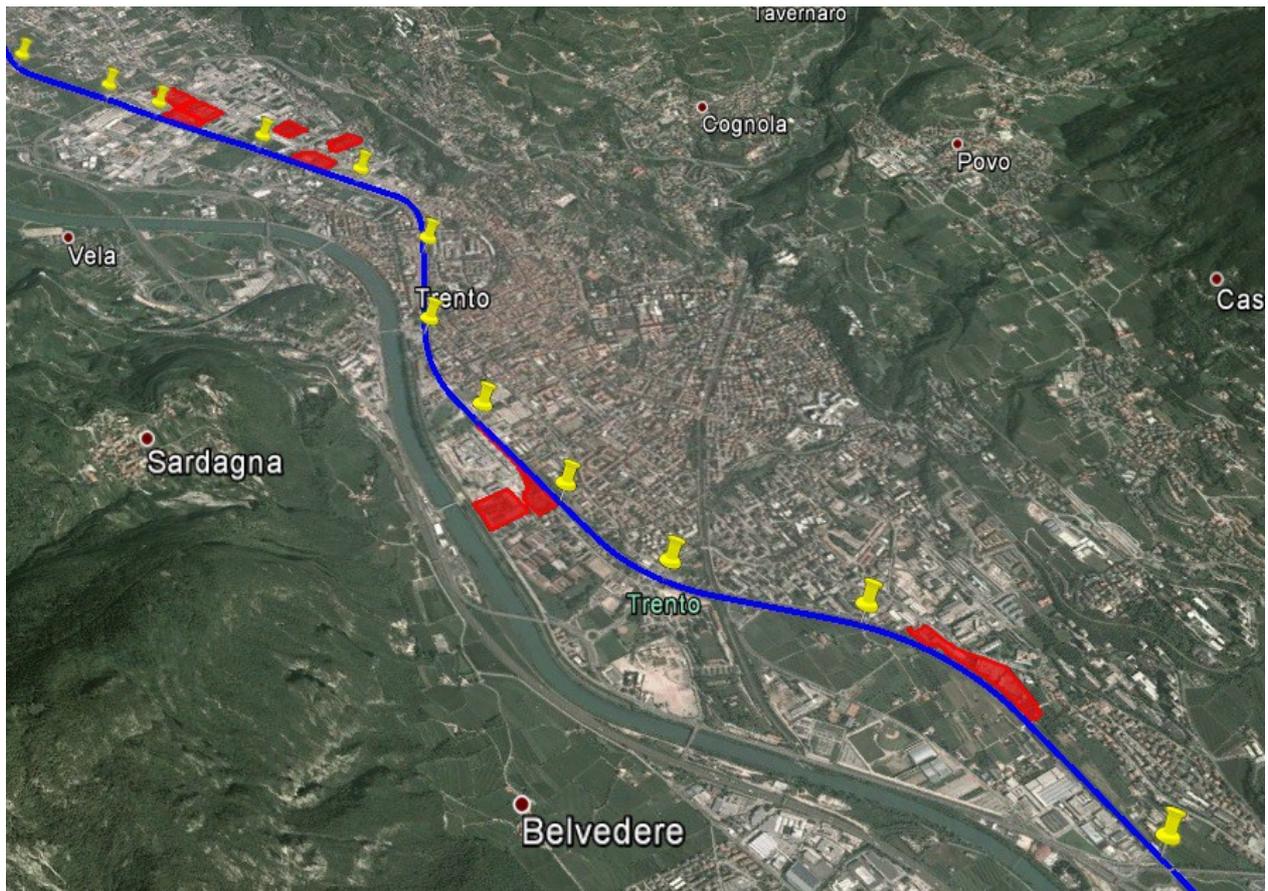
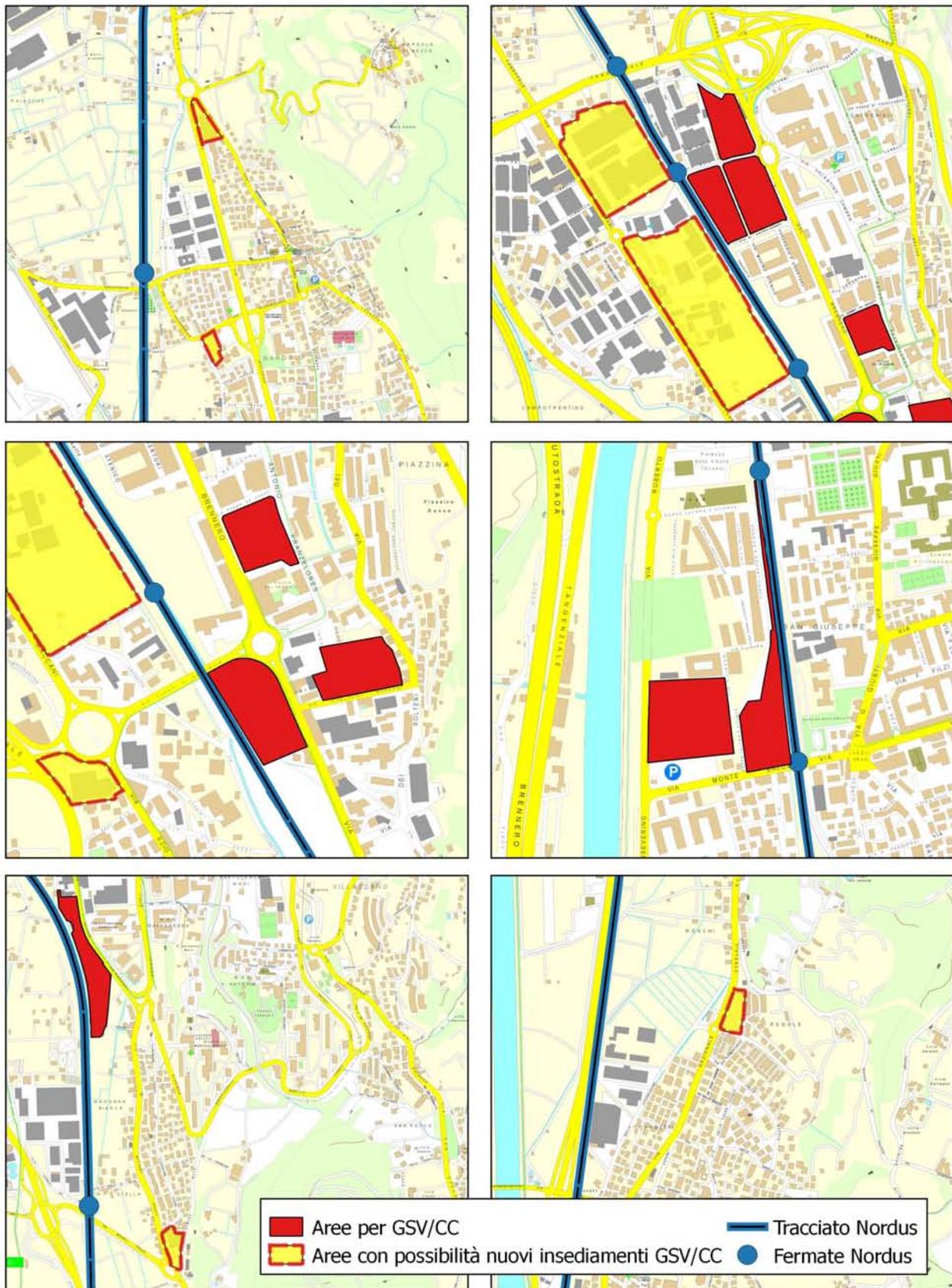


Figura 26b – Verifica dell'accessibilità delle aree di variante rispetto al progetto “Nordus”



Il progetto "NORDUS" è stato sottoposto nel gennaio del 2016 al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e nello specifico al Direttore Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali, per l'acquisizione delle previste autorizzazioni e per la successiva sottomissione alla Commissione europea nell'ambito della priorità "Nodi urbani" del bando 2015 CEF Trasporti Generali Call.

### 16.1.3 Inquinamento acustico

Per la stima dell'impatto acustico dovuto al possibile aumento di traffico veicolare conseguente alla realizzazione dello scenario di variante, è stato calcolato il livello sonoro equivalente aggiuntivo determinato dal traffico indotto (stimato nel capitolo precedente).

Per il calcolo è stata utilizzata la seguente formula semplificata (CSTB *Centre Scientifique et Technique des Batiments*):

$$Leq = 0,65 * L50 + 28 \text{ (dBA)}$$

dove:

L50 = livello sonoro medio orario a 3,5 m dal bordo stradale con flusso di soli veicoli leggeri e velocità costante, che per le zone urbane si calcola come segue:

$$L50 = 11,9 * \text{Log } Q + 31,4 \text{ dBA}$$

Considerando i flussi indotti calcolati e la loro distribuzione sulle aste stradali, come indicato nel paragrafo precedente, è stato calcolato per ogni asta stradale l'incremento del livello sonoro corrispondente all'incremento del flusso indotto, rispetto al rumore derivante dal flusso veicolare diurno dell'anno 2013.

L'incremento è riferito al livello sonoro a 3,5 m dal bordo stradale.

*Tabella 44 - Incremento del livello sonoro a bordo strada dovuto ai flussi indotti*

<b>Strada</b>	<b>Flusso orario diurno veicoli leggeri anno 2013</b>	<b>Flusso orario aggiuntivo</b>	<b>Differenza livello sonoro equivalente (dB)</b>
Via Bolzano (Bren Center – Tridente)	1600	284	0,55
Via Brennero	1149	222	0,57
Via Caduti di Nassirya	1205	222	0,29
Via Sanseverino	757	68	0,29
Via Monte Baldo	581	68	0,29
Via Degasperì	674	61	0,59

Si può notare che l'incremento di rumore a bordo strada è sempre inferiore a 1dB, si deduce quindi

che il contributo del flusso veicolare indotto non comporta significativi incrementi di livello sonoro ai ricettori.

Un'ulteriore verifica, per la sola zona di Trento nord, dove l'aumento di traffico è più sensibile, è stata effettuata con l'utilizzo dei risultati della simulazione acustica commissionata dal Servizio Ambiente per la creazione delle mappatura acustica. In particolare il software di modellizzazione stimava il valore in dB di pressione sonora sulle diverse facciate degli edifici (con o senza presenza di residenti) alle diverse altezze.

Si è scelto di verificare l'incremento di pressione sonora su tre diversi edifici, con presenza di ricettori, affacciati sulle arterie maggiormente caricate. La variazione dei livelli sonori sugli edifici può essere ricavata sommando ai risultati della mappatura acustica il valore di seguito riportato:

**Variazione livello di rumore ex post =  $10 \cdot \log$  (var. flusso veic. rispetto alla situaz. ex ante)**

Tale algoritmo si ricava dal metodo NMPB/XPS31-133 utilizzato dal software di modellizzazione IMMI nell'ambito della determinazione della potenza sonora per metro della strada (calcolo dell'emissione). Sinteticamente il ragionamento è il seguente: una variazione del flusso veicolare determina una variazione della potenza per metro della strada. Tale variazione di tipo logaritmico si ripercuote automaticamente nella medesima misura su livelli di pressione sonora calcolati dal modello presso i diversi ricettori. I livelli sonori già calcolati, infatti, tengono conto dei fenomeni di attenuazione del rumore dovuti alla propagazione (distanza, riflessioni, ecc), pertanto considerando che i cambiamenti oggetto di studio (impatto da traffico) non incidono sull'ambiente di propagazione ma solamente sui flussi veicolari la conseguente variazione di potenza acustica determina una pari variazione dei livelli sonori (in altre parole, a parità di tutte le altre condizioni, se raddoppia il traffico veicolare l'incremento dei livelli di rumorosità sarà pari a 3 dBA).

*Tabella 45 - Calcolo degli incrementi dei livelli di pressione sonora presso i ricettori*

N°	Posizione	Lday attuale (dB)	Flusso indotto V/h	Contributo flusso indotto (dB)	Lday Variante (dB)	Diff.in dB
1	Via del Brennero	69,1	284	24,533	69,100	<b>0,000</b>
2	Via del Brennero/Via Marconi	61,1	222	23,464	61,101	<b>0,001</b>
3	Via caduti di Nassyria	61,9	222	23,464	61,901	<b>0,001</b>

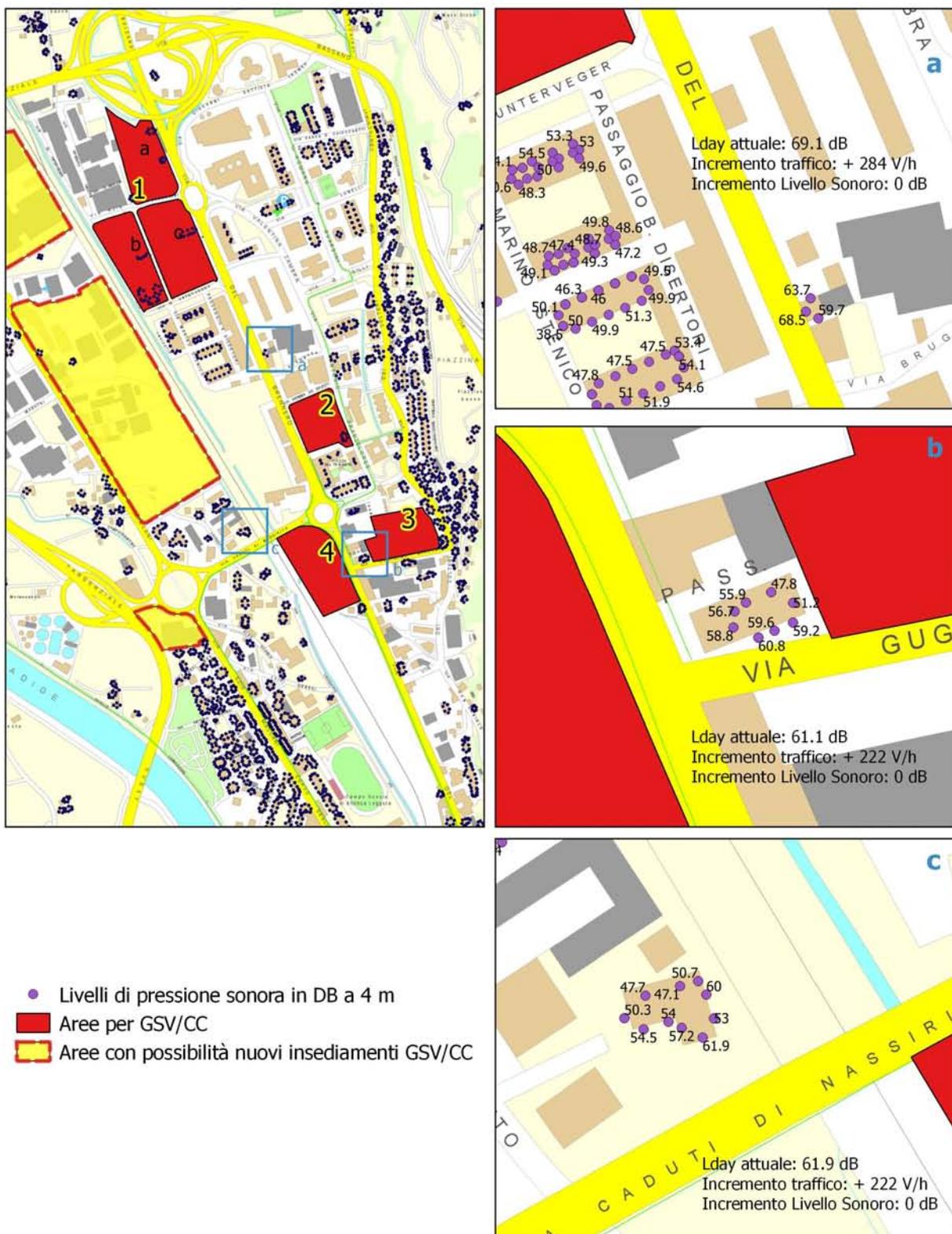


Figura 27 - Verifica dell'incremento del livello di pressione sonora dovuto al flusso di traffico aggiuntivo indotto dalle aree commerciali introdotte dalla variante - utilizzo risultati modellizzazione software IMMI

I risultati di questo approfondimento, concordemente con quanto ottenuto nella stima dell'incremento "a bordo strada", mostrano come a fronte dell'aumento previsto di flusso veicolare

la pressione sonora al ricettore sarà comunque inferiore a qualche decimo di dB.

#### *16.1.4 Qualità dell'aria*

Gli effetti della variante sulla qualità dell'aria sono legati alle variazioni del traffico veicolare.

Per quanto riguarda la qualità dell'aria, la zona potenzialmente più critica può essere considerata l'area di Via del Brennero, sia perché la variante individua nell'area più aree commerciali limitrofe, sia per la criticità attualmente rilevata dalla centralina di monitoraggio della qualità dell'aria di Via Bolzano, che, come spiegato precedentemente, mostra costantemente degli sforamenti dei limiti normativi per l'inquinante NO<sub>2</sub>.

Come illustrato precedentemente, l'attuazione dello scenario introdotto dalla variante commerciale porterà un probabile aumento del traffico sulle arterie interessate rispetto alla situazione attuale, ma tale aumento sarà comunque molto minore di quello che ci si può aspettare nello scenario di "nessuna variante", ovvero se verrà realizzato il potenziale commerciale consentito dal PRG in vigore, in quanto la variante proposta, di fatto, riduce il potenziale commerciale dell'attuale PRG.

Si deve considerare inoltre la previsione degli sviluppi del trasporto pubblico locale previsti dal PUM, in particolare il progetto Nordus. Come descritto sopra, il progetto prevede il potenziamento della ferrovia Trento-Malé lungo il suo tracciato attuale con il suo prolungamento verso sud a collegare in primo luogo l'area del futuro ospedale trentino e successivamente a collegare il sobborgo di Mattarello. Si prevede la realizzazione di 19 punti di fermata con l'effettuazione di 8 corse ora per ogni direzione di marcia.

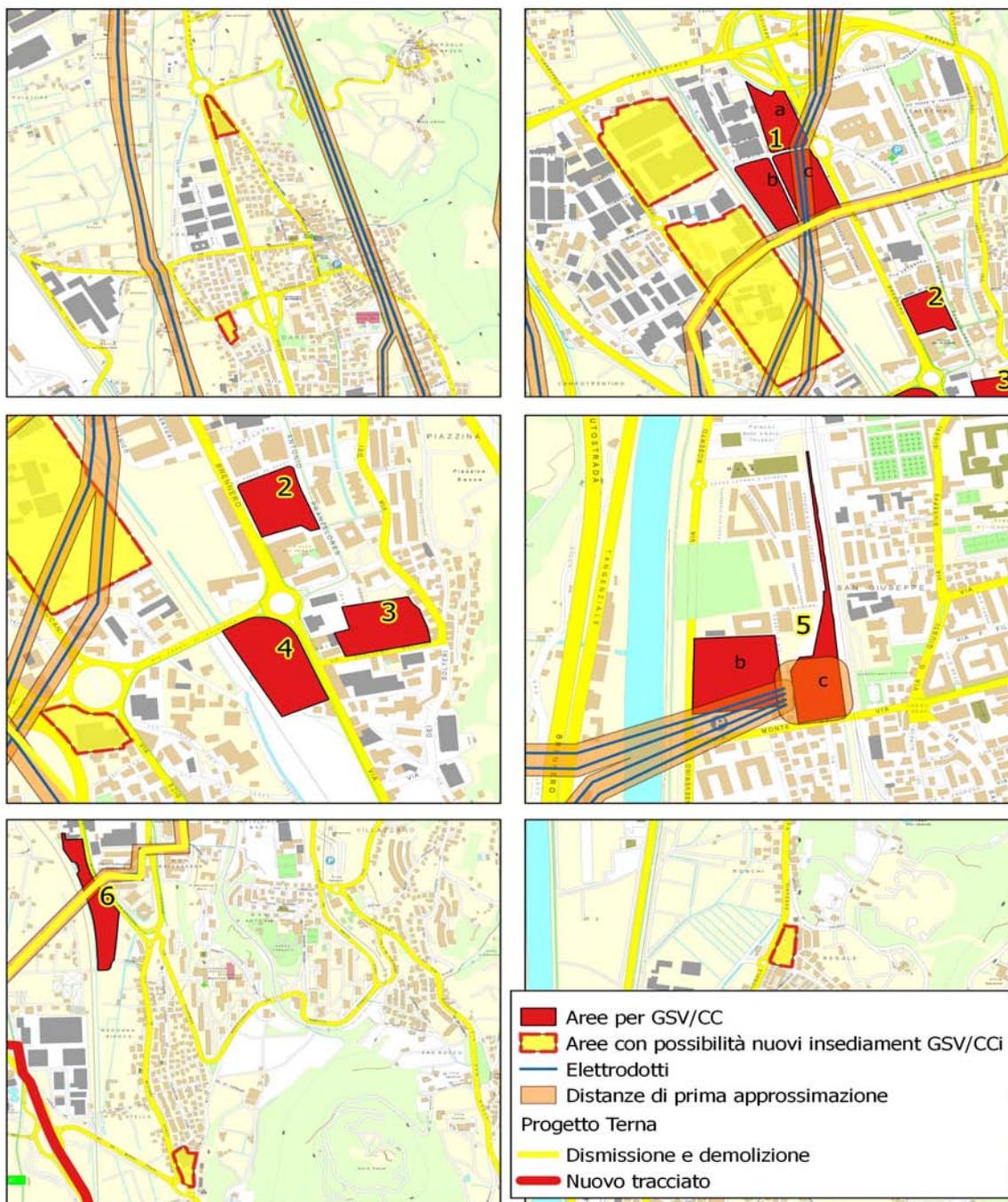
Tale infrastruttura interesserà tutte le aree destinate all'insediamento delle GSV/CC, ed in particolare anche l'area di via Brennero, dove il progetto prevede per ora tre fermate: Top Center – direttamente a contatto con le zone per GSV/CC 1 a, b, c – 2, Tridente – direttamente a contatto con le zone per GSV/CC 2 – 3 – 4, Scalo Filzi - direttamente a contatto con le zone per GSV/CC 3 – 4.

Lo sviluppo di questa nuova infrastruttura a contatto delle aree oggetto di variante permetterà di trasferire parte del traffico stradale indotto sul trasporto pubblico, mitigando gli incrementi di traffico e quindi gli effetti sulla qualità dell'aria.

#### *16.1.5 Elettromagnetismo*

Per la valutazione della componente elettromagnetismo si riporta nella seguente figura la sovrapposizione fra la rete di elettrodotti ad alta tensione e le aree oggetto di variante.

Figura 28 - Sovrapposizione fra la rete di elettrodotti ad alta tensione e le aree oggetto di variante



Tenuto conto di quanto detto nell'ambito del quadro di riferimento ambientale, sarà necessario anche nelle aree oggetto di questa variante, contestualmente alla progettazione degli interventi edilizi, effettuare i necessari approfondimenti sulla presenza elettrodotti (in particolare per l'area ex Michelin, l'area Trento Frutta, l'area D7 a Trento nord, nonché per le aree con possibile futuro insediamento di GSV/CC a est di Via Maccani), facendo innanzitutto il confronto con le DPA ed

eventualmente richiedendo il successivo calcolo delle fasce di rispetto (volume tridimensionale), ai fini della progettazione in termini di volumetrie ed altezze degli edifici delle aree citate.

Si deve peraltro considerare che l'individuazione di una GSV/CC in un'area con presenza di un elettrodotto non deve essere per forza vista negativamente. Infatti, come già successo in altri casi passati, un consistente intervento edilizio potrebbe dare la spinta economica necessaria ad intervenire sulla rete, con delle modifiche di tracciato o con l'innalzamento dei cavi, in modo da portare benefici non solo sull'area di intervento ma anche sulle aree limitrofe.

#### *16.1.6 Valutazione degli effetti ambientali*

Le analisi e le simulazioni condotte nei paragrafi precedenti hanno consentito di individuare i potenziali effetti ambientali indotti dall'attuazione della variante in esame. In particolare, dal confronto tra le azioni di variante e le matrici ambientali interessate direttamente o indirettamente emergono delle potenziali criticità legate all'incremento di traffico e alle sue conseguenze su rumore e qualità dell'aria. A tale proposito, la variante ha previsto il monitoraggio del traffico lungo la viabilità interessata dalla localizzazione delle GSV/CC mediante la raccolta dei dati provenienti dalle spire magnetiche posizionate nel sottofondo stradale. L'individuazione di parametri e vincoli che limitano la superficie commerciale nelle aree considerate dalla presente variante insieme al potenziamento del trasporto pubblico locale (progetto "Nordus"), potranno comunque contribuire alla riduzione, o almeno al contenimento, del traffico veicolare nella zona di Trento nord con conseguenti effetti benefici sulla qualità dell'aria e sul clima acustico.

Preme evidenziare, inoltre, che la presente variante consente, da una parte, di evitare ulteriore consumo di suolo, soprattutto agricolo, e, dall'altra parte, di riqualificare importanti brani della città dal punto di vista urbanistico, ambientale e paesaggistico e di evitare la formazione delle cosiddette "isole del commercio". La possibilità di insediare GSV/CC, e più in generale di prevedere la realizzabilità di alcuni interventi che anche oggi presentano un'attrattiva economica, può infatti costituire anche una importante opportunità per sbloccare situazioni stagnanti, e il commercio in particolare può rappresentare una "leva economica" per procedere con le attività di bonifica dei siti inquinati.

Ciò premesso, si ritiene di poter escludere che la variante in esame possa generare significativi effetti negativi sulle matrici ambientali considerate. Inoltre, per quanto riguarda le zone C6, D7, D11 localizzate tra Via Maccani e la ferrovia, la zona C4 situata a sud-ovest della rotatoria di Via Maccani e le zone D5 indicate nella Relazione, in considerazione dell'assenza di informazioni in merito a dati urbanistico-edilizi non è stato possibile effettuare una valutazione dei potenziali effetti ambientali ma unicamente verificare la situazione dello stato attuale dell'ambiente nelle aree interessate. La possibilità di insediare GSV/CC nelle suddette aree sarà comunque vagliata nell'ambito di un accordo urbanistico ai sensi della legge urbanistica provinciale con effetto di

variante al PRG che dovrà essere assoggettata a VAS.

## **17. INTEGRAZIONI AL PROGRAMMA DI MONITORAGGIO**

### 17.1 Ulteriori indicatori di impatto e di contesto

In considerazione di quanto emerso dal quadro di riferimento ambientale e dalla valutazione degli effetti ambientali indotti dall'attuazione della Variante di adeguamento ai criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale si è ritenuto opportuno integrare il programma di monitoraggio con i seguenti indicatori di impatto e di contesto, in aggiunta a quelli indicati nel capitolo 11:

- concentrazioni medie annuali e numero di superamenti di PM10, NO2, SO2, CO, O3;
- numero di siti che interferiscono con l'Anagrafe dei siti da bonificare;
- aree interessate dalla DPA degli elettrodotti.

### 17.2 Schede e report di monitoraggio

Inoltre, a completamento del programma di monitoraggio della presente Variante sono state predisposte apposite schede di monitoraggio distinte per azione e per indicatore. In considerazione della tipologia delle azioni previste dalla Variante si è ritenuto ragionevole prevedere un monitoraggio con cadenza biennale e comunque in occasione di successive varianti da assoggettare a Rendicontazione urbanistica o a verifica di assoggettabilità.

Nello specifico, a seguito dell'entrata in vigore della Variante, il gruppo di valutazione provvederà a predisporre il 1° report di monitoraggio finalizzato a determinare i seguenti valori e informazioni per ciascun indicatore:

- valore indicatore attuale: corrisponde al valore dell'indicatore al momento dell'entrata in vigore della variante;
- valore indicatore atteso: costituisce il riferimento (o target) per la verifica in fase di monitoraggio e deve risultare coerente con quello attuale;
- verifica valore indicatore atteso: consiste nell'accertare il rispetto del target atteso a seguito dell'entrata in vigore della variante.

Il report sarà costituito da schede di monitoraggio per singola azione e da una scheda di sintesi degli indicatori di impatto e di contesto considerati. L'elenco degli indicatori riportati nel presente Rapporto è da intendersi indicativo e pertanto in occasione del primo report tale elenco potrà essere integrato o aggiornato per meglio rispondere all'esigenza di rendicontare gli effetti ambientali attesi e l'attuazione delle singole azioni. I report di monitoraggio saranno pubblicati sul sito web del Comune nella sezione dedicata alle "Valutazioni ambientali".

Tabella 46 – Scheda di monitoraggio Azione A2.1 B (esempio)

<b>AZIONE</b>	<b>A2-B Localizzazione GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone miste per la formazione dei luoghi centrali (C4): A2.1-B: C4 Trento Via del Brennero – Tridente Atesina – ambito A</b>						
<b>Obiettivo generale</b>	OB2 – Limitare il consumo di suolo						
	OB3 – Riquilibrare in termini territoriali, paesaggistici e ambientali porzioni di territorio urbanizzato						
	OB4 – Replicare il modello della città storica e consolidata nei quartieri al fine di evitare la formazione di isole del commercio						
<b>Strategia</b>	S1-B Integrare le norme del PRG con i contenuti dello studio del Politecnico di Torino (quali ad es. la polifunzionalità dell'insediamento)						
	S2-B Confermare il sistema commerciale esistente con particolare riferimento alle GSV/CC esistenti. In questo caso non si rende necessaria la loro localizzazione in quanto le norme commerciali già regolamentano la loro possibilità di ampliamento						
	S4-B Localizzare GSV/CC solo nelle aree già destinate dal PRG a insediamento						
	S5-B Localizzare GSV/CC su aree già pianificate ma non attuate previa verifica di coerenza con i criteri di urbanistica commerciale						
	S6-B Localizzare GSV/CC (con la precisazione per aree specifiche della definizione di Centro commerciale come somma di attività che superano complessivamente la soglia delle medie strutture di vendita e condividono spazi e servizi comuni ma che non ospitano grandi strutture singole di vendita) su aree che per dimensioni necessitano di poter destinare almeno i piani terra a commercio al fine di favorire l'integrazione tra spazio privato e spazio pubblico.						
	S7-B Integrare i parametri edilizi delle aree individuate per l'insediamento di GSV/CC con i criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale ai sensi dell'art. 11, comma 2 e dell'art. 13 della LP 17/2010						
<b>Obiettivo di sostenibilità ambientale</b>	1 – Risparmio delle risorse energetiche non rinnovabili 5 – Riduzione dell'erosione del suolo 6 – Tutela della biodiversità, dei sistemi biologici e forestali 7 – Valorizzazione del paesaggio 9 – Coerenza della pianificazione urbanistica 10 – Coerenza degli interventi di trasformazione urbana 12 – Promozione della qualità dell'ambiente di vita 13 – Promozione della cultura dello sviluppo sostenibile						
<b>Indicatore</b>	<b>U.d.m.</b>	<b>Tipologia</b> I=impatto P=prestazione C=contesto	<b>Fonte dei dati dell'indicatore</b>	<b>Frequenza monitoraggio</b>	<b>Valore indicatore attuale</b>	<b>Valore indicatore atteso</b>	<b>Verifica valore indicatore atteso</b>
1. Realizzazione di GSV/CC	Sì/No	P					
2. Superficie destinata ad attività commerciali nelle zone in cui è ammesso l'insediamento di GSV/CC	mq	P					
3. Superamento della percentuale massima di superficie destinata ad attività commerciale	%	P					

4. Approvazione accordi urbanistici e conseguenti varianti al PRG	N°	P					
5. Realizzazione di insediamenti polifunzionali	Si/No	P					
6. Attuazione degli ambiti urbani omogenei "Strada Mercato"	Si/No	P					
7. Dato di flusso di traffico. Media oraria del numero dei passaggi in orario diurno su viabilità in prossimità di nuove GSV/CC	N°	I-C					

Tabella 47 – Scheda di monitoraggio per indicatore/indice di impatto e di contesto – Sintesi (esempio)

Indicatore	U.d.m.	Fonte dei dati indicatore	Frequenza monitoraggio	Valore indicatore attuale	Valore indicatore	Verifica valore indicatore
7. Dato complessivo di flusso di traffico. Media oraria del numero dei passaggi in orario diurno su viabilità in prossimità di nuove GSV/CC	N°	I-C				
8. Concentrazioni medie annuali e numero di superamenti di PM10, NO2, SO2, CO, O3	µg/m <sup>3</sup> N	I-C				
9. Numero di siti che interferiscono con l'Anagrafe dei siti da bonificare	N	I-C				
10. Aree interessate dalla DPA degli elettrodotti	N/mq	I-C				



## 18. SINTESI DEL PROCESSO DI RENDICONTAZIONE URBANISTICA

In coerenza con quanto previsto dalle “indicazioni metodologiche” provinciali, è stato introdotto il presente capitolo finalizzato a sintetizzare la rendicontazione urbanistica ossia riassumere il processo seguito e i risultati ottenuti. In particolare, tale sintesi è stata tradotta nei seguenti elaborati, allegati al presente rapporto ambientale:

- Dichiarazione di sintesi (Allegato 1): rappresenta 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, sintetizza le conclusioni della rendicontazione ed esprime le ragioni delle scelte adottate;
- Sintesi non tecnica (Allegato 2): costituisce elemento sostanziale del rapporto ambientale finalizzato alla divulgazione dei principali temi affrontati dalla rendicontazione e per la comunicazione dei relativi risultati con un linguaggio comprensibile anche ai non esperti. Consiste in una sintesi del processo di valutazione, degli aspetti critici della variante e della valutazione, degli impatti rilevanti rispetto alle strategie e alle azioni della variante, delle ragioni delle scelte adottate.

## 19. CONCLUSIONI

La variante in esame si configura come la somma di azioni puntuali che riguardano sostanzialmente modifiche alle norme di PRG finalizzate a consentire l'insediamento di grandi strutture di vendita al dettaglio e/o centri commerciali al dettaglio nelle zone C4, C5, D7 ritenute più idonee e a confermare il commercio all'ingrosso nelle zone D6a1 e D10. Inoltre, è stata prefigurata la possibilità di insediare GSV/CC nelle zone C6, D7, D11 localizzate tra Via Maccani e la ferrovia, nella zona C4 situata a sud-ovest della rotatoria di Via Maccani e in quattro zone D5 che dovrà essere vagliata nell'ambito di un accordo urbanistico così come precisato dalle norme di attuazione del PRG.

Le suddette previsioni sono state confrontate con il quadro di riferimento ambientale attuale dal quale sono emerse delle potenziali criticità legate all'incremento di traffico e alle sue conseguenze su rumore e qualità dell'aria. A tale proposito, la variante ha previsto il monitoraggio del traffico lungo la viabilità interessata dalla localizzazione delle GSV/CC mediante la raccolta dei dati provenienti dalle spire magnetiche posizionate nel sottofondo stradale. L'individuazione di parametri e vincoli che limitano la superficie commerciale nelle aree considerate dalla presente variante insieme al potenziamento del trasporto pubblico locale (progetto “Nordus”), potranno comunque contribuire alla riduzione, o almeno al contenimento, del traffico veicolare nella zona di Trento nord con conseguenti effetti benefici sulla qualità dell'aria e sul clima acustico. Inoltre, la

variante si è posta l'obiettivo di ridurre o comunque contenere il consumo di suolo, di riqualificare importanti brani della città dal punto di vista urbanistico, ambientale e paesaggistico e di evitare la formazione delle cosiddette "isole del commercio". Infatti, la previsione di localizzare grandi strutture di vendita al dettaglio e/o di centri commerciali al dettaglio in aree già destinate dal PRG a insediamento consente di rispondere alla logica di riqualificazione di aree esistenti con conseguente risparmio di consumo di suolo. Inoltre, l'individuazione di parametri e vincoli che limitano di fatto il commercio ai piani terra della zona residenziale e in quota maggiore ma comunque residuale rispetto alle altre funzioni nelle aree a destinazione terziaria e direzionale costituisce un elemento necessario per incentivare la rivitalizzazione di tali tessuti urbani secondo una logica di compresenza di mix di funzioni. Tali limitazioni insieme al potenziamento del trasporto pubblico locale, mediante in particolare il progetto "Nordus", potranno contribuire alla riduzione, o almeno al contenimento, del traffico veicolare nella zona di Trento nord con conseguenti effetti benefici sulla qualità dell'aria e sul clima acustico. Inoltre, la possibilità di insediare GSV/CC, e più in generale di prevedere la realizzabilità di alcuni interventi che anche oggi presentano un'attrattiva economica, può costituire anche una importante opportunità per sbloccare situazioni stagnanti, e il commercio in particolare può rappresentare una "leva economica" per procedere con le attività di bonifica dei siti inquinati.

Nell'impossibilità di valutare ex ante i potenziali effetti ambientali e territoriali generati dall'estensione della possibilità di insediare il commercio nelle zone per servizi pubblici, è stato previsto il monitoraggio dell'insediamento di attività commerciali nelle zone per servizi pubblici.

Si segnala inoltre che, in conformità a quanto disposto dall'art. 8 comma 2 delle norme tecniche di attuazione della Classificazione acustica, non si rende necessario l'adeguamento della cartografia della Classificazione acustica comunale.

Detto ciò si può concludere che la variante al PRG di adeguamento ai criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale risulta coerente sia con le strategie, gli obiettivi di sostenibilità e le previsioni del PUP sia con la programmazione economica comunale.

# **ALLEGATO 1**

## **Dichiarazione di sintesi**



## INDICE

Premessa.....	3
1. SINTESI DEL PROCESSO INTEGRATO DI VARIANTE E DELLA RELATIVA RENDICONTAZIONE URBANISTICA.....	4
1.1 Sintesi dell'iter di formazione della Variante e del processo di rendicontazione .....	4
1.2 Le ragioni della scelta dello scenario di Variante.....	5
2. LE MODALITÀ DI INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI NELLA VARIANTE.....	7
2.1 Integrazione tra Variante e Rendicontazione urbanistica in fase di analisi.....	7
2.2 Integrazione tra Variante e Rendicontazione urbanistica in fase di valutazione.....	8
3. LA CONCLUSIONE DEL PROCESSO DI RENDICONTAZIONE URBANISTICA E PROGRAMMA DI MONITORAGGIO.....	9



## *Premessa*

La presente Dichiarazione di sintesi è resa ai fini del processo di Rendicontazione urbanistica della Variante di adeguamento ai criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale 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 del processo di 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 in esame 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 sintesi del quadro conoscitivo, integrato a seguito dei pareri espressi in sede di Conferenza di pianificazione, finalizzata a evidenziare le criticità e le potenzialità presenti sul territorio comunale, e in una seconda fase finalizzata alla valutazione ambientale dei potenziali effetti e impatti indotti dall'attuazione della Variante medesima.

In particolare, sono state condotte le seguenti verifiche e valutazioni:

- verifiche di coerenza tra gli obiettivi commerciali e gli obiettivi della variante;
- verifiche di coerenza tra le azioni e gli obiettivi di variante per ciascuna alternativa considerata;
- verifica di coerenza interna tra gli obiettivi/strategie e azioni della variante;
- verifiche di coerenza esterna tra gli obiettivi della variante e gli indirizzi strategici/strategie del PUP; gli indirizzi commerciali del PUP; l'analisi SWOT ambientale del Territorio Val d'Adige; le strategie vocazionali del Territorio Val d'Adige; i principi di sostenibilità (PA.S.SO); gli obiettivi di sostenibilità ambientale del PUP; i criteri di localizzazione commerciale della GSV/CC, Piano provinciale di tutela della qualità dell'aria; Piano Urbano della Mobilità;
- verifica di incidenza su aree a parco e siti della Rete Natura 2000;
- verifica di coerenza con la Classificazione Acustica comunale;
- valutazione ambientale delle azioni di Variante.

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

- gli obiettivi di sostenibilità ambientale;
- gli effetti 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 di adeguamento ai criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale ha rappresentato uno strumento per verificare innanzitutto la coerenza degli obiettivi e delle azioni con il PUP, dal momento che la presente variante “tiene luogo” del PTC ai sensi dell'art. 36 della L.P. 15/2015 e si configura come “piano stralcio” relativo alle attività commerciali. 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;
- la struttura organizzativa competente, corrispondente al Servizio competente alla redazione della Variante, ossia il Servizio Urbanistica e pianificazione della mobilità. Per le attività di cui all'art. 3, comma 4, del D.P.P. 15-68/Leg e ss.mm, la struttura organizzativa si è avvalsa del Servizio Ambiente.
- la struttura ambientale individuata nel Servizio Ambiente.

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

- la Variante è stata condivisa dalla Giunta comunale;
- la Variante è stata illustrata alle principali associazioni di categoria: Confcommercio Trentino, Confcommercio Trentino Grossisti; Confesercenti del Trentino; Confindustria Trento/ANCE; Associazione Artigiani e Piccole Imprese; Federazione Trentina delle Cooperative/SAIT;
- la Variante è stata illustrata ai Sindacati confederali CGIL, CISL, UIL;
- la variante è stata illustrata alle commissioni consiliari per l'Urbanistica, lavori pubblici e mobilità e Bilancio, attività economiche e affari generali;
- la Variante è stata oggetto di una valutazione di merito da parte delle associazioni di categoria richiamate sopra;
- è stato richiesto il parere ai Comuni di Aldeno, Cimone e Garniga Terme ai sensi dell'art. 36 della L.P. 15/2015;
- è stato richiesto il parere a tutte le Circoscrizioni;
- la Variante è stata adottata dal Consiglio comunale con deliberazione 28 gennaio 2016 n. 21;
- è stata avviata la consultazione sulla Variante mediante il deposito per 30 giorni della

documentazione e dei relativi allegati, incluso il Rapporto ambientale. L'avviso è stato pubblicato sul quotidiano locale "Trentino" e sul sito web del Comune di Trento. La Variante è stata depositata a libera consultazione dal 1 marzo al 31 marzo 2016. Contestualmente la documentazione della Variante è stata trasmessa al Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio della Provincia Autonoma di Trento per l'indizione della Conferenza di pianificazione ai sensi dell'art. 37, comma 6, della citata L.P. 15/2015, che si è svolta il giorno 21 aprile 2016;

- nel periodo di deposito della Variante sono pervenute n. 3 osservazioni. Di queste, un'osservazione non è stata ritenuta pertinente in quanto non solo riferita a una zona di PRG non oggetto di variante ma non aveva nulla a che fare con i temi dell'urbanistica commerciale. È pervenuta un'altra osservazione ma fuori dai tempi previsti per cui non è stato possibile prenderla in considerazione;
- come previsto dalla L.P. 4 agosto 2015 n. 15 – artt. 37 e 39, le osservazioni pervenute sono state messe a disposizione del pubblico, per la durata di 10 giorni consecutivi, dal giorno 11 al 21 aprile 2016 compreso e sono state pubblicate sul sito internet del Comune di Trento le planimetrie con l'indicazione delle parti di territorio oggetto di osservazione e l'elenco degli articoli delle norme tecniche di attuazione interessati. Sono state pubblicate anche le planimetrie delle parti di territorio oggetto dell'ordine del giorno approvato dal Consiglio comunale con propria deliberazione n. 20 del 27 gennaio 2016. Nel periodo di deposito non sono pervenute ulteriori osservazioni;
- in data 30 maggio è pervenuto il verbale della Conferenza di pianificazione tenutasi il giorno 21 aprile 2016 che ha comportato una serie di precisazioni in risposta ad altrettanti questioni evidenziate nel predetto verbale e l'integrazione del Rapporto ambientale con particolare riferimento al quadro di riferimento ambientale attuale, pianificato e futuro, alla valutazione degli scenari e alle verifiche di coerenza.

## 1.2 Le ragioni della scelta dello scenario di Variante

Sulla base dell'analisi degli scenari commerciali proposti per il Territorio Val d'Adige e della valutazione delle aree per l'insediamento di GSV/CC condotta dal Politecnico di Torino e del quadro di riferimento ambientale, sono stati individuati i seguenti obiettivi generali:

- *OB1 – Adeguare il PRG ai sensi dei nuovi criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale con particolare riferimento alla localizzazione e alla disciplina delle GSV/CC e del commercio all'ingrosso;*
- *OB2 – Limitare il consumo di suolo;*
- *OB3 – Riqualficare in termini territoriali, paesaggistici e ambientali porzioni di territorio*

*urbanizzato;*

- *OB4 – Replicare il modello della città storica e consolidata nei quartieri al fine di evitare la formazione di isole del commercio.*

A partire dai suddetti obiettivi generali sono state definite le strategie e quindi gli obiettivi operativi declinati nelle seguenti azioni:

- *A1-B – Adeguare le norme di PRG con particolare riferimento al Titolo V e creare l'allegato 4.4 "Programmazione urbanistica del settore commerciale – Parametri e prescrizioni per le aree individuate per l'insediamento di grandi strutture di vendita o centri commerciali" - contenente i parametri delle zone ritenute idonee per la localizzazione di GSV/CC;*
- *A2-B – Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone miste per la formazione dei luoghi centrali (C4);*
- *A3-B – Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone soggette ad interventi di riqualificazione urbana (C5);*
- *A4-B – Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone terziarie e direzionali (D7);*
- *A5-B – Individuare le zone specificatamente destinate all'attività di commercio all'ingrosso;*
- *A6-B – Consentire quando necessario l'utilizzo delle aree "Ss" per servizi pubblici destinati a verde o a parcheggio già previste dal PRG nelle singole zone ai fini del dimensionamento dei parametri edilizi richiesti dai criteri di urbanistica commerciale per l'insediamento delle GSV/CC.*

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.

In particolare, sono stati considerati i seguenti scenari commerciali:

- scenario 1: consiste nel congelamento della rete distributiva attuale con riferimento alle grandi strutture di vendita al dettaglio che si concretizza nel non individuare nuovi spazi commerciali, intesi anche come sommatoria di singoli esercizi di piccole dimensioni la cui superficie è superiore ai 1.500 metri;
- scenario 2: prevede l'individuazione di alcune zone ove è possibile insediare le cosiddette "grandi strutture di vendita" nei limiti di determinate percentuali di volume sul totale edificato con possibilità di superamento di tali vincoli tramite accordo urbanistico in presenza di progetti ad alto contenuto qualitativo;
- scenario 3: consiste nell'apertura a un ampliamento della struttura distributiva commerciale, con previsione di nuove aree vocate all'insediamento di "grandi strutture" senza imporre dei limiti e senza valutazioni di tipo qualitativo.

Sulla base degli scenari delineati, l'Amministrazione comunale ha ritenuto lo scenario 2 quello più perseguibile e il più equilibrato in quanto consente di raggiungere gli obiettivi prefissati nonché di

aumentare le opportunità riducendo i rischi. In particolare, la localizzazione di GSV/CC in aree già destinate dal PRG a insediamento risponde alla logica di riqualificazione di aree esistenti con conseguente risparmio di consumo di suolo. Inoltre, l'individuazione di parametri e vincoli che limitano di fatto l'attività commerciale ai piani terra delle zone residenziali e in quota maggiore ma comunque residuale rispetto alle altre funzioni nelle aree a destinazione terziaria e direzionale è stato ritenuto un elemento necessario per incentivare la rivitalizzazione di tali tessuti urbani secondo una logica di compresenza di mix di funzioni.

I suddetti scenari sono stati quindi messi a confronto con il quadro di riferimento ambientale al fine di verificarne la coerenza rispetto alle criticità emerse.

Si è quindi proceduto a individuare l'alternativa di variante che meglio consentisse il raggiungimento degli obiettivi prefissati e che fosse al contempo coerente con lo scenario selezionato. Per la descrizione e valutazione delle alternative si rinvia al Rapporto ambientale.

L'alternativa scelta, ossia l'alternativa n. 5, rappresenta una evoluzione delle altre alternative considerate in esito a modifiche e integrazioni proposte durante l'iter pianificatorio, in accoglimento di emendamenti alla proposta di deliberazione di adozione e di osservazioni. In particolare, la suddetta alternativa prevede l'insediamento di grandi strutture di vendita al dettaglio e/o centri commerciali al dettaglio nelle zone C4, C5, D7 ritenute più idonee e la conferma del commercio all'ingrosso nelle zone D6a1 e D10. Inoltre, prefigura la possibilità di insediare GSV/CC nelle zone C6, D7, D11 localizzate tra Via Maccani e la ferrovia, nella zona C4 situata a sud-ovest della rotatoria di Via Maccani e in quattro zone D5, che dovrà essere comunque vagliata nell'ambito di un accordo urbanistico così come precisato dalle norme di attuazione del PRG.

La valutazione tecnica espressa in sede di Conferenza di pianificazione non ha invece portato ad alcuna modifica dello scenario considerato ma unicamente a una serie di precisazioni e a delle integrazioni degli elaborati di variante, in particolare del Rapporto ambientale.

## 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 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, con i principi di sostenibilità, con i criteri di localizzazione commerciale GSV/CC e con gli obiettivi di sostenibilità ambientale. Quest'ultima verifica ha consentito di rilevare la coerenza, in qualche caso parziale, della variante con i seguenti obiettivi di sostenibilità:

- *Risparmio delle risorse energetiche non rinnovabili;*
- *Riduzione dell'erosione del suolo;*
- *Tutela della biodiversità, dei sistemi biologici e forestali;*
- *Valorizzazione del paesaggio;*
- *Tutela e valorizzazione del patrimonio storico e culturale;*
- *Coerenza con la pianificazione urbanistica;*
- *Coerenza degli interventi di trasformazione urbana;*
- *Promozione della qualità dell'ambiente di vita;*
- *Promozione della cultura dello sviluppo sostenibile.*

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

Per le azioni di Variante è stata condotta, in apposite schede, una verifica preliminare circa la compatibilità ambientale e territoriale delle stesse rispetto al PUP e ai principali strumenti di pianificazione urbanistica, territoriale e di settore finalizzata a individuare i potenziali effetti positivi e negativi nonché le conseguenti opportunità e/o misure di mitigazione. Inoltre, su indicazione della Conferenza di pianificazione si è proceduto a integrare il Rapporto ambientale con una serie di analisi e valutazioni inerenti il quadro ambientale soprattutto in relazione al traffico e conseguente qualità dell'aria e rumore.

Le azioni di variante sono state confrontate con il quadro di riferimento ambientale attuale dal quale sono emerse delle potenziali criticità legate all'incremento di traffico e alle sue conseguenze su rumore e qualità dell'aria. A tale proposito, la variante ha previsto il monitoraggio del traffico lungo la viabilità interessata dalla localizzazione delle GSV/CC mediante la raccolta dei dati provenienti dalle spire magnetiche posizionate nel sottofondo stradale. L'individuazione di parametri e vincoli che limitano la superficie commerciale nelle aree considerate dalla presente variante insieme al potenziamento del trasporto pubblico locale (progetto "Nordus"), potranno comunque contribuire alla riduzione, o almeno al contenimento, del traffico veicolare nella zona di Trento nord con conseguenti effetti benefici sulla qualità dell'aria e sul clima acustico. Inoltre, la variante si è posta l'obiettivo di ridurre o comunque contenere il consumo di suolo, di riqualificare importanti brani della città dal punto di vista urbanistico, ambientale e paesaggistico e di evitare la formazione delle cosiddette "isole del commercio". Infatti, la previsione di localizzare grandi

strutture di vendita al dettaglio e/o di centri commerciali al dettaglio in aree già destinate dal PRG a insediamento consente di rispondere alla logica di riqualificazione di aree esistenti con conseguente risparmio di consumo di suolo. Inoltre, l'individuazione di parametri e vincoli che limitano di fatto il commercio ai piani terra della zona residenziale e in quota maggiore ma comunque residuale rispetto alle altre funzioni nelle aree a destinazione terziaria e direzionale costituisce un elemento necessario per incentivare la rivitalizzazione di tali tessuti urbani secondo una logica di compresenza di mix di funzioni. Tali limitazioni insieme al potenziamento del trasporto pubblico locale (progetto "Nordus") potranno contribuire alla riduzione, o almeno al contenimento, del traffico veicolare nella zona di Trento nord con conseguenti effetti benefici sulla qualità dell'aria e sul clima acustico.

Va inoltre evidenziato che la possibilità di insediare GSV/CC, e più in generale di prevedere la realizzabilità di alcuni interventi che anche oggi presentano un'attrattiva economica, può costituire anche una importante opportunità per sbloccare situazioni stagnanti, e il commercio in particolare può rappresentare una "leva economica" per procedere con le attività di bonifica dei siti inquinati.

Per quanto riguarda le aree ubicate lungo l'asse di Via Maccani e le zone D5 considerate dalla Variante la possibilità di insediamento di nuove GSV/CC dovrà essere preventivamente vagliata nell'ambito di appositi accordi urbanistici di cui alla legge urbanistica provinciale, che affrontino i temi e le considerazioni indicati al capitolo 3.2 della Relazione della presente variante, nei paragrafi riguardanti la riqualificazione complessiva della zona di Trento nord e delle zone D5, nonché gli approfondimenti richiesti dai criteri di cui all'art. 5, comma 2, dell'Allegato alla DGP 1339/2013.

Va, infine, precisato che in tutte le aree individuate per l'insediamento di GSV/CC il relativo piano attuativo dovrà rispettare, oltre ai criteri e parametri edilizi, gli standard a parcheggio e tutte le altre disposizioni previste dalla legge provinciale sul commercio, anche i criteri indicati all'art. 5, comma 2, lettera da e) ad h) dell'Allegato alla DGP 1339/2013.

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

Dal processo di Rendicontazione urbanistica è emerso che la Variante di adeguamento ai criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale risulta coerente con le strategie, gli obiettivi di sostenibilità e le previsioni del PUP.

Quanto al monitoraggio si precisa che lo stesso è finalizzato a tenere sotto controllo l'attuazione degli obiettivi generali della Variante, per verificarne l'efficacia e consentire l'adozione tempestiva di azioni correttive per gli aspetti critici, nonché per verificare gli effetti ambientali attesi. Pertanto, sulla base delle indicazioni contenute nel Rapporto ambientale è stato definito il programma di monitoraggio della Variante costituito da un set di indicatori che saranno appunto monitorati in

sede di attuazione della Variante. A tale fine, sono stati predisposti degli esempi di schede di monitoraggio che saranno compilate e integrate in sede di redazione del primo report che sarà redatto a seguito dell'entrata in vigore della Variante. Il primo report di monitoraggio e quelli successivi, predisposti a cadenza biennale, saranno pubblicati sul sito web del Comune nella sezione dedicata alle "Valutazioni ambientali".

## **ALLEGATO 2**

### **Sintesi non tecnica**



## INDICE

Premessa.....	3
1. IL PROCESSO DI RENDICONTAZIONE URBANISTICA DELLA VARIANTE.....	3
1.1 Aspetti normativi e procedurali generali.....	3
1.2 Impostazione metodologica della Rendicontazione urbanistica.....	4
2. IL CONTESTO TERRITORIALE E AMBIENTALE.....	4
2.1 L'analisi SWOT ambientale del Territorio Val d'Adige.....	4
2.2 Il quadro di riferimento ambientale.....	5
2.3 La programmazione urbanistica del settore commerciale.....	5
3. GLI SCENARI TERRITORIALI DEL COMMERCIO.....	5
3.1 Gli scenari territoriali del commercio nel Territorio Val d'Adige.....	6
3.1.1 La struttura distributiva dell'offerta commerciale nel Comune di Trento.....	6
3.1.2 Verifica di compatibilità commerciale all'insediamento di GSV/CC.....	6
4. DEFINIZIONE DEL "QUADRO LOGICO" DELLA VARIANTE.....	7
5. GLI SCENARI E LE ALTERNATIVE DI VARIANTE.....	9
5.1 Gli scenari di variante.....	9
5.1.1 Confronto tra gli scenari di variante.....	10
5.2 Le alternative di variante.....	11
6. VALUTAZIONE DI OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI.....	12
6.1 Valutazione degli obiettivi e delle strategie.....	12
6.2 Valutazione delle azioni.....	12
6.2.1 Verifica di incidenza su aree a parco e siti della Rete Natura 2000.....	12
6.2.2 Valutazione territoriale e ambientale delle aree per la localizzazione di GSV/CC.....	13
6.2.3 Valutazione degli effetti ambientali.....	13
7. VERIFICA DEGLI EFFETTI FINANZIARI DELLA VARIANTE.....	14
8. PARTECIPAZIONE E CONSULTAZIONE PUBBLICA.....	14
8.1 Strumenti e fasi della partecipazione.....	15
8.2 Sintesi dei risultati dei processi di consultazione e confronto.....	15
8.2.1 Verbale della Conferenza di pianificazione.....	16
9. IL PROGRAMMA DI MONITORAGGIO.....	16
9.1 Gli indicatori per il monitoraggio della variante.....	16
10. SINTESI DEL PROCESSO DI RENDICONTAZIONE URBANISTICA.....	17
11. CONCLUSIONI.....	17



## Premessa

L'articolo 4, comma 6, del Decreto del Presidente della Provincia 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg e s.m., dispone che al rapporto ambientale sia allegata una sintesi non tecnica dei contenuti del piano o programma e del rapporto ambientale stesso. L'allegato III al predetto Decreto precisa che la sintesi non tecnica è elemento sostanziale del rapporto ambientale e che costituisce lo strumento per la divulgazione dei principali temi affrontati dal processo di Rendicontazione urbanistica per la comunicazione dei relativi risultati con un linguaggio comprensibile anche ai non esperti. Pertanto, il presente elaborato costituisce una sintesi del Rapporto ambientale con riferimento alle caratteristiche della variante (la cosiddetta "logica") e alle varie fasi del processo di Rendicontazione urbanistica della variante al PRG di adeguamento ai criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale.

## 1. IL PROCESSO DI RENDICONTAZIONE URBANISTICA DELLA VARIANTE

### 1.1 Aspetti normativi e procedurali generali

Il processo di rendicontazione urbanistica è stato introdotto dal Decreto del Presidente della Provincia 14 settembre 2006 n. 15-58/Leg., da ultimo modificato con D.P.P. 24 novembre 2009, n. 29-31/Leg ai sensi della dell'articolo 11 della Legge provinciale 15 dicembre 2004, n. 10, in attuazione della Direttiva Europea 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti ambientali di determinati piani e programmi sull'ambiente definita anche "Valutazione ambientale strategica" (VAS). La rendicontazione urbanistica risulta disciplinata anche dall'articolo 20 della Legge urbanistica provinciale 4 agosto 2015, n. 15.

L'obiettivo della VAS è 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"*.

Ai fini della conduzione del processo di Rendicontazione urbanistica sono stati individuati i seguenti soggetti:

- 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, 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 e ss. mm., la struttura organizzativa competente si è avvalsa del Servizio Ambiente.
- Struttura ambientale: è individuata nel Servizio Ambiente del Comune di Trento.

Tenuto conto che la presente variante al PRG è finalizzata alla individuazione delle aree per l'insediamento di GSV/CC i Servizi Ambiente e Urbanistica e pianificazione della mobilità hanno accertato l'obbligo di assoggettare la variante a Rendicontazione urbanistica.

## 1.2 Impostazione metodologica della Rendicontazione urbanistica

Preliminarmente all'avvio delle varie fasi di Rendicontazione urbanistica, è stato definito il gruppo di valutazione, gli strumenti utilizzati, le fonti informative. Inoltre, sulla base degli "indirizzi metodologici" provinciali si è provveduto a organizzare il Rapporto ambientale secondo le seguenti fasi:

- descrizione del contesto territoriale e ambientale;
- definizione degli scenari territoriali;
- definizione del "quadro logico" della variante;
- costruzione degli scenari e delle alternative di variante;
- valutazione degli obiettivi e delle strategie di variante;
- valutazione delle azioni di variante (ed eventuale studio di incidenza ambientale della variante sui siti della Rete Natura 2000);
- verifica degli effetti finanziari;
- valutazione del processo di partecipazione e consultazione;
- definizione del programma di monitoraggio.

## 2. IL CONTESTO TERRITORIALE E AMBIENTALE

### 2.1 L'analisi SWOT ambientale del Territorio Val d'Adige

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 per il Comune di Trento il PRG "tiene luogo" del PTC, la presente valutazione si configura principalmente come

rendicontazione rispetto agli elementi emersi e valutati dal PUP e dal Rapporto del Politecnico di Torino. A tale fine, sono stati considerati i punti di forza e di debolezza evidenziati dal PUP con riferimento al Territorio Val d'Adige che hanno costituito il punto di riferimento per la successiva fase di valutazione delle strategie e degli obiettivi della variante al PRG.

È evidente che la Variante oggetto di questo rapporto, occupandosi unicamente della programmazione di urbanistica commerciale, risulta difficilmente confrontabile con la vastità dei temi proposti dalla SWOT ambientale e peraltro riferita all'intero territorio Val d'Adige. Questa "differenza di scala" non preclude comunque una verifica di coerenza con alcuni specifici aspetti, come quello del consumo di suolo, del paesaggio, della qualità ambientale e urbana.

## 2.2 Il quadro di riferimento ambientale

Ai fini della valutazione degli scenari e delle azioni della Variante è stato definito il quadro ambientale attuale con lo scopo di individuare le criticità e le opportunità presenti sul territorio comunale e quindi indirizzare correttamente le scelte e gli obiettivi di piano.

In particolare sono state analizzate le principali componenti ambientali – aria, traffico, rumore, suolo, acque, elettromagnetismo – da cui sono emerse alcune criticità relativamente alla qualità dell'aria, rumore, suolo.

## 2.3 La programmazione urbanistica del settore commerciale

La localizzazione delle GSV da parte del PRG di Trento si è basata sull'approfondimento degli scenari territoriali definiti nell'ambito dell'incarico di consulenza scientifica avente ad oggetto "Applicazione della valutazione integrata territoriale per la costruzione di scenari territoriali del commercio in provincia di Trento", svolto tra il 2011 e il 2012, affidato dalla Giunta provinciale, con deliberazione n. 1017 del 13 maggio 2011, al Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio (DIST) del Politecnico di Torino. Tale consulenza ha portato, attraverso la sperimentazione della cosiddetta "Valutazione Integrata Territoriale" (VIT), all'analisi aggiornata dei processi di insediamento commerciale nella Provincia di Trento e alla progettazione di scenari territoriali dominanti e prospettici per i territori provinciale. Inoltre, al fine di costruire un quadro conoscitivo, aggiornabile periodicamente, delle dinamiche in atto a supporto delle scelte di pianificazione urbanistica commerciale, nel 2014 è stata affidata al DIST del Politecnico di Torino una ulteriore consulenza avente ad oggetto "Applicazione dei criteri della metodologia di valutazione integrata territoriale nel comune di Trento".

## 3. GLI SCENARI TERRITORIALI DEL COMMERCIO

### 3.1 Gli scenari territoriali del commercio nel Territorio Val d'Adige

In considerazione dei contenuti della presente variante si è fatto riferimento agli scenari territoriali del commercio definiti dal Politecnico di Torino e declinati in uno scenario dominante (commercio) e in uno scenario prospettico (*marketing*). Dall'analisi di tali scenari è emersa anzitutto la rete di relazioni esistente tra il polo centrale del Territorio Val d'Adige (e in particolare il Comune di Trento) e le comunità contermini, in relazione a flussi connessi alla presenza di servizi-funzioni urbane (verso il Territorio Val d'Adige), funzioni residenziali (dalla Val d'Adige, ad esempio, verso la vicina Val di Cembra o verso la Valle dei Laghi). È stata rilevata, inoltre, la debolezza della relazione esistente tra il polo di Rovereto e quello di Trento, connessa a deboli flussi turistici (bidirezionali, rispetto alle diverse risorse culturali – eventi e musei – presenti nelle due città), oltre che alla localizzazione, a Trento, delle principali strutture amministrative e provinciali. Per quanto riguarda invece la dinamica dei flussi commerciali, è stato essenzialmente confermato come polo centrale il Territorio Val d'Adige – ed in particolare il Comune di Trento – che interagisce in maniera duplice con le comunità contermini. Infine, è stata evidenziata la relazione di dipendenza delle comunità Alta Valsugana e Rotaliana dall'offerta commerciale delle GSV della Val d'Adige e la forte relazione reciproca con la Vallagarina.

#### 3.1.1 *La struttura distributiva dell'offerta commerciale nel Comune di Trento*

Dall'analisi della struttura distributiva dell'offerta commerciale presente nel Comune di Trento è emerso che le Circoscrizioni di fondovalle (Gardolo, Oltrefersina e Centro Storico-Piedicastello) assorbono oltre l'80% della superficie di vendita (medie strutture e grandi strutture di vendita) complessivamente presente sul territorio comunale. Inoltre, in tutte e tre le Circoscrizioni, l'offerta presenta un buon livello di specializzazione e di dotazione in rapporto alla consistenza demografica.

#### 3.1.2 *Verifica di compatibilità commerciale all'insediamento di GSV/CC*

Il Politecnico di Torino ha condotto su ventuno aree segnalate dall'Amministrazione comunale una verifica di compatibilità con l'insediamento di GSV/CC rispetto alle caratteristiche attuali e prospettiche della rete distributiva comunale. Il processo di analisi delle aree considerate inizialmente ha portato alla selezione di otto zone maggiormente idonee a ospitare potenziali nuove GSV/CC e alla individuazione di tre ambiti urbani omogenei di riferimento sulla base di due aspetti: il contesto urbano e le vocazioni funzionali (1) e le categorie descrittive del tipo di commercio (2) delle aree esaminate.

*Tabella 1 - Elenco delle aree ritenute idonee all'insediamento di GSV/CC e relativi ambiti urbani omogenei*

(Fonte: rielaborazione da Brunetta et al., 2014)

DENOMINAZIONE AREA	AMBITO URBANO OMOGENEO
C4 Trento, Trento, Via del Brennero - Tridente Atesina - ambito A	STRADA MERCATO
C4pfs Trento, Via del Brennero - Tridente Atesina - ambito F	
C5 Progetto Speciale 2.2 "Scalo Filzi Ambito" A	
D7 Zone terziarie e direzionali comprese nel piano guida di Via del Brennero	
D7 Zone terziarie e direzionali in Via del Brennero ex Motel Agip	
C5 Trento – Area Italcementi - A	POLARITÀ INTEGRATA AL CENTRO STORICO
C5 ex Lenzi ambiti B e C	NUOVA POLARITÀ COMMERCIALE
C5 Progetto Speciale "Trento Frutta"	

#### 4. DEFINIZIONE DEL "QUADRO LOGICO" DELLA VARIANTE

Al fine di rendere esplicite le "logiche" che governano le relazioni fra i problemi rilevati, gli obiettivi e le azioni da intraprendere, i contenuti della Variante sono stati organizzati secondo una classificazione gerarchica in obiettivi, strategie e azioni. In particolare, a partire dagli obiettivi generali si è passati alla definizione delle strategie per poi individuare le diverse azioni che la variante intende adottare per il loro conseguimento. Di seguito è riportata la "logica" della variante in esame ricostruita a partire dalla Relazione illustrativa.

Tabella 2 - Problemi, obiettivi, strategie e azioni della Variante ai fini della localizzazione delle GSV/CC

LOGICA	DESCRIZIONE
<b>PROBLEMA</b>	<b>P-B</b> PRG non adeguato ai nuovi criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale e alle indicazioni del PUP con particolare riferimento alla disciplina e localizzazione delle grandi strutture di vendita al dettaglio (GSV), ai centri commerciali (CC) e al commercio all'ingrosso.
<b>OBIETTIVI GENERALI</b>	<b>OB1-B</b> Adeguare il PRG ai sensi dei nuovi criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale con particolare riferimento alla localizzazione e alla disciplina delle GSV/CC e del commercio all'ingrosso
	<b>OB2-B</b> Limitare il consumo di suolo
	<b>OB3-B</b> Riqualficare in termini territoriali, paesaggistici e ambientali porzioni di territorio urbanizzato
	<b>OB4-B</b> Replicare il modello della città storica e consolidata nei quartieri al fine di evitare la formazione di isole del commercio
<b>STRATEGIE</b> (obiettivi specifici)	<b>S1-B</b> Integrare le norme del PRG con i contenuti dello studio del Politecnico di Torino (quali ad es. la polifunzionalità dell'insediamento)
	<b>S2-B</b> Confermare il sistema commerciale esistente con particolare riferimento alle GSV/CC esistenti. In questo caso non si rende necessaria la loro localizzazione in quanto le norme commerciali già regolamentano la loro possibilità di ampliamento
	<b>S3-B</b> Confermare le zone Ais – Insediamenti storici, quali aree maggiormente vocate all'insediamento di strutture commerciali, anche di grande superficie, in coerenza con le previsioni di legge
	<b>S4-B</b> Localizzare GSV/CC solo nelle aree già destinate dal PRG a insediamento
	<b>S5-B</b> Localizzare GSV/CC su aree già pianificate ma non attuate previa verifica di coerenza con i criteri di urbanistica commerciale

	<p><b>S6-B</b> Localizzare GSV/CC (con la precisazione per aree specifiche della definizione di centro commerciale come somma di attività che superano complessivamente la soglia massima delle medie strutture di vendita e condividono spazi e servizi comuni ma che non ospitano singole grandi strutture di vendita) su aree che per dimensioni necessitano di poter destinare almeno i piani terra a commercio al fine di favorire l'integrazione tra spazio privato e spazio pubblico.</p> <p><b>S7-B</b> Integrare i parametri edilizi delle aree individuate per l'insediamento di GSV/CC con i criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale ai sensi dell'art. 11, comma 2 e dell'art. 13 della LP 17/2010</p>
<b>AZIONI</b> (obiettivi operativi)	<p><b>A1-B</b> Adeguare le norme di PRG con particolare riferimento al Titolo V e creare l'allegato 4.4 - "Programmazione urbanistica del settore commerciale – Parametri e prescrizioni per le aree individuate per l'insediamento di grandi strutture di vendita o centri commerciali" - contenente i parametri delle zone ritenute idonee per la localizzazione di GSV/CC</p>
	<p><b>A2-B</b> Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone miste per la formazione dei luoghi centrali (C4):</p> <p><b>A2.1-B</b> C4 Trento Via del Brennero – Tridente Atesina – ambito A</p> <p><b>A2.2-B</b> C4pfs Trento Via del Brennero – Tridente Atesina – ambito F</p>
	<p><b>A3-B</b> Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone soggette ad interventi di riqualificazione urbana (C5):</p> <p><b>A3.1-B</b> C5 Trento – Area ex Michelin ambito B</p> <p><b>A3.2-B</b> C5 Trento – Area ex Michelin ambito C</p> <p><b>A3.4-B</b> C5 Progetto Speciale 2.2 "Scalo Filzi" ambito A</p> <p><b>A3.5-B</b> C5 Progetto Speciale "Trento Frutta"</p>
	<p><b>A4-B</b> Localizzare GSV/CC in aree destinate dal PRG a zone terziarie e direzionali (D7):</p> <p><b>A4.1-B</b> D7 – Zone terziarie e direzionali comprese nel piano guida di Via del Brennero</p>
	<p><b>A5-B</b> Individuare le zone specificatamente destinate all'attività di commercio all'ingrosso</p>
	<p><b>A6-B</b> Consentire quando necessario l'utilizzo delle aree "Ss" per servizi pubblici destinati a verde o a parcheggio già previste dal PRG nelle singole zone ai fini del dimensionamento dei parametri edilizi richiesti dai criteri di urbanistica commerciale per l'insediamento delle GSV/CC</p>

Nella costruzione della "logica" della variante si è tenuto conto degli scenari commerciali proposti per il Territorio Val d'Adige, della valutazione delle aree ritenute idonee per l'individuazione di GSV/CC condotta dal Politecnico di Torino, delle preoccupazioni emerse nei vari dibattiti avvenuti sia nelle sedi circoscrizionali sia negli incontri con i rappresentanti delle Associazioni di categoria nonché degli emendamenti approvati dal Consiglio comunale in sede di prima adozione.

Dal momento che la presente variante si occupa sia dell'adeguamento dell'assetto normativo ai criteri di programmazione urbanistica sia della individuazione delle aree per l'insediamento delle GSV al dettaglio, per completezza di informazione si è ritenuto opportuno richiamare anche i contenuti dell'adeguamento normativo del PRG.

*Tabella 3 - Problemi, strategie, obiettivi e azioni della Variante ai fini dell'adeguamento normativo ai nuovi criteri di urbanistica commerciale*

<b>LOGICA</b>	<b>DESCRIZIONE</b>
<b>PROBLEMA</b>	<b>P-A</b> Norme del PRG non adeguate ai nuovi criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale e alle indicazioni del PUP
<b>OBIETTIVI GENERALI</b>	<b>OB1-A</b> Adeguare le norme tecniche di attuazione del PRG ai sensi dei nuovi criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale e alle indicazioni del PUP
<b>STRATEGIE</b> (obiettivi specifici)	<b>S1-A</b> Adeguare le norme del PRG
	<b>S2-A</b> Semplificare le norme relative alle destinazioni ammesse negli insediamenti storici (Ais)
	<b>S3-A</b> Estendere la possibilità del commercio al dettaglio nelle zone per servizi per facilitarne l'attivazione, rendere più attrattive e funzionali le nuove zone per servizi e garantire un maggiore

	presidio
<b>AZIONI</b> (obiettivi operativi)	<b>A1-A</b> Adeguare le norme del PRG
	<b>A2-A</b> Mantenere il principio della salvaguardia della componente residenziale negli insediamenti storici ma consentendo ogni modifica tra le altre destinazioni ammesse
	<b>A3-A</b> Individuare le zone per servizi pubblici compatibili con l'attività commerciale e definire i relativi parametri urbanistici
	<b>A4-A</b> Individuare le aree per l'insediamento delle strutture di vendita all'ingrosso

Con riferimento all'adeguamento normativo ai nuovi criteri di urbanistica commerciale, la variante ha esteso la possibilità di insediare il commercio nelle zone per servizi pubblici (Azione A3-A) al fine di agevolare la realizzazione della "città pubblica". Come precisato nella Relazione illustrativa, le norme del PRG già consentono l'insediamento di esercizi di vicinato in alcune zone per servizi (F1-P, F1-SP, F1-NS, G-P, G-CC, F2 e F4) ma la possibilità indifferenziata di insediare esercizi di vicinato e medie strutture di vendita fino a 1500 mq, ammessa dai nuovi criteri provinciali, e quindi la necessità di realizzare anche i relativi spazi di parcheggio di pertinenza, potrebbe rivelarsi un problema di gestione sia delle aree sia del PRG. Per tale motivo, sono stati fissati dei parametri urbanistici, intesi in termini di percentuale massima di superficie o di volume, per il dimensionamento delle destinazioni commerciali. Al fine di poter valutare i potenziali effetti territoriali e ambientali indotti dall'attuazione di tale possibilità è stato previsto il monitoraggio dell'insediamento di attività commerciali nelle zone per servizi pubblici. Di tali effetti si dovrà tenere conto anche nelle convenzioni che saranno stipulate con l'Amministrazione comunale affinché l'insediamento di attività commerciali nelle zone per servizi pubblici non comporti significativi effetti ambientali negativi.

Premesso quanto sopra, il rapporto ambientale si è focalizzato sulla valutazione delle aree selezionate per l'insediamento di grandi strutture di vendite/centri commerciali e del commercio all'ingrosso.

## 5. GLI SCENARI E LE ALTERNATIVE DI VARIANTE

### 5.1 Gli scenari di variante

Come precisato nella Relazione illustrativa, l'Amministrazione comunale ha preso in considerazione i seguenti tre possibili scenari di sviluppo in materia di commercio:

- 1) scenario 1: consiste nel congelamento della rete distributiva attuale con riferimento alle grandi strutture di vendita al dettaglio che si concretizza nel non individuare nuovi spazi commerciali, intesi anche come sommatoria di singoli esercizi di piccole dimensioni la cui superficie è superiore ai 1.500 metri;
- 2) scenario 2: prevede l'individuazione di alcune zone ove è possibile insediare le cosiddette

“grandi strutture di vendita” nei limiti di determinate percentuali di volume sul totale edificato con possibilità di superamento di tali vincoli tramite accordo urbanistico in presenza di progetti ad alto contenuto qualitativo;

- 3) scenario 3: consiste nell'apertura a un ampliamento della struttura distributiva commerciale, con previsione di nuove aree vocate all'insediamento di “grandi strutture” senza imporre dei limiti e senza valutazioni di tipo qualitativo.

### 5.1.1 Confronto tra gli scenari di variante

Per individuare lo scenario più sostenibile in termini ambientali si è proceduto a confrontare i suddetti scenari con gli esiti dell'analisi del quadro di riferimento ambientale. Da tale confronto è emersa innanzitutto la non percorribilità dello scenario 1, relativo alla non attuazione della variante (c.d. “opzione zero” o “*do-nothing*”), dal momento che si è reso necessario adeguare il PRG ai criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale e affrontare il tema della individuazione delle aree per l'insediamento di grandi strutture di vendita al dettaglio e/o di centri commerciali al dettaglio e del commercio all'ingrosso. Inoltre, tale scenario mira a conservare lo stato di fatto limitandosi a consentire l'apertura di attività commerciali di modeste dimensioni in un'ottica di salvaguardia del commercio esistente e precludendo di fatto la possibilità di rivitalizzare zone urbane con presenza di immobili dismessi o di delocalizzare strutture che mal si conciliano con il tessuto urbano circostante.

Quanto allo scenario di massimo sviluppo commerciale (scenario 3), è emerso che lo stesso rischia di favorire la proliferazione di centri commerciali, fenomeno che sarebbe certamente opportuno evitare, sia per l'impatto sulla rete distributiva esistente che per l'impossibilità di delineare a priori progetti di sviluppo commerciale di alta qualità in grado di ampliare l'area di gravitazione commerciale.

Sulla base del suddetto confronto è emerso quindi che lo scenario 2 risulta quello più perseguibile e il più equilibrato in quanto consente di raggiungere gli obiettivi prefissati nonché di aumentare le opportunità riducendo i rischi. Inoltre, lo scenario di variante si è posto l'obiettivo di ridurre o comunque contenere il consumo di suolo, di riqualificare importanti brani della città dal punto di vista urbanistico, ambientale e paesaggistico e di evitare la formazione delle cosiddette “isole del commercio”. Infatti, la localizzazione di grandi strutture di vendita al dettaglio e/o di centri commerciali al dettaglio in aree già destinate dal PRG a insediamento risponde alla logica di riqualificazione di aree esistenti con conseguente risparmio di consumo di suolo. Inoltre, l'individuazione di parametri e vincoli che limitano di fatto il commercio ai piani terra della zona residenziale e in quota maggiore ma comunque residuale rispetto alle altre funzioni nelle aree a destinazione terziaria e direzionale costituisce un elemento necessario per incentivare la rivitalizzazione di tali tessuti urbani secondo una logica di compresenza di mix di funzioni. Inoltre,

la possibilità di superare i limiti quantitativi attraverso un accordo urbanistico, che approfondisca una serie di aspetti sia di tipo infrastrutturale che di potenziale sinergia commerciale con le realtà esistenti, risponde all'esigenza di non escludere a priori lo sviluppo di progetti commerciali che consentano di elevare il rango dell'offerta commerciale di Trento in termini sia quantitativi ma, soprattutto, qualitativi.

Inoltre, le aree destinate all'insediamento delle GSV/CC sono tutte servibili dal tracciato del progetto "Nordus" che nelle previsioni del Piano Urbano della Mobilità rivestirà il ruolo determinante nella gestione della mobilità cittadina.

Il perseguimento di questo scenario di variante consente altresì di dotare il territorio comunale di una rete commerciale in grado di estendere il bacino di utenza oltre i confini comunali, e forse provinciali, assicurando alla collettività risorse aggiuntive per lo sviluppo economico attraverso l'acquisizione di nuovi clienti e arginando il fenomeno cosiddetto del "turismo commerciale". Tali prospettive risultano peraltro pienamente coerenti con gli scenari "dominante" (commercio) e "prospettico" (marketing) delineati per il Territorio Val d'Adige dal Rapporto di ricerca elaborato dal DIST.

## 5.2 Le alternative di variante

Una volta verificata la coerenza tra gli obiettivi della variante e gli scenari commerciali del Territorio Val d'Adige si è proceduto a individuare l'alternativa di variante più coerente con lo scenario di variante attraverso il confronto tra gli obiettivi della variante e le azioni proposte. Nello specifico sono state delineate le seguenti alternative:

- alternativa 1: è riconducibile prevalentemente all'esito dell'analisi condotta dal Politecnico di Torino sulle aree segnalate dall'Amministrazione comunale;
- alternativa 2: consiste nell'approfondimento e sviluppo ulteriore dell'alternativa 1 da parte degli uffici tenendo conto anche dell'esito del confronto con le Commissioni consiliari per l'Urbanistica, lavori pubblici e mobilità e Bilancio, attività economiche e affari generali nonché con alcuni soggetti portatori di interesse;
- alternativa 3: consiste in una rivisitazione dell'alternativa 2 che tiene conto delle preoccupazioni emerse nei dibattiti avvenuti sia nelle sedi circoscrizionali sia negli incontri con le Associazioni di categoria.
- alternativa 4: consiste in una rivisitazione dell'alternativa 3 che recepisce gli emendamenti approvati dal Consiglio comunale;
- alternativa 5: consiste nella sommatoria dell'alternativa 4 e delle zone D5 elencate in Relazione.

Da tale verifica è emerso che l'alternativa 5 consente di raggiungere non solo gli obiettivi prefissati ma anche di porre le basi per una riqualificazione in termini territoriali, ambientali e sociali di alcuni

brani strategici della città, prevedendo in taluni casi la possibilità di insediare GSV/CC e/o incrementare la percentuale di superficie per attività commerciali mediante l'approvazione di un accordo urbanistico con conseguente variante al PRG che, ove previsto, esplori per "ambiti di intervento" le necessità di integrazione infrastrutturale e le possibili sinergie con l'offerta commerciale già presente. Inoltre, per le zone ubicate lungo Via Maccani e per le zone D5, elencate in Relazione, la variante conseguente all'accordo urbanistico dovrà essere assoggettata a VAS e approfondire i seguenti aspetti:

- situazione all'intorno considerando la dotazione infrastrutturale della zona;
- raccordo con i servizi esistenti o da potenziare;
- individuare le soluzioni migliori per l'accessibilità nell'ottica della possibile mitigazione dell'impatto del traffico veicolare;
- ogni altra attenzione richiamata nei criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale.

## 6. VALUTAZIONE DI OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI

### 6.1 Valutazione degli obiettivi e delle strategie

Al fine di verificare la sostenibilità ambientale degli obiettivi e delle strategie della variante sono state condotte le seguenti verifiche:

- verifiche di coerenza interna, finalizzate ad analizzare la coerenza tra gli obiettivi e le azioni della variante e tra i medesimi obiettivi e i contenuti del PRG vigente;
- verifiche di coerenza esterna, finalizzate ad analizzare la coerenza tra gli obiettivi della variante e gli obiettivi di piani sovraordinati, in primo luogo il PUP. Inoltre, è condotta una verifica di coerenza anche rispetto ai principi di sostenibilità del "Piano per lo sviluppo sostenibile 2020 e oltre", agli obiettivi di sostenibilità ambientale del PUP, al Piano Urbano della Mobilità e al Piano provinciale per tutela della qualità dell'aria.

Dalle verifiche di coerenza interna ed esterna degli obiettivi e delle strategie è emersa una sostanziale coerenza delle relazioni rilevate.

### 6.2 Valutazione delle azioni

#### 6.2.1 *Verifica di incidenza su aree a parco e siti della Rete Natura 2000*

Mediante l'ausilio del *software* QuantumGIS (QGIS) è stato possibile determinare i Siti di Importanza Comunitaria interessati direttamente o indirettamente dalle azioni contenute nella variante in esame. Dalla suddetta verifica è emerso che nessuna azione della variante va a

interessare direttamente o indirettamente i siti della Rete Natura 2000.

### *6.2.2 Valutazione territoriale e ambientale delle aree per la localizzazione di GSV/CC*

Sulla base delle considerazioni riportate nel Rapporto VIT del Politecnico di Torino e dei contenuti della Relazione illustrativa della presente variante si è proceduto alla valutazione territoriale e ambientale delle scelte localizzative per l'insediamento delle GSV/CC, riportate nella tavola di "Individuazione delle aree da destinare all'insediamento di grandi strutture di vendita al dettaglio/centri commerciali". Pur trattandosi di aree già destinate a insediamento dal PRG si è ritenuto opportuno verificare la compatibilità delle suddette aree rispetto alle tavole del PUP e ai principali vincoli territoriali. Pertanto, per ciascuna area considerata sono stati individuati i potenziali effetti ambientali attesi dall'insediamento di GSV/CC tenendo conto che è prevista comunque una percentuale massima di superficie destinabile ad attività commerciale, ancorché derogabile in talune zone mediante l'approvazione di un accordo urbanistico con effetto di variante al PRG.

Dalla valutazione delle aree individuate per l'insediamento di GSV/CC, effettuata con il supporto di apposite schede, è emersa una sostanziale compatibilità territoriale e ambientale delle stesse tenuto conto anche del fatto che si tratta di aree già destinate dal PRG a insediamento. Non si è ritenuto necessario verificare la compatibilità territoriale e ambientale delle zone D6a1 – Zona commerciale speciale e D10 – Zona interportuale dal momento che il PRG già consente in queste aree l'insediamento del commercio all'ingrosso.

### *6.2.3 Valutazione degli effetti ambientali*

Si è proceduto a individuare e valutare i potenziali effetti ambientali diretti e indiretti indotti dall'attuazione della variante in esame prendendo in esame le variabili ambientali e territoriali ritenute correlate con le azioni della variante. In particolare, da tale valutazione sono emerse delle potenziali criticità legate all'incremento di traffico e alle sue conseguenze su rumore e qualità dell'aria. A tale proposito, la variante ha previsto il monitoraggio del traffico lungo la viabilità interessata dalla localizzazione delle GSV/CC mediante la raccolta dei dati provenienti dalle spire magnetiche posizionate nel sottofondo stradale. L'individuazione di parametri e vincoli che limitano la superficie commerciale nelle aree considerate dalla presente variante insieme al potenziamento del trasporto pubblico locale (progetto "Nordus"), potranno comunque contribuire alla riduzione, o almeno al contenimento, del traffico veicolare nella zona di Trento nord con conseguenti effetti benefici sulla qualità dell'aria e sul clima acustico. Inoltre, la variante si è posta l'obiettivo di ridurre o comunque contenere il consumo di suolo, di riqualificare importanti brani della città dal punto di vista urbanistico, ambientale e paesaggistico e di evitare la formazione delle cosiddette "isole del commercio". Infatti, la previsione di localizzare grandi strutture di vendita al dettaglio e/o di centri

commerciali al dettaglio in aree già destinate dal PRG a insediamento consente di rispondere alla logica di riqualificazione di aree esistenti con conseguente risparmio di consumo di suolo. Inoltre, l'individuazione di parametri e vincoli che limitano di fatto il commercio ai piani terra della zona residenziale e in quota maggiore ma comunque residuale rispetto alle altre funzioni nelle aree a destinazione terziaria e direzionale costituisce un elemento necessario per incentivare la rivitalizzazione di tali tessuti urbani secondo una logica di compresenza di mix di funzioni. Tali limitazioni insieme al potenziamento del trasporto pubblico locale, mediante in particolare il progetto "Nordus", potranno contribuire alla riduzione, o almeno al contenimento, del traffico veicolare nella zona di Trento nord con conseguenti effetti benefici sulla qualità dell'aria e sul clima acustico. Inoltre, la possibilità di insediare GSV/CC, e più in generale di prevedere la realizzabilità di alcuni interventi che anche oggi presentano un'attrattiva economica, può costituire anche una importante opportunità per sbloccare situazioni stagnanti, e il commercio in particolare può rappresentare una "leva economica" per procedere con le attività di bonifica dei siti inquinati. Inoltre, per quanto riguarda le zone C6, D7, D11 localizzate tra Via Maccani e la ferrovia, la zona C4 situata a sud-ovest della rotatoria di Via Maccani e le zone D5 indicate nella Relazione, in considerazione dell'assenza di informazioni in merito a dati urbanistico-edilizi non è stato possibile effettuare una valutazione dei potenziali effetti ambientali ma unicamente verificare la situazione dello stato attuale dell'ambiente nelle aree interessate. La possibilità di insediare GSV/CC nelle suddette aree sarà comunque vagliata nell'ambito di un accordo urbanistico ai sensi della legge urbanistica provinciale con effetto di variante al PRG che dovrà essere assoggettata a VAS.

## 7. 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 condotta anche una verifica degli effetti finanziari indotti dall'attuazione delle previsioni di piano rispetto alla programmazione economica comunale. A tale fine, è stata effettuata la verifica degli effetti finanziari generati dalle singole azioni di variante dalla quale è emersa l'assenza di ripercussioni sul bilancio comunale dal momento che si tratta di azioni attuate attraverso l'iniziativa privata.

## 8. PARTECIPAZIONE E CONSULTAZIONE PUBBLICA

L'attività di consultazione e di partecipazione all'interno del processo valutativo consente di creare una dinamica democratica e condivisa sulle scelte più generali di gestione del territorio e sulle politiche della città. La partecipazione è da considerarsi non solo come mera applicazione di una norma ma anche, e soprattutto, come opportunità di crescita di una coscienza e consapevolezza

dei processi di pianificazione da parte degli abitanti che vivono e fruiscono il territorio, a partire dai requisiti di fattibilità e di opportunità delle diverse alternative progettuali.

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.

Nel caso specifico, oltre ai soggetti coinvolti direttamente nel processo di rendicontazione urbanistica è stato coinvolto il Servizio Sviluppo economico, studi e statistica del Comune di Trento.

Il coinvolgimento dei portatori di interesse, compreso il pubblico, è stato comunque garantito dalle fasi di pubblicità della variante previste nell'ambito del procedimento urbanistico.

## 8.1 Strumenti e fasi della partecipazione

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

- incontri di partecipazione: rivolti prevalentemente ai soggetti istituzionali quali commissioni consiliari, Giunta provinciale, Circoscrizioni, Associazioni di categoria; comuni convenzionati;
- incontri specifici: con Autorità ed Enti competenti sul territorio comunale, quali .

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

Nel periodo di pubblicazione della variante, avvenuto dal 1 marzo al 31 marzo 2016, sono pervenute 3 osservazioni. Come specificato nella Relazione di queste l'osservazione una non è risultata pertinente in quanto non solo era riferita a una zona di PRG non oggetto di variante ma inoltre la segnalazione contenuta non aveva nulla a che fare con i temi dell'urbanistica commerciale. Per i contenuti e le controdeduzioni delle ulteriori due osservazioni si rinvia al capitolo 4.1 della Relazione. È pervenuta una ulteriore osservazione ma fuori dai tempi previsti per cui non è stato possibile prenderla in considerazione.

Come previsto dalla L.P. 4 agosto 2015, n. 15, articoli 37 e 39, le osservazioni pervenute sono state messe a disposizione del pubblico per la durata di 10 giorni consecutivi, dal giorno 11 al 21 aprile 2016 compreso e sono state pubblicate sul sito internet del Comune le planimetrie con l'indicazione delle parti di territorio oggetto di osservazione e l'elenco degli articoli delle norme tecniche di attuazione interessati. Sono state pubblicate altresì le planimetrie delle parti di territorio oggetto dell'ordine del giorno approvato dal Consiglio comunale con propria deliberazione n. 20 del

27 gennaio 2016. Nel periodo di deposito non sono pervenute ulteriori osservazioni.

### 8.2.1 *Verbale della Conferenza di pianificazione*

In data 30 maggio 2016 è pervenuto il verbale della Conferenza di pianificazione tenutasi il 21 aprile scorso ai sensi dell'articolo 37, comma 6 della L.P. 15/2015 presso la Provincia Autonoma di Trento. In particolare, sono state apportate alcune precisazioni con riferimento in particolare alla previsione di inserire in seconda adozione le zone D5 tra quelle entro le quali è possibile l'insediamento di GSV/CC e integrato il Rapporto ambientale con una serie di analisi e valutazioni inerenti il quadro ambientale soprattutto in rapporto a traffico e conseguente qualità dell'aria e rumore.

## 9. IL PROGRAMMA DI MONITORAGGIO

Come previsto dalla disciplina provinciale in materia di "VAS" il soggetto competente effettua il monitoraggio degli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi dallo stesso adottati al fine di individuare, tra gli altri, effetti negativi impreveduti e di adottare le necessarie misure correttive. A tale fine, il soggetto competente definisce in accordo con la struttura ambientale le modalità e gli strumenti da utilizzare per il monitoraggio. Il piano o programma individua le responsabilità e la sussistenza delle risorse necessarie per la realizzazione e la gestione del monitoraggio. I dati e le informazioni raccolte attraverso il monitoraggio sono tenuti in considerazione nel caso di eventuali modifiche al piano o programma e sono comunque inclusi nel quadro conoscitivo dei successivi atti di pianificazione o programmazione.

Come specificato nelle "indicazioni metodologiche" provinciali per la rendicontazione dei PRG, il verificarsi di effetti negativi durante l'attuazione del piano può dipendere da diversi fattori legati all'attuazione dello strumento urbanistico oppure all'evoluzione del contesto locale. Risulta pertanto fondamentale ai fini della valutazione complessiva dell'attuazione del piano che tutti gli elementi che concorrono a determinare gli effetti – sia positivi che negativi – siano monitorati nel tempo. Il monitoraggio è finalizzato quindi al riscontro e alla verifica progressiva degli effetti del piano sull'ambiente.

### 9.1 Gli indicatori per il monitoraggio della variante

Il programma di monitoraggio della variante al PRG di adeguamento ai criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale è stato definito a partire dalle "indicazioni metodologiche" provinciali per la rendicontazione dei PRG. Tenuto conto che la rendicontazione urbanistica della

variante in esame si configura come rendicontazione rispetto al PUP, il programma di monitoraggio è stato impostato tenendo conto degli indicatori individuati nella Valutazione strategica del PUP e di ulteriori parametri individuati in relazione ad aspetti specifici della variante o ritenuti comunque pertinenti.

## 10. SINTESI DEL PROCESSO DI RENDICONTAZIONE URBANISTICA

In coerenza con quanto previsto dalle “indicazioni metodologiche” provinciali, i contenuti del rapporto ambientale sono stati sintetizzati nel presente elaborato che costituisce elemento sostanziale del rapporto ambientale finalizzato alla divulgazione dei principali temi affrontati dalla rendicontazione e per la comunicazione dei relativi risultati con un linguaggio comprensibile anche ai non esperti. In particolare, la “Sintesi non tecnica” consiste in una sintesi del processo di valutazione, degli aspetti critici della variante e della valutazione, degli impatti rilevanti rispetto alle strategie e alle azioni della variante, nonché delle ragioni delle scelte adottate.

È stata, inoltre, predisposta, da parte del soggetto competente, la “Dichiarazione di sintesi” che rappresenta 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, sintetizza le conclusioni della rendicontazione ed esprime le ragioni delle scelte adottate.

## 11. CONCLUSIONI

La variante in esame si configura come la somma di azioni puntuali che riguardano sostanzialmente modifiche alle norme di PRG finalizzate a consentire l'insediamento di grandi strutture di vendita al dettaglio e/o centri commerciali al dettaglio nelle zone C4, C5, D7 ritenute più idonee e a confermare il commercio all'ingrosso nelle zone D6a1 e D10. Inoltre, è stata prefigurata la possibilità di insediare GSV/CC nelle zone C6, D7, D11 localizzate tra Via Maccani e la ferrovia, nella zona C4 situata a sud-ovest della rotatoria di Via Maccani e in quattro zone D5 che dovrà essere vagliata nell'ambito di un accordo urbanistico così come precisato dalle norme di attuazione del PRG.

Le suddette previsioni sono state confrontate con il quadro di riferimento ambientale attuale dal quale sono emerse delle potenziali criticità legate all'incremento di traffico e alle sue conseguenze su rumore e qualità dell'aria. A tale proposito, la variante ha previsto il monitoraggio del traffico lungo la viabilità interessata dalla localizzazione delle GSV/CC mediante la raccolta dei dati provenienti dalle spire magnetiche posizionate nel sottofondo stradale. L'individuazione di parametri e vincoli che limitano la superficie commerciale nelle aree considerate dalla presente variante insieme al potenziamento del trasporto pubblico locale (progetto “Nordus”), potranno

comunque contribuire alla riduzione, o almeno al contenimento, del traffico veicolare nella zona di Trento nord con conseguenti effetti benefici sulla qualità dell'aria e sul clima acustico. Inoltre, la variante si è posta l'obiettivo di ridurre o comunque contenere il consumo di suolo, di riqualificare importanti brani della città dal punto di vista urbanistico, ambientale e paesaggistico e di evitare la formazione delle cosiddette "isole del commercio". Infatti, la previsione di localizzare grandi strutture di vendita al dettaglio e/o di centri commerciali al dettaglio in aree già destinate dal PRG a insediamento consente di rispondere alla logica di riqualificazione di aree esistenti con conseguente risparmio di consumo di suolo. Inoltre, l'individuazione di parametri e vincoli che limitano di fatto il commercio ai piani terra della zona residenziale e in quota maggiore ma comunque residuale rispetto alle altre funzioni nelle aree a destinazione terziaria e direzionale costituisce un elemento necessario per incentivare la rivitalizzazione di tali tessuti urbani secondo una logica di compresenza di mix di funzioni. Tali limitazioni insieme al potenziamento del trasporto pubblico locale, mediante in particolare il progetto "Nordus", potranno contribuire alla riduzione, o almeno al contenimento, del traffico veicolare nella zona di Trento nord con conseguenti effetti benefici sulla qualità dell'aria e sul clima acustico. Inoltre, la possibilità di insediare GSV/CC, e più in generale di prevedere la realizzabilità di alcuni interventi che anche oggi presentano un'attrattiva economica, può costituire anche una importante opportunità per sbloccare situazioni stagnanti, e il commercio in particolare può rappresentare una "leva economica" per procedere con le attività di bonifica dei siti inquinati.

Nell'impossibilità di valutare ex ante i potenziali effetti ambientali e territoriali generati dall'estensione della possibilità di insediare il commercio nelle zone per servizi pubblici, è stato previsto il monitoraggio dell'insediamento di attività commerciali nelle zone per servizi pubblici.

Si segnala inoltre che, in conformità a quanto disposto dall'art. 8 comma 2 delle norme tecniche di attuazione della Classificazione acustica, non si rende necessario l'adeguamento della cartografia della Classificazione acustica comunale.

Detto ciò si può concludere che la variante al PRG di adeguamento ai criteri di programmazione urbanistica del settore commerciale risulta coerente sia con le strategie, gli obiettivi di sostenibilità e le previsioni del PUP sia con la programmazione economica comunale.