

COMUNE DI MORI
Prot. 0028149 del. 17/12/2021
Class. 6.1



Mori, 15 dicembre 2021

Alla Presidente del Consiglio Comunale di Mori

Mozione

Oggetto: Documento preliminare e rapporto preliminare relativo alla Variante al Piano Urbanistico Provinciale riguardante il Corridoio di accesso Est

Premesso che:

A seguito dell'invio, da parte dell'Ufficio Urbanistica della Provincia Autonoma di Trento in data 27 settembre 2021, della Deliberazione della Giunta provinciale n. 1058 del 25 giugno 2021 avente a oggetto "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso est", si è avuto la possibilità di analizzare e discutere la tematica, anche sulla scorta di quanto espresso in Comunità della Vallagarina con il Decreto del Commissario n. 117 di data 29 settembre 2021.

Si è presa in esame la documentazione già presente in archivio, verificando quanto era stato espresso negli anni sulla tematica (delibera C.C. Mori n. 43 del 29 ottobre 2012) e preso atto dell'opposizione del Consiglio Comunale alle varie ipotesi circolate di completamento dell'autostrada Valdadastico con uscita in vari punti del Trentino, anche se il completamento non andava d'interferire con il territorio comunale, evidenziando le ricadute negative che l'opera avrebbe avuto sul territorio provinciale e, conseguentemente, sulle comunità della Vallagarina.

Come già scritto dalla Comunità della Vallagarina, a mezzo del suo Commissario, nel documento richiamato, il tema è stato oggetto di numerosi incontri con la popolazione, con vari comitati tecnici, con la stessa Provincia ed ha portato ad avere alcune manifestazioni di interesse all'opera ma molte manifestazioni contrarie alla stessa, con visioni differenti delle stesse motivazioni.

Ora il Consiglio Comunale del Comune di Mori viene chiamato ad esprimere un parere, sotto forma di osservazioni, in merito al documento preliminare ed al rapporto preliminare relativo alla Variante al Piano Urbanistico Provinciale riguardante il Corridoio di accesso Est, come previsto dal comma 2 dell'art. 28 della L.P. n. 15/2015.

Dopo la disamina fatta sulla documentazione pervenuta, e richiamando quanto espresso dalla Comunità della Vallagarina e dal Consiglio Comunale di Rovereto, facendo espresso riferimento al documento allegato e redatto dal Comune di Rovereto, che si ricorda essere il territorio più interessato dall'opera, e riassumendo l'elencazione sintetica delle osservazioni che trovano completa estensione e definizione nel citato rapporto:

Osservazioni afferenti l'ambito procedimentale:

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

n. 2: la documentazione approvata e pubblicata dall'Amministrazione provinciale risulta del tutto generica e insufficiente per formulare osservazioni compiute e dettagliate nel merito. In seno agli atti, messi in disponibilità dell'amministrazione, non si rinvengono in termini chiari ed oggettivi, gli obiettivi cardine che dovrebbero supportare secondo rigore motivazionale la pianificata variante al PUP;

n. 3: gli obiettivi enunciati nel rapporto preliminare, oltre ad apparire contraddittori sembrano incoerenti, inadeguati, carenti e parziali alla luce delle previsioni di metodo ed ai criteri ispiratori contemplati nel PUP vigente; gli stessi appaiono per nulla consoni: al perseguimento dello sviluppo delle vocazioni territoriali e ad una crescita equilibrata della comunità al fine di rafforzare il benessere collettivo. In questa prospettiva gli obiettivi non risultano sostenibili e non mirano ad uno sviluppo centrato sulla qualità e la loro impostazione appare ben lontana da un approccio basato sulla continuità, sul coinvolgimento e sulla condivisione;

n. 4: la proposta formulata non pare sintetizzare, in termini adeguati, gli obiettivi e le finalità volte a preservare le invarianti ambientali, storiche ed identitarie, nonché gli elementi territoriali testimoniali del paesaggio sanciti dal Piano Urbanistico Provinciale. Tali tematiche non vengono affrontate neppure in termini preliminari lasciando tutta la valutazione ad una fase successiva della variante. Infine, non vengono neppure citate in termini di generici obiettivi e prioritarie finalità le evidenze ad oggi in possesso derivanti da studi ed analisi finora condotti;

n. 5: assenza, nell'ambito della documentazione presentata, del benché minimo cenno a supporti motivazionali di natura metodologica preventiva, quali, ad esempio, l'analisi socio-economica del territorio che è chiamata a descrivere un quadro conoscitivo preliminare su cui ancorare, in termini di coerenza, gli obiettivi e le linee di indirizzo. Alla luce di tale considerazione le proposte della Provincia risultano del tutto scorrelate e decontestualizzate non rendendo chiari gli obiettivi e le finalità dichiarate con le reali esigenze del territorio;

n. 6: dalla documentazione presentata non riverbera alcuna indicazione, neppure meramente illustrativa, alla scala di obiettivo generale e di linee direttive, in merito alle soluzioni di approfondimento in materia di analisi delle alternative. Si conferma la mancanza di un quadro conoscitivo anche per il profilo trattato in quanto è auspicabile analizzare in via preventiva le ragionevoli alternative, compresa la non realizzazione dell'ampliamento del corridoio est;

n. 7: la documentazione riporta generiche considerazioni sulle esigenze di collegamento espresse dal sistema produttivo, senza citare, però, dati o documenti a sostegno delle esigenze medesime. L'elaborato presentato dalla Provincia riporta l'origine delle necessità anche economiche, richiamando studi commissionati dalla Camera di Commercio di Vicenza e redatti dall'Università di Verona, senza peraltro far richiamo agli opinion leader locali (Camera di Commercio di Trento, sistema bancario trentino, associazioni di categoria della Provincia di Trento, Università di Trento, ecc.);

n. 8: la documentazione di variante, non fornisce alcun elemento logico, deduttivo e valutativo di natura oggettiva atto a giustificare una rivisitazione della collocazione dei corridoi infrastrutturali di accesso al Trentino. Quanto proposto dalla Provincia prefigura un'idea di corridoio infrastrutturale di accesso privo di ogni ponderata valutazione, anche di carattere multicriteriale, rispetto a quella contenuta nell'attuale PUP. Inoltre non vi è alcun rapporto di spiegazione plausibile rispetto alla ricerca di nuovi corridoi infrastrutturali;

n. 9: il "documento preliminare" e il "rapporto preliminare", inoltre, non riportano né lo stato di progettazione dell'opera, né l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.. Tali aspetti denotano una mancanza di trasparenza dell'agire provinciale. Alla luce di ciò i documenti sono pertanto da considerarsi strutturalmente carenti in quanto privi degli elementi conoscitivi di base (obiettivi generali e linee direttive che si intendono perseguire) su cui impostare il processo di variante al PUP.

Osservazioni afferenti l'ambito ambientale:

n. 10: incoerenza con la strategia approvata con deliberazione della Giunta provinciale di data 14 dicembre 2020 n. 2062 "Approvazione del documento preliminare della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS". L'intenzione di approntare una nuova viabilità infrastrutturata non risulta prevista o neanche allineata rispetto alle strategie provinciali in materia di sviluppo sostenibile recentemente adottate dallo stesso esecutivo provinciale. Gli obiettivi e le linee direttive enunciati dalla Provincia, per quanto attiene il nuovo corridoio di accesso est, sembrano pertanto distonici ed ontologicamente incompatibili rispetto a quelli prefissati in materia di sostenibilità, promozione di modalità di spostamento a minor impatto, miglioramento del trasporto pubblico locale ed intermodale;

n. 11: gli obiettivi ambientali specifici risultano del tutto parziali e di valenza monotematica interessando peraltro spazi territoriali circoscritti. Con la presente osservazione, nella denegata e non creduta ipotesi di reale attivazione delle fasi procedurali successive per la variante al Piano Urbanistico Provinciale, si caldeggia l'integrazione degli obiettivi ambientali specifici riportati nel rapporto preliminare con altri molteplici obiettivi di sostenibilità ambientale interessanti il comparto territoriale dell'asta dell'Adige, con particolare riferimento a quelli di pertinenza del Comune di Rovereto e della Comunità della Vallagarina. L'affiancamento dei nuovi obiettivi specifici garantisce una maggiore oggettività nell'approccio metodologico e nelle analisi valutative sugli impatti scaturibili dal nuovo corridoio di accesso ipotizzato;

n. 12: mancata valutazione, e conseguente estrinsecazione nei rapporti istruttori, delle criticità geologiche, idrogeologiche e di sicurezza del suolo, seppur in termini di enunciazione di obiettivo o linea direttiva da perseguire. Stante la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto, vengono richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti con rischio di estinzione. Tali profili dovranno essere valutati con assoluta attenzione e posti quali imprescindibili indicatori nella eventuale fase di approfondimento. Peraltro tali questioni non vengono considerate nel rapporto preliminare allegato alla deliberazione della Giunta Provinciale n. 1058/2021;

n. 13: obiettivo imprescindibile è la salvaguardia della rete idrogeologica roveretana e del contesto limitrofo. L'intero massiccio del Pasubio, dal punto di vista idrogeologico, è da

intendersi come un sistema altamente fragile ed interconnesso, e quindi lo stesso non potrà essere intercettato in nessuno modo, nemmeno in maniera tangente da qualsiasi tipo di opera, che comprometterebbe in maniera irreversibile sia l'aspetto quantitativo, che qualitativo delle fonti idriche ad esso correlate. La completa assenza di filtri naturali e di difese rende le sorgenti suscettibili nei confronti di ogni tipologia di inquinamento che direttamente o indirettamente potrebbe giungere nel perimetro della montagna. Qualsiasi opera che dovesse essere realizzata anche a valle dei moti di filtrazione, può costituire un drenaggio artificiale e quindi causare un esaurimento, più o meno repentino, dell'acquifero che alimenta le sorgenti basali, tra le quali in primis la sorgente di Spino;

n. 14: nel rapporto ambientale si rinvia ad una fase successiva la definizione e lo sviluppo di un quadro relativo al monitoraggio ambientale. Gli indicatori oggetto di monitoraggio esprimono notevole delicatezza e posto che gli impatti legati alla nuova infrastruttura saranno devastanti, sia nel breve/medio termine, durante la fase di cantiere, sia a lungo termine, in fase di esercizio, gli stessi dovranno essere molteplici e atti a descrivere tutte le condizioni di criticità (emissione di sostanze inquinanti, uso del suolo, superficie impermeabilizzata, aree sottoposte a vincolo paesaggistico e già tutelate, consumi finali di combustibili fossili, emissioni di gas, ecc...). Per rispondere adeguatamente alle esigenze delle politiche di sviluppo sostenibile, caratterizzate da una equilibrata integrazione di fattori ambientali, sociali ed economici, si ritiene che gli indicatori debbano necessariamente essere inseriti in una logica di sistema. Nella denegata e non creduta ipotesi che la procedura trovi prosecuzione, è opportuno quindi disporre di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali;

n. 15: mancata valutazione di iniziative volte alla mitigazione, compensazione ed integrazione territoriale della proposta; nella documentazione oggetto di istruttoria non vengono tratteggiate neppure in termini di obiettivi generali le strategie che si intendono percorrere per la prevenzione e la tutela dell'ambiente, con la conseguente mancanza di ogni riferimento all'analisi preventiva degli impatti generati dall'ipotizzato nuovo corridoio di accesso. La previsione di infrastrutture di tali portata, infatti, deve essere preceduta da congrue analisi atte a considerare le condizioni e le precondizioni ambientali e paesaggistiche, valorizzando le peculiarità attraverso misure volte alla riqualificazione delle aree in cui le opere si inseriscono;

n. 16: incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di pianificazione comunale. Dalla lettura della documentazione afferente la Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est emerge la netta incompatibilità con gli obiettivi dell'Amministrazione per la valorizzazione dell'ambito posto a sud di Rovereto. Nel caso l'iter della variante al PUP proceda ulteriormente si chiede vengano inseriti nella valutazione, tra gli obiettivi generali e specifici, la garanzia di tutela dei profili richiamati nel rapporto istruito;

n. 17: incompatibilità tra quanto previsto dalla variante al PUP e gli ambiti del paesaggio di Rovereto. Il documento adottato non affronta neppure con menzione alle linee ispiratrici e/o direttive da perseguire, la salvaguardia e la congrua tutela di ambiti di orientamento paesaggistico evidenziati dalla pianificazione urbanistica comunale e sovracomunale. Si registra quindi una sostanziale incompatibilità tra le tutele poste per gli ambiti di paesaggio (Parco dei Lavini, Vigneti di Rovereto, Vigneti di Marco, Monte Zugna, frana dei Lavini,

Parco del Cengio Alto, Paesaggio verticale della Ruina dantesca, ecc..) e la proposta infrastrutturale. Si evidenzia la necessità di un adeguato approfondimento e un maggior confronto con l'Amministrazione comunale tenuto conto anche dei progetti di trasformazione che interesseranno la città di Rovereto nel prossimo futuro. Nel caso l'iter della Variante al PUP proceda ulteriormente si chiede vengano inseriti nella valutazione, tra gli obiettivi generali e specifici, la tutela dei profili sopracitati;

Osservazioni afferenti l'ambito normativo:

n. 18: la documentazione presentata si pone in contrasto con le finalità ed i principi generali della Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", sanciti dall'art. 2, con particolare riferimento a quelli volti a:

- "garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti."
- "promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente"
- "prevedere che la formazione degli strumenti di pianificazione territoriale avvenga nel rispetto dei principi di sussidiarietà, partecipazione e valutazione, assicurando il confronto tra Provincia, comunità e comuni, la coerenza delle scelte e l'integrazione e l'aggiornamento del sistema della pianificazione territoriale".

Le finalità sopra espresse non paiono adeguatamente garantite nelle linee direttive che l'Amministrazione provinciale intende perseguire;

n. 19: la documentazione presentata si pone in contrasto con l'obiettivo della limitazione del consumo di suolo sancito dalla Legge Provinciale 4 agosto 2015, n. 15, rubricata "Legge per il governo del territorio", nell'art. 18. La legge per il governo del territorio sancisce infatti che il suolo è un bene comune e costituisce una risorsa non rinnovabile e che, a tal fine, gli strumenti di pianificazione "favoriscono, anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione";

n. 20: la documentazione proposta non menziona il protocollo sui trasporti di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 e conseguentemente, la proposta di variante al PUP non risulta minimamente istruita sulla scorta dei contenuti contemplati nel Protocollo medesimo. Le tematiche, alla base delle indicazioni fornite dall'Europa, nell'ambito della convenzione delle Alpi, non vengono riportate nella procedura condotta dalla Provincia. A tal fine si menziona "la popolazione locale deve essere posta in condizione di determinare essa stessa le prospettive del proprio sviluppo sociale, culturale ed economico, nonché di concorrere alla sua realizzazione nel quadro istituzionale vigente". Ed ancora è fondamentale e preordinato, prima di pianificare nuove infrastrutture "promuovere lo sfruttamento ottimale delle potenzialità delle infrastrutture esistenti". In sintesi il protocollo riporta dei principi e degli impegni, assunti dagli stati firmatari, tra cui l'Italia, che devono essere presi in esame per l'argomento in oggetto, e che segnatamente avrebbero dovuto trovare adeguata evidenza nella documentazione preliminare alla variante al PUP.;

n. 21: la procedura amministrativa condotta dalla Provincia non recepisce la partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle

Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti. Gli Enti territoriali avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure. Si chiede quindi di prefigurare un processo partecipativo concreto degli enti territoriali sulla questione in oggetto, tenendo anche conto che gli enti locali interessati, a mezzo dei propri consigli comunali, hanno già formalizzato il proprio totale dissenso al collegamento infrastrutturale di cui alla presente osservazione;

n. 22: i contenuti del "documento preliminare" e del "rapporto preliminare" non contengono le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. Non vengono riportati i dati viabilistici e/o non si dà evidenza della raccolta in fase istruttoria dei medesimi (anche in un'ottica di origine/destinazione), base sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromi alla variante al PUP. Infine quanto presentato non pare allinearsi con le strategie generali della politica dei trasporti sancita con la Convenzione delle Alpi, che stabilisce quanto segue :

"1. Nell'interesse della sostenibilità le parti contraenti si impegnano ad attuare una gestione razionale e sicura dei trasporti nel contesto di una rete di trasporti integrata, coordinata e transfrontaliera tesa a: [...]

b) sfruttare nel modo migliore i sistemi e le infrastrutture di trasporto esistenti nel territorio alpino, tra l'altro con l'impiego della telematica, e imputare a coloro che li causano i costi infrastrutturali ed esterni, differenziandoli a seconda dell'impatto causato; [...]

d) valorizzare e sfruttare i potenziali di riduzione del volume di traffico.";

n. 23: l'intenzione di realizzare una nuova infrastruttura viaria di collegamento con la Regione

Veneto non trova giustificazione motivazionale rispetto alle indicazioni relative al trasporto su strada contenute nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti. Il protocollo di attuazione della citata convenzione in ambito dei trasporti pone precise condizioni per la realizzabilità di nuove reti viarie per il trasporto "intraalpino". La documentazione preliminare provinciale non menziona minimamente tali disposizioni comunitarie connotando l'istruttoria condotta da gravi lacune e mancanze. La procedura deve quindi essere rivista;

Osservazioni afferenti l'ambito infrastrutturale:

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

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

Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvati;

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

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

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

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

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

- mancanza di condivisione, di reale coinvolgimento e collaborazione fra Enti nelle scelte: in tal senso si ravvisa la mancanza di ascolto delle comunità locali, per aver ignorato le perplessità ed i dissensi espressi nel corso degli anni dai vari consigli comunali, senza peraltro tentare di aprire una via improntata al dialogo e ad una visione di concerto fra le varie realtà territoriali coinvolte;
- mancanza di considerazione dei programmi di governo degli enti locali, dello sviluppo delle vocazioni territoriali e degli aspetti ambientali e paesaggistici locali e mancanza di coerenza con i documenti unici di programmazione dei comuni coinvolti; preme in particolare modo evidenziare l'incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto Sud con quanto previsto dal Documento Unico di Programmazione del Comune di Rovereto e con gli altri strumenti di programmazione

comunali e gli ambiti del paesaggio individuati dal PRG;

- contrasto con i patti sovraprovinciali tesi a valorizzare e salvaguardare il patrimonio paesaggistico, culturale e ambientale montano; si evidenzia in particolare che il “documento preliminare” ed il “rapporto preliminare” non contengono le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. Ed ancora il mancato recepimento della partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell’ambito dei trasporti, che avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure;

- incoerenza con i principi e le finalità della Legge Urbanistica Provinciale laddove prevede di “garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell’ambiente e degli insediamenti” e “promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l’incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l’impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico-edilizio esistente”; ed ancora introduce la limitazione al consumo di suolo “anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione”;

- disallineamento del documento preliminare e del rapporto preliminare presentati dalla Giunta provinciale con gli indirizzi enunciati dall’Esecutivo provinciale stesso nella documentazione della Strategia provinciale per lo Sviluppo Sostenibile – SproSS;

- assenza di dati viabilistici o evidenza di raccolta dei medesimi (anche in un’ottica di origine/destinazione), base sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromi alla variante al PUP;

- assoluta povertà informativa dei documenti preliminari i quali non menzionano e non riportano il progetto di fattibilità 2018-2019 elaborato dalla società autostradale all’interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture.

D’altra parte il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Ed ancora i documenti stessi non riportano lo stato di progettazione dell’opera e l’istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all’epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla Regione Veneto, dalla Provincia Autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.;

- mancata menzione e considerazione delle criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvativi;

- necessità di sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto; nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti con rischio di estinzione delle stesse. Tali profili dovranno essere valutati con assoluta attenzione e posti quali indicatori non negoziabili nelle eventuali fasi di approfondimento;

- carenza degli obiettivi proposti nel documento predisposto dalla Provincia, i quali paiono del tutto generici e difficilmente argomentabili, seppur nella loro parzialità, stante l'assenza di ogni riferimento specifico e concreto anche in termini di meri obiettivi e linee direttive da perseguire;
- carenza nell'ambito degli obiettivi prefigurati di un modello descrittivo delle interazioni tra i sistemi economici, politici e sociali con le componenti ambientali, secondo una sequenza causa-condizione-effetto, in modo da fornire una visione multidisciplinare e integrata dei diversi processi ambientali;
- carenza nell'ambito delle linee direttive della prefigurazione di specifici modelli, quale il DSPIR (determinanti, pressioni, stato, impatti, risposte) sviluppato dalla AEA (Agenzia Europea per l'Ambiente), nell'attuazione del sistema di monitoraggio ambientale;
- apparente impressione che la visione sottesa alla variante al PUP derivi dalla pressione delle nuove viabilità realizzate dalla regione Veneto e quindi la stessa sembra per lo più improntata a subire e rincorrere infrastrutture da altri realizzate piuttosto che governare lo sviluppo della nostra provincia; ed ancora il documento sembra motivato da pressioni economiche indotte dalla realtà veneta anziché da effettivi studi ed analisi di settore condotte in Trentino per la valorizzazione delle realtà locali.

Viste le linee programmatiche approvate dal Consiglio Comunale di Mori con delibera n.1 del 4 gennaio 2021 al capitolo "Cure dell'ambiente e sviluppo sostenibile" 2.1 "Obiettivo: tutela della Vallagarina dal punto di vista ambientale, idrogeologico e paesaggistico - No A31 Valdastico- Descrizione: si conferma la contrarietà alla realizzazione della Valdastico Nord - A31, in quanto ritenuta incompatibile con un modello di sviluppo sostenibile che valorizza il territorio e il paesaggio, dannosa per l'ambiente, rischiosa per le sorgenti.

il Consiglio Comunale del Comune di Mori,

ritenuto che le valutazioni emerse affrontino in maniera esaustiva, puntuale e condivisibile l'analisi dei documenti provinciali,

esprime

la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della Variante al PUP relativa al Corridoio di accesso Est, in considerazione delle numerose criticità e contraddizioni rilevate, della mancanza di coerenza con gli obiettivi dell'Agenda 2030 e dell'antitetica tipologia di modello di mobilità proposto rispetto alla prospettata transizione ecologica cui ci si dovrà attenere nel futuro prossimo.

Il Sindaco

Stefano Barozzi

Assessore all'Urbanistica

arch. Remo Trinco

