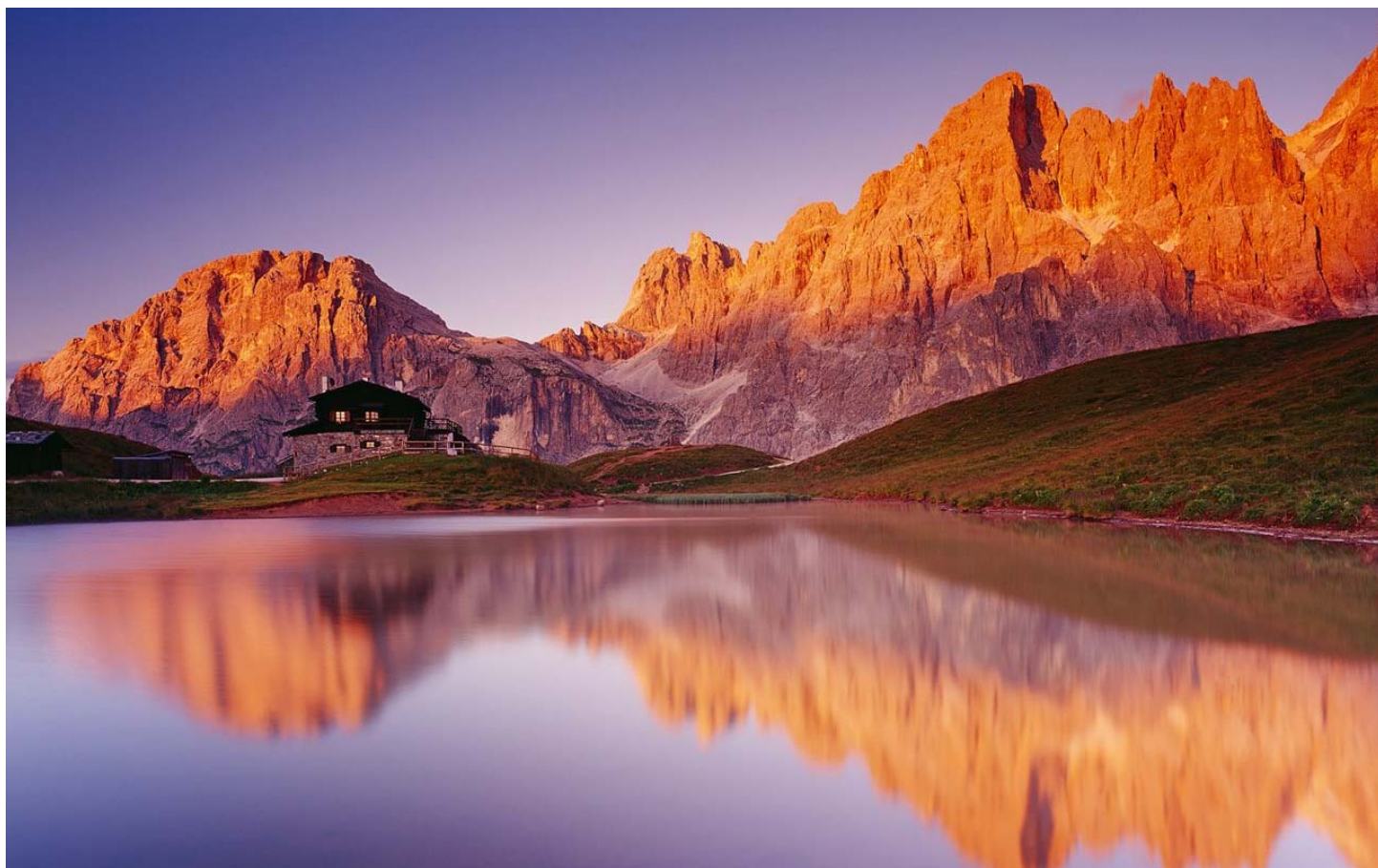




PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

DIPARTIMENTO PROTEZIONE CIVILE E INFRASTRUTTURE
SERVIZIO INFRASTRUTTURE STRADALI E FERROVIARIE

PIANO STRALCIO DELLA MOBILITA COLLEGAMENTO SAN MARTINO DI CASTROZZA-PASSO ROLLE INQUADRAMENTO NORMATIVO



FASE PROGETTO	TIPO ELAB.	CATEGORIA	PARTE D'OPERA	N° PROG.	REVISIONE	SCALA
PGZ	R	110	-	00	0	-

REDAZIONE: dott. ing. Carlo Benigni geom. Gian Marco Richiardone	DATA REDAZIONE: ottobre 2010	COPIA N.:
---	------------------------------	-----------

GRUPPO DI LAVORO <u>dott. ing. Carlo Benigni:</u> -Coordinamenmto tecnico <u>geom. Gian Marco Richiardone:</u> -Redazione documento tecnico e rapporto ambientale <u>dott. ing. Massimo Negriolli:</u> -Supporto metodologico	Visto! IL DIRIGENTE dott. ing. Luciano Martorano IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO dott. ing. Raffaele De Col
---	---

NOME FILE: PGZ.E.000.00.0_ELENCO_ELAVORATI	STAMPA: 27/05/2010	n° PAT: 1
--	--------------------	-----------



Premessa

Il presente documento è stato redatto al fine di fornire un inquadramento normativo per i documenti che costituiscono il Piano Stralcio relativo al collegamento San Martino di Castrozza - Passo Rolle.

Relazione tra Piano Stralcio e altri strumenti pianificatori.

A livello provinciale il sistema della pianificazione e della programmazione economica si compone di un insieme di atti e di documenti organizzati secondo una struttura gerarchica a più livelli in cui i diversi piani e programmi interagiscono dialetticamente tra di loro.

In base a quanto disposto dall'art. 52 della l.p. n. 3/2000, il piano provinciale della mobilità costituisce lo strumento pianificatorio per l'attuazione delle politiche provinciali e per la programmazione delle opere e degli interventi a carattere strategico sotto l'aspetto della mobilità e della mobilità sostenibile, in attuazione del Piano Urbanistico Provinciale e dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381 (Norme di attuazione dello statuto speciale per la regione Trentino - Alto Adige in materia di urbanistica ed opere pubbliche) e coerentemente con gli obiettivi e le azioni strategiche definiti nel Programma di Sviluppo Provinciale.

In particolare, i commi 2 e 3 dall'art. 52 della l.p. n. 3/2000, prevedono che:

“ L'approvazione del piano provinciale della mobilità e dei relativi stralci o aggiornamenti ha efficacia conformativa sotto il profilo urbanistico e prevale su ogni altro strumento di pianificazione territoriale per gli interventi espressamente definiti a livello cartografico dal piano.

Il piano provinciale della mobilità è approvato, anche per stralci tematici o territoriali o relativi a singole opere e interventi strategici, previa conclusione di un'intesa con le comunità interessate, se costituite, ai sensi dell'articolo 8, commi 9 e 10, della legge provinciale 16 giugno 2006, n. 3 (Norme in materia di governo dell'autonomia del Trentino). L'intesa è sottoscritta entro sessanta giorni dal ricevimento della proposta inoltrata dalla Provincia; in caso di inutile decorso dei predetti termini la Provincia può prescindere dal raggiungimento dell'intesa”.



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Relativamente al Programma di Sviluppo Provinciale per la XIV Legislatura (approvato con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 608 del 26.03.2010) e, in particolare, agli interventi di tipo infrastrutturale, per il Piano Stralcio della Val di Fiemme si evidenzia, tra le altre cose, che: *“il completamento della qualificazione della rete viabilistica principale e la sperimentazione, nelle zone a maggiore domanda di mobilità residenziale o turistica, di forme di trasporto alternativo a basso impatto ecologico”*.

Tra gli obiettivi individuati dal PSP si trova:

- “- il miglioramento e potenziamento della rete viabilistica, al fine di liberare i centri abitati dal traffico di attraversamento;*
- la definizione di modalità più efficienti per la gestione della viabilità nelle zone montane, attraverso la sperimentazione di forme di mobilità alternativa.”*

Nel corso del 2007/2008 si è svolta la procedura di valutazione dell'impatto ambientale (VIA) relativa al progetto denominato n. 25/2007V “Impianto di collegamento ‘San Martino di Castrozza - Passo Rolle’ e sovrappasso sciatori a Passo Rolle” (di seguito indicato come VIA-2007-25 o come progetto 2007), localizzato nel territorio del Comune di Siror. Tale progetto rientrava nelle previsioni della variante 2003 al Piano urbanistico provinciale (PUP - l.p. n. 7/2003) che indicava la necessità di sottoporre a procedura di VIA i progetti organici (costituente anche proposta di piano orientativo unitario e coordinato ai sensi dell'articolo 5 della l.p. n. 7/1987 e s.m.) di collegamenti sciistici di diverse aree sciabili (in questo caso area sciabile di San Martino di Castrozza e area sciabile di Passo Rolle), interessanti zone definite a parco naturale (in questo caso Parco naturale Paneveggio Pale di San Martino). La procedura di VIA si è conclusa con il rilascio della compatibilità ambientale, subordinata all'osservanza di prescrizioni, con deliberazione della Giunta provinciale n. 3362 del 30 dicembre 2008.

L'accesso confronto, sia a livello locale che provinciale, emerso sia in sede di istruttoria di valutazione dell'impatto ambientale che successivamente all'adozione del provvedimento di compatibilità ambientale, orientato soprattutto ad individuare la migliore soluzione per effettuare il collegamento tra le due aree, non ad esclusivo utilizzo nel periodo invernale, ha determinato la presentazione di alcune mozioni in Consiglio provinciale, confluite poi nell'approvazione della mozione n. 23/XIV, in data 15 luglio 2009, avente per oggetto *Sospensione dell'iter progettuale per la realizzazione del collegamento San Martino - Passo Rolle*. La mozione impegnava la Giunta provinciale:



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

1. *a favorire il riequilibrio gestionale, economico, finanziario, patrimoniale e nello stesso tempo la fusione delle società a partecipazione pubblica;*
2. *a confermare la volontà di realizzare il collegamento fra San Martino di Castrozza e Passo Rolle nei tempi concordati con la comunità locale ed il protocollo d'intesa approvato con delibera della Giunta provinciale n. 3382 del 30 dicembre 2008 e sottoscritto dai comuni e gli operatori locali;*
3. *a procedere ad un'ulteriore verifica del progetto a livello tecnico, prima di dare corso alla modifica degli strumenti urbanistici e all'approvazione del progetto definitivo, e comunque entro 90 giorni dalla data odierna, con il supporto tecnico e finanziario della Provincia. In questa prospettiva, viene valutata un'ipotesi progettuale preliminare a carattere alternativo rispetto a quelle considerate nell'ambito della procedura di valutazione dell'impatto ambientale, in funzione della variazione ulteriore degli effetti sull'ambiente e sul paesaggio, nonché di un approfondimento degli aspetti concernenti la sostenibilità economica e l'efficacia ai fini della mobilità alternativa, supportando anche finanziariamente eventuali maggiori costi che altre soluzioni dovessero comportare e riaprendo così una nuova fase di dialogo e di confronto con le parti interessate.*

Il protocollo d'intesa di cui alla deliberazione n. 3382/2008, trova fondamento sulla precedente deliberazione della Giunta provinciale n. 1976 del 14 settembre 2007 con cui è stato approvato lo schema di *Accordo di programma quadro per la promozione dello sviluppo sociale ed economico delle valli di Primiero, Vanoi e Mis e per l'attuazione della riforma istituzionale delle amministrazioni locali*, il quale prevedeva alcuni interventi di carattere infrastrutturale a valenza sovra comunale, tra cui in particolare, quelli per la messa in rete delle aree sciabili di San Martino e Passo Rolle. Si riprende, per tale dettaglio, l'accordo di programma quadro:

3. Interventi infrastrutturali strategici

... omissis ...

b) Messa in rete dell'area sciabile San Martino - Passo Rolle

La PAT e le Amministrazioni locali di Primiero concordano sulla necessità di procedere, nel rispetto delle attuali aree di pascolo d'alta quota, alla realizzazione di un intervento infrastrutturale di messa in rete delle aree sciabili di San Martino di Castrozza e di Passo Rolle, finalizzato, in particolare, a



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

valorizzare l'offerta e ad ottenere miglioramenti nel regime dei flussi e della mobilità dell'utenza.

Sotto l'aspetto tecnico realizzativo, sulla scorta di un approfondito percorso di analisi delle varie soluzioni alternative acquisito in sede locale, le Amministrazioni locali fanno proprie le indicazioni di intervento e di localizzazione territoriale di cui al Piano Urbanistico Provinciale, nella forma vigente a seguito della legge provinciale 7 agosto 2003, n. 7, come ulteriormente precisato negli strumenti cartografici e normativi del nuovo Piano Urbanistico Provinciale in corso di adozione.

L'intervento rispetterà comunque la normativa comunitaria, statale e provinciale in materia di tutela delle caratteristiche naturali e ambientali delle aree interessate.

Le Amministrazioni locali si impegnano altresì ad individuare, attraverso dette opere, soluzioni di offerta turistica innovative e alternative anche per la stagione estiva (percorsi ciclo-pedonali e mobilità alternativa).

La PAT si impegna a collaborare con le Amministrazioni locali al fine di individuare, nel rispetto dei limiti territoriali, ulteriori interventi strategici per il completamento dell'attuale offerta turistica invernale ed estiva e di valorizzazione dell'area del Vanoi, quali:

- il potenziamento del collegamento sentieristico e l'eventuale realizzazione di un collegamento per lo sci da fondo tra San Martino e Calaita;*
- la realizzazione di un percorso ciclopedonale, che permetta l'accesso alla valle lungo la stretta dello Schener, per la connessione del Comune di Fonzaso, in Provincia di Belluno, con la rete ciclabile già esistente in Primiero, quale importante infrastruttura viaria di implementazione dell'offerta turistica della valle e primo esempio concreto di attuazione dell'Accordo in essere tra PAT e Regione Veneto in materia di cooperazione tra zone di confine.*

Gli operatori locali del settore e le Amministrazioni locali si impegnano altresì alla predisposizione di un programma generale di sviluppo turistico dell'ambito, nonché di un piano industriale ed economico-finanziario inerente gli interventi, che preveda la partecipazione finanziaria di tutti i soggetti societari interessati, come anche la predisposizione di un progetto complessivo di riassetto



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

societario dei soggetti medesimi, avente l'obiettivo di realizzare una gestione unitaria di tutto il comparto sciistico di San Martino.

Detti impegni costituiranno oggetto di apposito separato Protocollo operativo, tecnico e finanziario da stipulare tra le Parti interessate.

Il protocollo d'intesa, sulla scorta degli elementi sopra riportati, individua gli obiettivi da perseguire:

- *il riequilibrio gestionale, economico, finanziario e patrimoniale delle società Nuova Rosalpina e SIATI;*
- *la fusione delle due anzidette società, una volta raggiunto il loro riequilibrio gestionale, economico, finanziario e patrimoniale;*
- *la realizzazione della messa in rete complessiva delle aree sciistiche di San Martino di Castrozza e Passo Rolle.*

In risposta a tale quadro di impegni, la Giunta provinciale, con propria deliberazione n. 262 del 19 febbraio 2010, ha inserito il succitato collegamento, tra le opere e gli interventi individuati per la predisposizione del Piano provinciale della mobilità, previsto dall'articolo 52 della l.p. n. 3/2000 e s.m.

Infatti il Piano di sviluppo provinciale indica che *la programmazione di nuove opere e di nuovi interventi a carattere strategico sotto l'aspetto della mobilità e della mobilità sostenibile sarà effettuata, in coerenza con le previsioni del piano urbanistico provinciale, nell'ambito del piano provinciale della mobilità, attraverso procedure di concertazione e valutazione previste dalle norme provinciali.*

Il Piano della mobilità costituisce lo strumento pianificatorio per l'attuazione delle politiche provinciali e per la programmazione delle opere e degli interventi di carattere strategico sotto l'aspetto della mobilità e della mobilità sostenibile. L'articolo 42, comma 3 delle norme di attuazione del Piano urbanistico provinciale (PUP), approvato con l.p. n. 5/2008, demanda al Piano della mobilità la definizione delle scelte e degli interventi da realizzare, sia sotto il profilo della previsione urbanistica che dell'adozione di un diverso sistema di mobilità.

La norma prevede che il Piano della mobilità possa essere approvato anche per stralci tematici o territoriali o relativi a singole opere e interventi strategici. In tale senso è stata adottata la d.G.p. n. 262/2010 che ha individuato le seguenti opere:

1. collegamento San Martino di Castrozza - Passo Rolle;
2. mobilità della Valle di Fiemme, per i mondiali di sci nordico 2013;



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

3. variante ai centri abitati di Campitello e Canazei;
4. metropolitana di Trento;
5. collegamento ferroviario Rovereto - Arco e Arco - Ponte Arche - Tione di Trento, nell'ambito del progetto Metroland (linea azzurra);
6. collegamento ferroviario Borgo Valsugana - Soraga e Borgo Valsugana - Imer, nell'ambito del progetto Metroland (linea bianca);
7. collegamento ferroviario Borgo Valsugana - Trento, nell'ambito del progetto Metroland (linea verde);
8. collegamento ferroviario Mezzocorona - Malè, nell'ambito del progetto Metroland (linea gialla).

in particolare la deliberazione prevede che sia approvato un piano stralcio per ogni singola opera individuata dai punti da 1 a 4 e un piano stralcio tematico per l'intero progetto Metroland (punti da 5 ad 8).

La finalità del presente Piano stralcio della mobilità denominato "Collegamento San Martino di Castrozza - Passo Rolle", confermata la necessità e volontà di realizzare il collegamento tra il centro abitato di San Martino di Castrozza e l'area di Passo Rolle, è quindi l'individuazione della migliore soluzione, anche sotto il profilo della sostenibilità ambientale, per la realizzazione di tale collegamento.

La VAS.

La valutazione ambientale strategica (VAS) è un procedimento preordinato all'approvazione di piani e programmi soggetti, per legge, a tale valutazione ed è finalizzato alla preventiva valutazione degli effetti degli strumenti di pianificazione e di programmazione sull'ambiente. Basata sul principio di prevenzione, la valutazione strategica ha l'obiettivo di integrare le verifiche ambientali all'atto dell'elaborazione e adozione di piani e programmi: la VAS si configura dunque come una procedura che accompagna l'iter decisionale, al fine di garantire una scelta ponderata tra le possibili alternative, alla luce degli indirizzi di piano e dell'ambito territoriale in cui si opera, e insieme una sostanziale certezza sull'attuazione delle previsioni che risultano verificate a priori sotto i diversi profili, tenendo in considerazione gli obiettivi di sviluppo sostenibile adottati dalla Provincia.



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Rispetto a questo quadro di riferimento, la legge urbanistica provinciale n. 1/2008 ha, in modo innovativo, declinato la valutazione strategica dei piani come **autovalutazione** (non rinviandola quindi a una diversa autorità), in quanto attività non separabile dal progetto di piano, al fine dell'integrazione di tutte le considerazioni, in primo luogo ambientali, ma anche finanziarie, nel processo di pianificazione territoriale nonché al fine di assicurare la semplificazione del procedimento e la non duplicazione degli atti.

Riferimenti Normativi.

La normativa di riferimento per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è costituita a livello statale dal d.lgs. 152/06 1 "Norme in materia ambientale" (cosiddetto Codice dell'ambiente) e, a livello provinciale dal d.P.G.p. 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg in applicazione della direttiva 2001/42/CE, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

In particolare il d.P.G.p. 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg prevede che venga effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi che presentano entrambi i seguenti requisiti:

- "1) concernono i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale e della destinazione dei suoli;*
- 2) contengono la definizione del quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, la localizzazione o comunque la realizzazione di opere ed interventi i cui progetti sono sottoposti alle procedure di verifica e di valutazione di impatto ambientale."*

Con il **d.P.P. 24 novembre 2009, n. 29-31/Leg.** è stato modificato il regolamento provinciale in materia di valutazione strategica, integrandolo in particolare con le **Linee guida per l'autovalutazione degli strumenti di pianificazione territoriale** (Comunità, Comuni e Parchi). Il **regolamento**, le relative **Linee guida** e le **Indicazioni metodologiche** – queste ultime approvate dalla Giunta provinciale con la **deliberazione n. 349 del 26 febbraio 2010** - danno attuazione al disegno urbanistico complessivo, delineato dal nuovo PUP e dalla Riforma istituzionale, puntando ad assicurare la coerenza tra i diversi livelli di pianificazione – PUP, piani territoriali delle comunità, piani regolatori comunali e piani dei



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

parchi naturali provinciali – per costruire un progetto capace di promuovere le responsabilità delle diverse realtà territoriali, assicurare un atteggiamento di cooperazione tra territori. Sempre nel rispetto della legge urbanistica provinciale, la procedura di autovalutazione, integrata nel processo di formazione dei piani urbanistici, è inoltre differenziata rispetto ai diversi livelli di pianificazione, nell'ottica come detto della non duplicazione degli atti e delle procedure, distinguendo tra autovalutazione degli strumenti della pianificazione territoriale, in primo luogo dei piani territoriali delle comunità e rendicontazione urbanistica dei piani regolatori generali e dei piani dei parchi naturali provinciali, finalizzata alla verifica ed esplicitazione, su scala locale, delle coerenze con l'autovalutazione dei piani territoriali.

In questo quadro l'autovalutazione del piano diventa lo strumento strategico per assicurare la **coerenza** e l'**efficacia** delle previsioni pianificatorie. Si configura come **ragionamento logico** che accompagna il piano nella sua elaborazione, per assicurare gli obiettivi di sostenibilità ambientale e insieme di perseguire la cooperazione tra i territori nell'ottica di concorrere a un progetto di scala provinciale e garantendo la partecipazione e l'informazione dei cittadini rispetto alle scelte di piano.