



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

AGENZIA PROVINCIALE OPERE PUBBLICHE
SERVIZIO OPERE STRADALI E FERROVIARIE

PIANO STRALCIO DELLA VIABILITA' E MOBILITA' DELLA COMUNITA' DELLE GIUDICARIE

TITOLO TAVOLA : INQUADRAMENTO NORMATIVO	FASE PROGETTO ST	TIPO ELAB. R	CATEGORIA EC	
	PARTE D'OPERA	N° PROG. 1	REVISIONE	SCALA —
REDAZIONE:	DATA REDAZIONE:	COPIA N.:		
NOME FILE:	PLOTTAGGIO:	n° PAT: S-789		



**PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
DIPARTIMENTO LAVORI PUBBLICI E MOBILITA'
SERVIZIO OPERE STRADALI E FERROVIARIE**

***“PIANO STRALCIO DELLA MOBILITA’
DELLE GIUDICARIE”***

INQUADRAMENTO NORMATIVO

1	PREMESSE	- 3 -
1.1	STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE GENERALE	- 3 -
1.2	RELAZIONI TRA PIANO STRALCIO E ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE ...	- 3 -
1.3	PROTOCOLLO D'INTESA FRA P.A.T. E COMUNITA' DELLE GIUDICARIE	- 5 -
2	VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (V.A.S.)	- 5 -
2.1	RIFERIMENTI NORMATIVI.....	- 5 -
2.2	V.A.S. – REDAZIONE.....	- 7 -
2.3	V.A.S. – ISTRUTTURA	- 7 -
2.4	V.A.S. – APPROVAZIONE	- 8 -

* * * * *

1 PREMESSE

Il presente documento è stato redatto al fine di fornire un inquadramento normativo per i documenti che costituiscono il Piano stralcio della mobilità delle Giudicarie.

1.1 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE GENERALE

A livello provinciale il sistema della pianificazione e della programmazione economica, sociale e territoriale 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.

Il contesto territoriale del territorio della Comunità delle Giudicarie e le problematiche della mobilità e delle infrastrutture sono descritte nel Programma di Sviluppo Provinciale e nel Piano Urbanistico Provinciale. Il Piano Stralcio trova la sua collocazione nelle indicazioni del programma di legislatura del Programma di Sviluppo Provinciale per la XV Legislatura, dove si cita che, tra le altre cose, *“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 le procedure di concertazione e valutazione previste dalle norme provinciali”*.

In particolare tra gli obiettivi individuati dal PSP troviamo :

- migliorare l’accessibilità in un’ottica di sostenibilità, attraverso:
 - il mantenimento di elevati standard qualitativi della rete viabilistica;
 - lo sviluppo di azioni volte a minimizzare l’impatto del traffico veicolare, con la valorizzazione del trasporto pubblico per la connessione tra sistemi territoriali e di multimodalità di mobilità sostenibile.

1.2 RELAZIONI TRA PIANO STRALCIO E ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

In tema di pianificazione e governo del territorio, il nuovo “Piano urbanistico provinciale” (P.U.P.) , approvato con L.P. n. 5 del 27 maggio 2008, rappresenta lo strumento di riferimento per la programmazione delle scelte territoriali in quanto definisce le indicazioni strategiche, le direttive e le specifiche previsioni di rilevanza provinciale, finalizzate a disciplinare le trasformazioni territoriali.

Il Piano Urbanistico nella Relazione illustrativa al punto 9.4.2 - Reti per la mobilità, indica una serie di corridoi infrastrutturali articolati in “corridoi di accesso” e in “corridoi interni”, che si configurano come fasce territoriali interessate da sistemi di mobilità, destinati ad assicurare i principali collegamenti tra il Trentino e le regioni limitrofe da un lato e i territori interni alla provincia dall’altro. Di seguito si riporta un estratto del PUP relativo ai collegamenti interni alla Provincia.

Il PUP riconosce tre corridoi di accesso, che trovano a Trento, attraverso l’interconnessione dei vari sistemi di mobilità, il proprio nodo comune:

1. il corridoio Nord-Sud, inteso come asse del Brennero e rivolto principalmente all’Europa e all’interconnessione con i corridoi 4 e 10 che con Sempione e Gottardo consente al corridoio 5 di interagire con il Nord Europa;
2. il corridoio Est, rivolto verso il Veneto e all’interconnessione con il corridoio 5 Torino Venezia-Trieste/Koper-Postojina-Lubiana-Budapest-Uzgorod-Lvov-Kiev;
3. il corridoio Ovest, rivolto verso la Lombardia attraverso la Provincia di Brescia.

Per il corridoio Ovest, di interconnessione con la Provincia di Brescia, va evidenziato che esso ha senz'altro una vocazione di carattere turistico, sebbene sopporti giornalmente un carico di transito di mezzi pesanti generato dal sistema produttivo delle valli del Bresciano. E' quindi un corridoio la cui portata di mobilità è inferiore ai primi due, ma che comunque svolge un ruolo importante nelle strategie economiche territoriali della Provincia, per l'interconnessione con gli ambiti turistici delle Giudicarie (Rendena in particolare e Comano) e quindi del sistema produttivo di Storo, Bagolino, Vestone, Idro con il nodo di Trento.

Rispetto all'obiettivo dell'integrazione territoriale interna il PUP individua cinque corridoi interni, intesi sia come insieme di interventi infrastrutturali finalizzati a garantire una migliore accessibilità ai territori che come sviluppo di sistemi di mobilità alternativa alla gomma, che intendono delineare un modello di mobilità alternativa orientato all'integrazione dei territori, alla razionalizzazione dei traffici e al contenimento dell'inquinamento atmosferico.

Fra questi, il corridoio 5: Valli Giudicarie – Valle del Chiese, riguarda anche l'ambito territoriale oggetto del presente Piano.

Lo specifico strumento per l'attuazione del disegno territoriale e infrastrutturale del nuovo "Piano urbanistico provinciale", richiamato dall'articolo 41 delle norme di attuazione del P.U.P., è il "Piano provinciale della mobilità", la cui approvazione compete alla Giunta provinciale e che può essere adottato anche per stralci territoriali. In particolare si rileva che 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 che la sua approvazione o 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.**

Inoltre la L.P. n. 3 del 20 marzo 2000, all'art. 52 "Piano provinciale della mobilità" prevede, al comma 3, che il "Piano provinciale della mobilità" sia approvato, anche per **stralci tematici o territoriali** o relativi a singole opere e interventi strategici, previa conclusione di un'intesa con le comunità interessate.

Alla luce pertanto del art. 52 comma 3 della L.P. 3/2000 è stato redatto il Piano Stralcio della mobilità delle Giudicarie.

Strategie

All'interno dell'Allegato E – *Indirizzi per le strategie della pianificazione territoriale e per la valutazione strategica dei piani* – il Piano urbanistico provinciale fornisce un quadro di riferimento per l'elaborazione dei piani territoriali nonché per la valutazione degli strumenti di programmazione della Provincia, al fine di orientare tali strumenti verso obiettivi strategici coerentemente con l'assetto territoriale ed assicurando continuità tra i diversi livelli di pianificazione. Per supportare tali finalità, all'interno del suddetto elaborato vengono fornite una serie di schede descrittive, articolate per territori, nelle quali si individuano i punti di forza ed i punti di debolezza volti a formulare, per ciascun ambito, delle strategie vocazionali che si configurano come indicazioni da interpretare e sviluppare all'interno degli strumenti pianificatori, affinché il processo di trasformazione avviato, sia coerente con le condizioni territoriali.

1.3 PROTOCOLLO D'INTESA FRA P.A.T. E COMUNITA' DELLE GIUDICARIE

Nell'ambito della programmazione territoriale, infrastrutturale e di mobilità provinciale, la P.A.T. e La Comunità delle Giudicarie, in seguito ai disposti normativi, si sono attivati per analizzare accuratamente le problematiche della mobilità.

Con Delibera di Giunta Provinciale di data 6 settembre 2013 n. 1891 è stato approvato il Protocollo d'intesa preliminare alla stesura del Piano Stralcio delle Mobilità delle Giudicarie.

Il Protocollo costituisce un documento programmatico e strategico che individua le tematiche più rilevanti sulle quali la Provincia Autonoma di Trento e la Comunità delle Giudicarie intendono impegnarsi, definendo obiettivi, linee strategiche, insieme ad iniziative ed azioni specifiche, alle quali entrambi riservano una valutazione prioritaria anche nelle scelte di finanziamento.

La logica complessiva che si pone a fondamento delle proposte riassunte nel Documento Preliminare elaborato dalla Comunità di Valle risponde all'esigenza di migliorare le opzioni della mobilità all'interno delle Giudicarie lungo i seguenti Assi Principali di comunicazione: Tione - Trento e Madonna di Campiglio - Caffaro - Brescia.

In una prospettiva più ampia sono stati considerati anche gli interventi che mettono in collegamento il territorio giudicariense con quelli limitrofi lungo le direttrici alternative, nonché gli interventi di rilevanza per determinati ambiti sovracomunali.

Ribadita l'importanza di realizzare le opere viabilistiche già inserite nel Programma provinciale delle opere viarie nel Documento Preliminare si esprime la piena convinzione che sia necessario procedere nella programmazione degli ulteriori interventi ivi elencati al fine di migliorare la vivibilità e l'attrattività turistica dei centri abitati, ma anche la competitività del territorio giudicariense in generale.

Tali interventi attengono in primo luogo a quelle opere viarie necessarie a liberare alcuni centri abitati dal traffico di attraversamento o per migliorare la sicurezza della circolazione lungo le principali arterie provinciali, oltre che a quelle necessarie per completare la rete provinciale delle piste ciclabili nel territorio comunitario seguendo le dorsali principali già individuate.

Tali proposte si ritengono coerenti e funzionali anche alle scelte programmatiche della Provincia Autonoma di Trento, compresa la prospettata scelta di implementazione del sistema di collegamento ferroviario capace di connettere i vari territori della provincia, oltre che alla sperimentazione di forme di trasporto alternativo a basso impatto ecologico.

L'obiettivo finale è quello di giungere alla realizzazione di un moderno sistema di mobilità integrata, dove le diverse reti di comunicazione si connettono vicendevolmente offrendo varie ed agevoli opportunità di spostamento con mezzi diversi.

2 Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.)

2.1 RIFERIMENTI NORMATIVI

La normativa di riferimento per la Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) è costituita, a livello statale, dal D.lgs. 152/06 1 "Norme in Materia Ambientale" e, a livello provinciale, dalla 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.

La Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) 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 V.A.S. si configura dunque come una procedura che accompagna l'iter decisionale, al fine di garantire una scelta ponderata tra le possibili ipotesi formulate, alla luce degli indirizzi di piano e dell'ambito territoriale in cui si opera. La V.A.S. da una sostanziale certezza sull'attuazione delle previsioni che risultano verificate a priori sotto i diversi profili.

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, nel processo di pianificazione territoriale nonché al fine di assicurare la semplificazione del procedimento e la non duplicazione degli atti.

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. 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 P.U.P. e dalla Riforma istituzionale, puntando ad assicurare la coerenza tra i diversi livelli di pianificazione – P.U.P., piani territoriali delle comunità, piani regolatori comunali e piani dei 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.

L'iter della V.A.S. è quindi un procedimento che prevede varie fasi, riassunte ed ordinate come segue:

- a) redazione – l'elaborazione del Rapporto Ambientale e del Piano Stralcio;

- b) istruttoria – lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione del Rapporto Ambientale e del Piano Stralcio e gli esiti delle consultazioni;
- c) approvazione – la decisione in merito agli esiti;
- d) l'informazione sulla decisione
- e) il monitoraggio

2.2 V.A.S. – REDAZIONE

Come riportato nel capitolo precedente, la redazione del Piano Stralcio è dettata dal Protocollo d'Intesa fra la Provincia Autonoma di Trento e Comunità delle Giudicarie. Il presente capitolo riassume l'iter del procedimento di redazione del Piano Stralcio e nel capitolo seguente verranno invece elencati i vari passaggi della fase di "concertazione" successiva alla fase di approvazione della "proposta di Piano Stralcio".

Dopo una prima fase interlocutoria di incontri, confronti e riunioni svolte fra la Provincia Autonoma di Trento e la Comunità per una parziale condivisione sulle varie soluzioni ed ipotesi redatte secondo le indicazioni del Protocollo d'Intesa, il Servizio Opere Stradali e Ferroviarie ha iniziato la predisposizione degli elaborati progettuali del Piano Stralcio (planimetrie, profili, quantificazioni metriche, economiche e tempistiche ecc...) secondo le indicazioni ricevute e concordate.

Dopo la predisposizione delle prime versioni progettuali, per aver una maggior chiarezza sull'incidenza delle opere a livello ambientale, ed soprattutto per procedere poi con la stesura degli elaborati PGZ-R-220-_-5 "Rapporto Ambientale" e PGZ-R-220-_-10 "Sintesi non tecnica" (costituenti il Piano Stralcio), è stata nominata, in seno alla Provincia Autonoma di Trento, utilizzando personale tecnico specializzato per settore, una commissione per valutare tutti gli aspetti Ambientali interessati.

Tale commissione, presieduta e coordinata dal Servizio Opere Stradali e Ferroviarie, comprendeva personale del Servizio Geologico, del Servizio Bacini Montani, del Servizio Conservazione della Natura e Valorizzazione Ambientale, del Servizio Foresta e Fauna, del Servizio Trasporti pubblici, del Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio e dell'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente, del Servizio Turismo, Servizio Sviluppo Sostenibile e aree protette, Servizio Statistica, Servizio per il Sostegno occupazionale e la valorizzazione ambientale.

Questa commissione si è incontrata periodicamente per discutere di tutti gli aspetti interferenti con le scelte e le ipotesi progettuali redatte ed il personale tecnico ha prodotto, per ciascuna parte infrastrutturale (stradale, ciclo-pedonale, parcheggi ecc...) un contributo valutativo che è stato utilizzato per la predisposizione del Rapporto Ambientale.

Al termine del lavoro di redazione del Piano Stralcio in tutti i suoi elaborati, lo stesso sarà inoltrato alla Giunta Provinciale che provvederà ad approvarlo, qualora d'accordo nelle scelte operate dal Servizio Opere Stradali e Ferroviarie, mediante propria deliberazione.

2.3 V.A.S. – ISTRUTTURA

Dopo l'approvazione della proposta di Piano Stralcio da parte della Giunta Provinciale, tutti gli elaborati redatti verranno depositati per la consultazione presso gli uffici del Servizio Opere Stradali e Ferroviarie e pubblicati sul sito web www.provincia.tn.it.

Parallelamente alla pubblicazione on-line della proposta di Piano Stralcio, il Servizio Opere Stradali e Ferroviarie provvederà a trasmettere, a tutti i soggetti coinvolti ed interessati, il Piano Stralcio della mobilità delle Giudicarie (ad. es. Assessori provinciali, Consiglio Provinciale, Dipartimenti e Servizi provinciali, Comuni interessati dalla procedura ed

eventuali Comuni non interessati dal Piano Stralcio ma che posso avere degli effetti dall'attuazione dello stesso).

Dopo la trasmissione ai soggetti interessati, e non, dalla proposta di Piano, vi è l'avvio della decorrenza dei termini per la pubblicazione all'albo comunale di ogni singolo comune e per il ricevimento di tutti i pareri e le osservazioni da parte degli enti interessati e dai soggetti privati.

Gli enti interessati hanno la facoltà, qualora lo ritenessero fondamentale e nel rispetto dei termini di cui alla procedura, richiedere ufficialmente la convocazione di una Conferenza dei Servizi a meri fini istruttori.

Al termine del periodo di pubblicazione del Piano Stralcio, la Commissione consiliare Permanente, dopo una breve verifica delle osservazioni e pareri pervenuti, provvederà alla stesura del proprio parere di competenza.

Nella presente fase Istruttoria della proposta di Piano Stralcio, il Servizio Opere Stradali e Ferroviarie provvederà alla raccolta di tutti i pareri e/o osservazioni pervenute, redigendo un "riassunto non tecnico" dove verranno riportate tutte le eventuali osservazioni o proposte che si ritengono congrue ed accoglibili.

2.4 V.A.S. – APPROVAZIONE

Al termine della fase istruttoria il Servizio Opere Stradali si attiverà per la predisposizione di tutta la documentazione propedeutica alla approvazione del Piano Stralcio da parte della Giunta Provinciale.

Come anticipato, le opere per cui verrà raggiunta una intesa Provincia Autonoma di Trento e Comunità delle Giudicarie verranno poi inserite nei rispettivi piani di competenza (Piano viabilità, piano trasporti ...)