



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Reg. delib. n. 998

Prot. n.

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA PROVINCIALE

OGGETTO:

Legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15 - COMUNITA' ALTO GARDA E LEDRO - piano territoriale della Comunità - piano stralcio della mobilità (PSM) - APPROVAZIONE CON MODIFICHE.

Il giorno **17 Luglio 2020** ad ore **09:47** nella sala delle Sedute
in seguito a convocazione disposta con avviso agli assessori, si è riunita

LA GIUNTA PROVINCIALE

sotto la presidenza del

PRESIDENTE

MAURIZIO FUGATTI

Presenti:

VICEPRESIDENTE
ASSESSORE

MARIO TONINA
MIRKO BISESTI
ROBERTO FAILONI
MATTIA GOTTARDI
STEFANIA SEGNANA
ACHILLE SPINELLI
GIULIA ZANOTELLI

Assiste:

IL DIRIGENTE

LUCA COMPER

Il Presidente, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta

Il Relatore comunica:

l'articolo 23, comma 1, della legge urbanistica provinciale 4 agosto 2015, n. 15 recante "*Legge provinciale per il governo del territorio*", prevede che la comunità elabori il piano territoriale (PTC) quale strumento di pianificazione del territorio della comunità con il quale sono delineate, sotto il profilo urbanistico e paesaggistico, le strategie per lo sviluppo della comunità, con l'obiettivo di conseguire un elevato livello di sostenibilità e competitività del sistema territoriale, di stretta integrazione tra gli aspetti paesaggistici, insediativi e socio-economici, di valorizzazione delle risorse e delle identità locali.

Va richiamato che l'articolo 35, comma 1, della l.p. n. 15 del 2015 ammette la possibilità di adottare il piano territoriale anche per stralci tematici, corrispondenti a uno o più contenuti previsti dall'articolo 23 della medesima legge. Tale articolo, al comma 2, lettera f), comprende tra i contenuti del piano territoriale della comunità l'individuazione della viabilità e delle reti per la mobilità di valenza sovracomunale, fatti salvi gli interventi contemplati dal piano provinciale della mobilità punto 5).

Si precisa che ai sensi dell'articolo 23, comma 3 della l.p. n. 15/2015, sopra richiamato, le previsioni di valenza sovracomunale relative alla viabilità rientrano tra quelle che hanno effetto conformativo e quindi prevalgono sui contenuti contrastanti del PRG.

Con deliberazione del Consiglio della Comunità n. 36 del 29 novembre 2018 la Comunità ALTO GARDA e LEDRO ha adottato il piano stralcio del Piano territoriale della Comunità relativo al tema della mobilità.

Ai sensi del combinato disposto degli articoli 32 e 35 della legge provinciale n. 15/2015, il piano stralcio della mobilità è stato depositato per 90 giorni consecutivi presso gli uffici della Comunità a disposizione del pubblico e contestualmente, per il medesimo periodo, il progetto di piano è stato pubblicato in tutti i suoi elementi sul sito istituzionale della Comunità.

Ai fini dell'espressione del parere di competenza della Commissione provinciale per l'urbanistica e il paesaggio (CUP) sulla coerenza del piano stralcio delle aree produttive con il PUP, con gli strumenti di pianificazione e con la programmazione di settore, ai sensi del comma 5, lettera b), dell'articolo 32 della l.p. n. 15/2015, la documentazione di piano è stata trasmessa al Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio della Provincia, dove è stata registrata al protocollo provinciale n. 143423 del 04 marzo 2019.

Il procedimento di approvazione della variante è stato sospeso con lettere del Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio rispettivamente di data 08 marzo 2019 e 18 marzo 2019 per approfondimenti istruttori e per l'acquisizione di documentazione di piano integrativa. La Comunità Alto Garda e Ledro ha provveduto a fornire quanto richiesto rispettivamente in data 11 marzo 2019 e in data 26 giugno 2019 e 3 luglio 2019.

Si fa presente che il piano stralcio in argomento è stato anticipato dal Documento preliminare definitivo, approvato dall'Assemblea nell'anno 2014, e dall'Accordo-quadro di programma per l'elaborazione del piano territoriale ALTO GARDA e LEDRO, approvato dalla Giunta provinciale con deliberazione n. 779 del 12 maggio 2015 e sottoscritto dalla Comunità e dalla Provincia ai sensi dell'articolo 22 dell'allora vigente l.p. n. 1 del 2008.

I contenuti del Documento preliminare e dell'Accordo-quadro di programma sono stati assunti come riferimento per la redazione del presente piano stralcio ai sensi delle disposizioni

transitorie dell'articolo 121 della l.p. n. 15 del 2015 che fa salvi gli accordi-quadro sottoscritti ai sensi della previgente legge provinciale n. 1 del 2008.

Il Documento preliminare sopra richiamato riporta indicazioni strategiche per affrontare i temi oggetto del piano stralcio in argomento individuando scenari di sviluppo sostenibile con obiettivi puntuali. Nello specifico il piano stralcio, nella relazione illustrativa allegata definisce gli obiettivi generali con riferimento al Documento preliminare e li riassume in cinque punti:

- "razionalizzazione dei flussi del traffico veicolare presenti nell'Alto Garda e recepimento delle indicazioni del PUP e del Piano provinciale della Mobilità;

- completamento delle reti ciclopedonali di fondovalle, delle connessioni tra la rete di fondovalle e le valli sospese (Valle dei Laghi, Vallagarina, Ledro e Tennesse) e la realizzazione della Ciclopista del Garda lungo le tre direttrici: Riva del Garda-Limone, Riva del Garda-Torbole e Torbole-Navene di Malcesine;

- nuovo collegamento ferroviario tra l'asse Verona-Brennero e la zona produttiva di Arco con il terminal passeggeri al Porto San Nicolò (Lago di Garda);

- potenziamento della navigazione sui laghi attraverso l'individuazione di nuovi scali e tratte navigabili (...) e la riorganizzazione del trasporto pubblico locale;

- ampliamento della città pedonale intesa come intervento di riqualificazione urbana e sociale anche attraverso l'impiego di ausili meccanici (collegamento meccanico tra Nago e Torbole e Skyway/People mover tra l'hub di Riva del Garda e la fascia lago).

Ai fini dell'acquisizione degli elementi di merito dei Servizi provinciali competenti per la valutazione del Piano Stralcio della mobilità da parte della Commissione provinciale per l'urbanistica e il paesaggio (CUP) e sua approvazione in Giunta provinciale, in data 29 agosto 2019 è stata indetta dal Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio la Conferenza di Servizi istruttoria. Contestualmente al Piano stralcio della mobilità la Conferenza di Servizi istruttoria ha esaminato anche il piano stralcio relativo alle aree produttive, adottato dal Consiglio comunale nella medesima giornata del 29 novembre 2018 con deliberazione n. 35, in considerazione della forte relazione che intercorre tra i due temi proposti dalla Comunità. In ragione della menzionata relazione anche la valutazione strategica relativa ai contenuti dei due piani stralcio ai fini della loro verifica rispetto al contesto ambientale e territoriale, nonché della coerenza con il Piano urbanistico provinciale ai sensi dell'articolo 20 della l.p. n. 15 del 2015 e del d.P.P 14 settembre 2006 n. 15/68/Leg. è stata aggregata in un unico documento.

Relativamente ai contenuti del piano stralcio della mobilità, in sede di Conferenza, la Comunità ha illustrato le ragioni che rendono necessaria una revisione della struttura viabilistica dell'Alto Garda, dove si inserisce anche la proposta di collegamento ferroviario, la cui previsione è da considerarsi dirimente per lo sviluppo socio-economico dell'Alto Garda; ha in particolare chiarito che l'hub al Cretaccio non può essere considerato indipendente dalla previsione di rete complessiva per la mobilità, punto di riferimento per passeggeri e le merci che transiteranno nel territorio, vista la funzionalità del polo intermodale alla zona produttiva di San Giorgio, nonché, il fatto che il collegamento viabilistico Loppio-Cretaccio sposterà il flusso del traffico attualmente gravante sull'Alto Garda.

In merito al documento di valutazione, con specifico riferimento al piano stralcio della mobilità, il Servizio Autorizzazioni e valutazioni ambientali ha evidenziato che il documento richiede un approfondimento; nello specifico il Servizio provinciale ha rilevato che "A partire dal Documento preliminare si sta demandando a fasi successive il processo di valutazione, senza assicurare quegli approfondimenti auspicati delle tematiche con ricadute di valenza ambientale. (...)

Un altro aspetto che si ritiene importante affrontare in modo approfondito nel rapporto ambientale è la previsione del nuovo collegamento ferroviario e, in particolar modo, se risulta o meno contemplato anche come trasporto merci, in quanto determinerebbe delle inevitabili ricadute sulle caratteristiche del cosiddetto 'hub' previsto in zona Cretaccio". Infine, il rappresentante del Servizio ha evidenziato che "c'è un incremento della previsione del trasporto su acqua che interessano il lago di Garda e il lago di Ledro, con relativa apertura di nuovi porti e linee per traghetti. Tale previsione del piano per la mobilità, può avere degli effetti tali da richiedere forme di coordinamento provinciale o extraprovinciale; questo aspetto è da esaminare anche per gli effetti sulla qualità delle acque dei laghi che andrebbero quantomeno analizzati e precisati in sede di VAS".

La CUP, riunitasi in data 16 settembre 2019, sulla base delle puntuali verifiche condotte dai Servizi provinciali in seno alla Conferenza di Servizi istruttoria tenutasi in data 29 agosto 2019, nonché sulla base delle successive argomentazioni trasmesse dal Presidente della Comunità Alto Garda e Ledro con nota del 02 settembre 2020 (prot. PAT 536819) a sostegno della coerenza della previsione ferroviaria indicata nel piano stralcio rispetto alle indicazioni del Documento preliminare, con verbale di deliberazione n. 03/2019 di data 16 settembre 2019, che si allega come parte integrante e sostanziale al presente provvedimento sub lettera A), ha espresso il parere di competenza nel quale sono stati ripresi gli esiti delle valutazioni espresse dai Servizi provinciali interpellati. Nel parere la CUP, in considerazione delle problematiche connesse alle singole proposte di intervento di riorganizzazione del sistema della mobilità del territorio dell'Alto Garda e Ledro, ha espresso una valutazione con la quale, nel riconoscere e condividere la ricerca di una visione orientata ad un nuovo sistema di mobilità del territorio, evidenzia la necessità che gli interventi proposti si traducano in previsioni conformi alle competenze assegnate e siano integrati e approfonditi sulla base delle tematiche affrontate in sede di esame provinciale secondo le condizioni e le osservazioni esposte nel testo della valutazione stessa, al fine di differenziare la parte strategica da quella conformativa e garantire la coerenza del piano stralcio della mobilità con il quadro delineato dal Piano urbanistico provinciale.

Sotto il profilo dei vincoli preordinati alla sicurezza del territorio, nel richiamare l'obbligo di assicurare il rispetto dei piani approvati dalla Giunta provinciale in materia (PGUAP, Carta di sintesi geologica provinciale, Carta delle risorse idriche), nel parere della CUP vengono riportate le valutazioni di competenza ai fini della verifica preventiva del rischio idrogeologico determinato dalle nuove previsioni pianificatorie proposte, di carattere sia generale sia puntuale espresse dal Servizio Geologico, dal Servizio Bacini montani, dal Servizio Prevenzione rischi, dall'Agenzia provinciale per le risorse idriche e l'energia e dal Servizio Foreste e fauna, alle quali la Comunità è chiamata a dare risposta in sede di adozione definitiva del piano.

Relativamente alla verifica rispetto al quadro strutturale del Piano urbanistico provinciale vengono richiamate le valutazioni espresse dalle strutture provinciali interpellate sui contenuti del piano competenti in materia di Reti per la mobilità (trasporti pubblici e viabilità), di gestione dei percorsi ciclopedonali e valorizzazione ambientale, di gestione impianti (ADEP), di tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e di foreste e fauna; sotto il profilo prettamente urbanistico e paesaggistico la CUP, in considerazione del fatto che la viabilità di livello provinciale compete al Piano provinciale della mobilità (articolo 41 delle norme di attuazione del PUP), chiarisce che all'interno del piano stralcio l'introduzione di nuove previsioni viabilistiche proposte quali interpretazione dei "collegamenti funzionali" del PUP" e le modifiche dei tracciati delle strade di progetto del PUP, possono assumere solo valore orientativo e non conformativo come le previsioni viarie di carattere sovralocale di competenza del PTC. Chiede pertanto di distinguere nella cartografia del piano stralcio la valenza strategica delle previsioni provinciali.

Come richiamato dal verbale della Conferenza istruttoria, la CUP ha inoltre rilevato che la previsione dell'hub deve trovare precise motivazioni rispetto alle effettive scelte in materia di mobilità, in quanto determinerebbe una consistente riduzione del suolo agricolo con conseguente trasformazione paesaggistica di un ambito significativo della piana tra Arco e Riva del Garda. Al

riguardo sono stati ripresi i contenuti dell'accordo quadro per la predisposizione del PTC dell'Alto Garda e Ledro, dove si riteneva opportuno la valutazione di localizzazioni alternative dell'hub, anche in interrato, proprio per evitare ulteriori forme di consumo di suolo agricolo. Con riferimento al tracciato ferroviario proposto, la CUP prende atto della valenza di indirizzo di detta previsione, rinviando agli strumenti di merito; segnala in ogni caso l'opportunità di attestare il terminal della nuova infrastruttura in corrispondenza dell'hub, evitando il proseguimento della linea fino al lago e razionalizzando nell'hub tutte le funzioni di servizio.

Come evidenziato nel verbale della Conferenza di servizi riguardo alla necessità di recepire in obiettivi puntuali le indicazioni strategiche del Documento preliminare, che individua scenari di sviluppo sostenibile, la CUP evidenzia l'importanza di azioni pianificatorie capaci di trasporre entro i piani stralcio la valenza strategica della visione sottesa a tale documento. Solo in questo modo si potranno evidenziare le azioni prioritarie e la sequenzialità delle diverse fasi di attuazione che, per portata degli interventi proposti, non potranno che trovare compimento in momenti distinti. A tali fini è necessario comprendere la valenza e gli effetti delle singole previsioni urbanistiche non solo con riferimento al compimento e completamento del disegno del piano, ma anche con riferimento alle fasi intermedie (realizzazione degli interventi connessi con il nuovo tracciato ferroviario indipendentemente dai tempi di realizzazione della ferrovia). In merito alle previsioni riferite al tema della mobilità che il piano stralcio andrà a confermare la CUP evidenzia la necessità che le stesse siano accompagnate da analisi dei flussi e da approfondimenti specifici che sappiano accertare l'effettiva efficacia della previsione e, al contempo, gli effetti sulla riorganizzazione del sistema della mobilità. La verifica di tali effetti dovrà essere condotta sia con riferimento al quadro definitivo di riorganizzazione del sistema della mobilità, che con riguardo alle fasi intermedie, di attuazione parziale. In entrambi i casi dovrà essere considerato anche il traffico indotto che sempre si genera allorché un sistema viabilistico viene modificato, rendendo talune località più facilmente raggiungibili. È fondamentale che il piano stralcio consideri anche le connessioni con la zona delle strutture fieristiche, sia dall'abitato che dal sistema a rete dei parcheggi di attestamento. Infine per quanto riguarda le norme di attuazione del piano stralcio in oggetto, il parere della Commissione, oltre a esprimere alcune precisazioni in merito ad alcuni contenuti, rileva la necessità che le norme vengano integrate dalle disposizioni attinenti i contenuti conformativi, che dovranno essere posti in evidenza anche negli elaborati cartografici, e che vengano individuati i termini entro i quali gli strumenti urbanistici dovranno adeguarsi.

Con lettera protocollo n. 584680 di data 24 settembre 2019 il parere della CUP n. 03/2019 sopra richiamato è stato trasmesso alla Comunità ALTO GARDA e LEDRO ai fini dell'adozione definitiva. Si evidenzia che con l'espressione del suddetto parere il procedimento relativo all'esame tecnico del piano stralcio del PTC in oggetto della durata di 90 giorni, iniziato il giorno 05 marzo 2019 (giorno successivo alla data di arrivo della richiesta da parte della Comunità), tenendo conto delle eventuali sospensioni intervenute per richiesta di integrazioni da parte della Provincia, è da ritenersi concluso nei termini di legge.

Preso atto del parere della CUP, con verbale di deliberazione n. 30 di data 12 dicembre 2019, il Consiglio della Comunità ALTO GARDA E LEDRO ha provveduto alla definitiva adozione del piano stralcio della mobilità ridefinendo i suoi contenuti sulla base delle osservazioni espresse dalla CUP e dai Servizi provinciali interpellati, e richiamato le argomentazioni e gli ulteriori elementi motivazionali espressi dalla Comunità Alto Garda e Ledro in sede di controdeduzione al parere della Commissione a sostegno delle nuove previsioni che si è ritenuto di inserire in accoglimento delle osservazioni pervenute in fase di deposito e di quelle che si è ritenuto di confermare in sede di adozione definitiva della variante.

Con nota pervenuta in data 24 dicembre 2019, registrata al protocollo PAT n. 834093, la Comunità ha trasmesso l'intera documentazione alla Provincia per l'adozione dei provvedimenti di competenza.

Nella deliberazione n. 30/2019 sopra richiamata, si fa presente che nel periodo di deposito del piano, previsto dall'articolo 32, commi 3 e 4, della l.p. n. 15/2015, le numerose osservazioni pervenute nel pubblico interesse sono state esaminate e valutate nei termini descritti nell'elaborato specifico allegato al piano denominato "Riscontro alle osservazioni e ai pareri pervenuti". In relazione all'esito delle valutazioni effettuate su tali osservazioni, gli elaborati di piano sono stati aggiornati e integrati.

Con nota di data 13 febbraio 2020, protocollo n. 100310, il Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio, esaminati gli elaborati del piano stralcio in argomento come adottati in via definitiva rispetto alle valutazioni contenute nel parere della CUP n. 03/2019, e preso atto delle "controdeduzioni al parere della CUP" espresse dalla Comunità, ha rilevato che la Comunità in accoglimento delle osservazioni provinciali ha predisposto una parziale revisione del piano, fornendo proprie considerazioni e ulteriori elementi motivazionali a sostegno delle scelte ribadite in fase di definitiva adozione del piano stralcio. Conseguentemente il Servizio con la nota sopra richiamata, che si allega parte integrante e sostanziale al presente provvedimento sub lettera B) ha evidenziato la necessità di apportare al piano specifiche modifiche ed integrazioni al fine di permettere l'approvazione del nuovo strumento pianificatorio da parte della Giunta provinciale. Nello specifico, nel richiamare quanto già rilevato dalla CUP in merito alla diversa valenza delle previsioni di collegamento viario di natura strategica di competenza del piano provinciale della mobilità ai sensi dell'articolo 41 delle norme di attuazione del PUP rispetto a quelle di carattere sovralocale di competenza del PTC, si richiedono alcune specifiche integrazioni alla cartografia di piano la cui lettura è stata resa complessa a seguito delle numerose riclassificazioni delle categorie di viabilità operate al fine di ricondurle a indirizzo strategico nonché all'apparato normativo al fine di perfezionare e integrare l'articolato secondo quanto già rilevato in precedenza dalla CUP. Per quanto concerne la verifica dei beni soggetti ad uso civico si rileva la necessità di integrare la documentazione tecnica depositata con gli elementi richiesti dall'articolo 18 della l.p. 14 giugno 2005, n. 6.

La Comunità ALTO GARDA e LEDRO con lettera pervenuta in data 08 luglio 2020 protocollo provinciale n. 394765, ha trasmesso gli elaborati del piano stralcio modificati in recepimento delle osservazioni espresse da ultimo dalla Provincia. Nel documento "Controdeduzioni al parere del Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio della Provincia autonoma di Trento al piano stralcio aree produttive del settore secondario", allegato alla documentazione del piano stralcio in oggetto, la Comunità ha descritto le modifiche apportate al piano stralcio in ottemperanza al predetto parere provinciale, come condivise dalla Comunità.

Ai sensi dell'articolo 18 della legge provinciale 14 giugno 2005, n. 6 (Nuova disciplina dell'Amministrazione dei beni di uso civico) la Comunità ha verificato, in un apposito capitolo della relazione illustrativa del piano stralcio, che "non sono previsti cambi di destinazione d'uso conformativi interessati a particelle gravate da uso civico. Per quanto riguarda le previsioni di indirizzo strategico rivolte ai PRG o alla pianificazione provinciale si demanda l'analisi dei beni gravati ad uso civico laddove la previsione divenga attuativa negli strumenti urbanistici comunali."

Ciò premesso, si propone alla Giunta provinciale l'approvazione del piano stralcio della mobilità del PTC della Comunità ALTO GARDA e LEDRO, definitivamente adottato con verbale di deliberazione n. 30 di data 12 dicembre 2019 dal Consiglio della Comunità, negli elaborati allegati parte integrante e sostanziale al presente provvedimento sub lettera C) comprensivi delle modifiche, come condivise dalla Comunità, conseguenti al parere della CUP n. 03/2019 di data 16 settembre 2019 e alla nota del Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio di data 13 febbraio 2020, protocollo n. 100310;

si dà atto che il procedimento di approvazione del piano stralcio della Comunità Alto Garda e Ledro in oggetto, della durata di 60 giorni, ha avuto inizio il 25 febbraio 2019 (giorno successivo alla data

di arrivo degli elaborati di adozione definitiva) e, tenendo conto delle sospensioni intervenute per richiesta di modifiche della documentazione di piano da parte della Provincia, nonché della sospensione dei procedimenti, a far data dal giorno 23 febbraio 2020 e fino al giorno 8 giugno 2020, disposta dall'Ordinanza del 18 marzo 2020 del Presidente della Provincia di Trento riguardante "Disposizioni relative a misure straordinarie in materia di termini di procedimenti amministrativi in ragione dell'emergenza COVID-19" è da ritenersi concluso dalla data del presente provvedimento.

LA GIUNTA PROVINCIALE

- udito il Relatore;
- visti gli atti citati in premessa;
- vista la L.P. 07.08.2003, n. 7;
- vista la L.P. 27.05.2008, n. 5;
- vista la L.P. 04.08.2015, n. 15;
- a voti unanimi, legalmente espressi,

d e l i b e r a

- 1) di approvare il piano territoriale della comunità – piano stralcio della mobilità della Comunità Alto Garda e Ledro adottato definitivamente dal Consiglio della Comunità con verbale di deliberazione n. 30 di data 19 dicembre 2019 con le modifiche conseguenti al Parere della CUP n. 03 di data 16 settembre 2019 e alla nota del Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio di data 13 febbraio 2020, protocollo n.100310, come condivise dalla Comunità e riportate negli elaborati che, così modificati, costituiscono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento sub lettera C);
- 2) di allegare come parte integrante e sostanziale del presente provvedimento il parere della CUP n. 03/2017 di data 16 settembre 2019 corrispondente all'allegato A) e la nota del Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio di data 13 febbraio 2020, protocollo 100310 corrispondente all'allegato B);
- 3) di dare atto che l'approvazione del piano stralcio in argomento determina aggiornamento del Piano urbanistico provinciale per la parte relativa alla mobilità di valenza sovralocale;
- 4) si dà atto che ai sensi dell'articolo 23, comma 3 della l.p. n. 15/2015 le previsioni del piano stralcio del PTC della Comunità ALTO GARDA E LEDRO in argomento hanno effetto conformativo e prevalgono sui contenuti contrastanti dei PRG;
- 5) di disporre la pubblicazione della presente deliberazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Trentino Alto-Adige ed il deposito degli atti presso la sede della Comunità a norma di legge.

Adunanza chiusa ad ore 11:40

Verbale letto, approvato e sottoscritto.

Elenco degli allegati parte integrante

001 VERBALE CUP

002 PARERE

003 ALLEGATO C)

IL PRESIDENTE
Maurizio Fugatti

IL DIRIGENTE
Luca Comper



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

SERVIZIO URBANISTICA E TUTELA DEL PAESAGGIO
UFFICIO PER LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA E IL PAESAGGIO

COMMISSIONE PROVINCIALE PER L'URBANISTICA E IL PAESAGGIO
(articolo 5, l.p. 4 agosto 2015, n. 15)

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 03/2019

OGGETTO: COMUNITA' ALTO GARDA E LEDRO: piano territoriale della Comunità - piano stralcio della mobilità – riferimento deliberazione del Consiglio n. 36 del 29 novembre 2018

L'anno duemiladiciannove il giorno 16 del mese di settembre, alle ore 14.30, nella sala riunioni della sede di via Mantova 67, convocata dal Presidente, con avvisi recapitati ai singoli componenti, si è riunita la Commissione provinciale per l'urbanistica e il paesaggio.

Presenti i Signori:

VICE-PRESIDENTE: dott.ssa LIVIA FERRARIO

Membri effettivi: **prof. ENRICO ZANINOTTO**
dott. MICHELE LANZINGER
ing. LORENZA PIFFER
arch. SUSANNA SERAFINI
dott.ssa LAURA MARINELLI

Sono presenti l'arch. Angiola Turella, dirigente del Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio, l'ing. Guido Benedetti, direttore dell'Ufficio per la Pianificazione urbanistica e il paesaggio.

Sono presenti inoltre l'ing. Matteo Merzliak e l'arch. Elisa Coletti, funzionari del Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio.

Assiste in qualità di Segretaria la rag. Maria Rita Chilovi, funzionaria del Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio.

La Vice-Presidente, constatata la presenza del numero legale, invita la Commissione a deliberare sull'oggetto indicato.

PREMESSA

Con deliberazione del Consiglio della Comunità n. 36 del 29 novembre 2018, pervenuta in data 4 marzo 2019, prot. n. 143423, la Comunità Alto Garda e Ledro ha adottato il piano stralcio del piano territoriale relativo al tema della mobilità. Si richiama che contestualmente, con deliberazione del Consiglio n. 35 del 29 novembre 2018, è stato adottato anche il piano stralcio relativo alle aree produttive del settore secondario di livello provinciale. L'esame dei due piani è stata condotta in forma congiunta, considerata la relazione forte che intercorre tra il tema della mobilità e quello delle aree produttive. Lo conferma anche la scelta della Comunità di ricondurre l'autovalutazione dei due piani stralcio ad un'unica valutazione ambientale strategica redatta ai sensi dell'articolo 20 della l.p. n. 15/2015 e del d.P.P. 14 settembre 2006 n.15/68/Leg.

Il procedimento relativo al piano stralcio della mobilità è stato sospeso in data 8 marzo richiedendo informazioni ed integrazioni e, in data 18 marzo, sono stati chiesti ulteriori elementi. La documentazione richiesta è pervenuta in data 1 luglio 2019 (prot. PAT 415167) e 4 luglio 2019 (prot. PAT 423931) e il procedimento ha ripreso avvio. In data 19 agosto 2019 è stata trasmessa ulteriore documentazione integrativa, con riferimento alla richiesta di data 8 marzo 2019.

Il piano stralcio relativo al tema della mobilità in argomento è stato anticipato dal Documento preliminare definitivo, approvato dall'Assemblea nell'anno 2014, che riporta indicazioni strategiche per affrontare i temi oggetto del piano stralcio in esame individuando scenari di sviluppo sostenibile con obiettivi puntuali. A seguire, con deliberazione della Giunta provinciale n. 779 del 12 maggio 2015, è intervenuta l'approvazione dell'Accordo-quadro di programma, sottoscritto dalla Comunità e dalla Provincia ai sensi dell'articolo 22 della l.p. n. 1/2008, allora vigente.

A seguito dell'approvazione dell'Accordo-quadro di programma, in sostituzione della l.p. n. 1/2008, è entrata in vigore la l.p. n. 15/2015 che ha rivisto la disciplina dei piani territoriali di Comunità; in ragione delle disposizioni transitorie di cui all'articolo 121 risultano fatti salvi gli accordi-quadro di programma sottoscritti ai sensi della previgente legge urbanistica. Per tale ragione i contenuti del Documento preliminare e dell'Accordo-quadro di programma sono stati assunti come riferimento per la redazione del presente piano stralcio e della relativa valutazione.

In data 29 agosto 2019 si è tenuta la Conferenza di Servizi istruttoria, convocata dal Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio per l'acquisizione degli elementi di merito delle strutture provinciali competenti; i rappresentanti dei Servizi convocati sono intervenuti adducendo le considerazioni di competenza ed è stata data lettura dei pareri trasmessi dai Servizi che non hanno preso parte alla Conferenza. Gli esiti della Conferenza vengono riportati nella presente deliberazione; si precisa che gli elementi sostanziali sono stati assunti come riferimento per la valutazione da parte della Commissione provinciale per l'urbanistica e il paesaggio (CUP).

Come indicato dalla relazione illustrativa a corredo del piano, gli obiettivi generali dello stralcio in esame vengono definiti con riferimento al Documento preliminare definitivo e vengono riassunti nei seguenti cinque punti:

- "razionalizzazione dei flussi del traffico veicolare presenti nell'Alto Garda e recepimento delle indicazioni del PUP e del Piano provinciale della Mobilità;
- completamento delle reti ciclopedonali di fondovalle, delle connessioni tra la rete di fondovalle e le valli sospese (Valle dei Laghi, Vallagarina, Ledro e Tennese) e la realizzazione della Ciclopista del Garda lungo le tre direttrici: Riva del Garda-Limone, Riva del Garda-Torbole e Torbole-Navene di Malcesine;
- nuovo collegamento ferroviario tra l'asse Verona Brennero e la zona produttiva di Arco con il terminal passeggeri al Porto San Nicolò (Lago di Garda);
- potenziamento della navigazione sui laghi attraverso l'individuazione di nuovi scali e tratte navigabili (per il Garda: Porto San Nicolò a Riva, Porto Ponale sul Garda, e scalo a Tempesta. Per Ledro: nuove tratte tra Molina e Pieve) e la riorganizzazione del trasporto pubblico locale;
- ampliamento della città pedonale intesa come intervento di riqualificazione urbana e sociale anche attraverso l'impiego di ausili meccanici (collegamento meccanico tra Nago e Torbole e Skyway/People mover tra l'hub di Riva del Garda e la fascia lago)".

Considerazioni in merito alla visione strategica del piano territoriale

La CUP ha richiamato la valenza degli approfondimenti condotti in seno al Documento preliminare, rilevando l'importanza di azioni pianificatorie capaci di trasporre entro i piani stralcio la valenza strategica della "vision" sottesa a tale documento. Ha ritenuto altresì di segnalare quanto sia

fondamentale che i piani territoriali – anche quando promossi nella forma di stralci – approfondiscano le scelte preliminarmente condivise individuando puntuali azioni strategiche e concrete linee di intervento – nei limiti delle competenze della Comunità -, tracciando attraverso esse il “disegno” del territorio che la Comunità prefigura. In questo senso il piano stralcio in argomento delinea un quadro strategico, all’interno del quale tuttavia i diversi interventi non si traducono in previsioni urbanistiche che - proprio rispetto alle competenze della Comunità - possono dare concretezza ed efficacia alla visione del piano.

Al di là delle competenze la Commissione rileva la necessità di una declinazione coerente del disegno urbanistico nelle azioni dei due piani stralcio e del piano complessivo. Tale approccio consentirà di portare in evidenza le azioni prioritarie, individuando così la sequenzialità delle diverse fasi di attuazione che, per portata degli interventi proposti, non possono che trovare compimento in momenti distinti. La Commissione con tale riflessione ha inteso evidenziare come sia necessario comprendere la valenza e gli effetti delle singole previsioni non solo con riferimento al compimento e completamento del disegno del piano, ma anche con riferimento alle fasi intermedie. Il riferimento al riguardo va al tema degli interventi connessi con il nuovo tracciato ferroviario, che va verificato se possono trovare attuazione indipendentemente dai tempi dell’eventuale realizzazione della ferrovia.

Assumendo come esempio la previsione dell’Hub in loc. Cretaccio, la Commissione si è interrogata rispetto alla possibile esistenza di tale spazio anche in attesa della eventuale realizzazione della tratta ferroviaria o nel caso di mancata realizzazione della stessa. Analoga riflessione vale per l’attuabilità degli interventi di pedonalizzazione, in attesa del completamento delle previsioni riferite ai sistemi di mobilità alternativa (es. people mover – sky way) e alla rete dei parcheggi di attestamento (hub, parcheggi esistenti e parcheggi di progetto), laddove peraltro la scelta degli interventi di pedonalizzazione e di localizzazione dei parcheggi di attestamento compete alle amministrazioni comunali.

Le considerazioni qui riportate discendono dalla presa d’atto delle puntuali verifiche condotte dai vari Servizi provinciali che si sono espressi in seno alla Conferenza di Servizi, occasione nella quale è stato evidenziato che talune proposte avanzate dal piano stralcio, eccedono le competenze ad esso assegnate dalla l.p. n. 15/2015, come descritto nel prosieguo. Per tale ragione la CUP ha condiviso che è necessario che il piano stralcio introduca, in adozione definitiva, un chiaro distinguo tra i contenuti conformativi di competenza e le previsioni di indirizzo, da definirsi anche in ragione dell’esito degli approfondimenti sopra richiesti.

In merito alle previsioni riferite al tema della mobilità che il piano stralcio andrà a confermare dovranno essere accompagnate da analisi dei flussi e da approfondimenti specifici che sappiano accertare l’effettiva efficacia della previsione e, al contempo, gli effetti sulla riorganizzazione del sistema della mobilità. La verifica di tali effetti dovrà essere condotta sia con riferimento al quadro “definitivo” della riorganizzazione del sistema della mobilità, che con riguardo alle fasi intermedie, di attuazione parziale. In entrambi i casi dovrà essere considerato anche il traffico “indotto” che sempre si genera allorché un sistema viabilistico viene modificato, rendendo talune località più facilmente raggiungibili.

Nel merito delle puntuali scelte di piano e nell’ottica della ridefinizione delle strategie da ricondursi all’adozione definitiva, la Commissione ha ritenuto di indicare due misure di perfezionamento delle scelte urbanistiche di valenza sovralocale, utili e necessarie per assicurare il perseguimento degli obiettivi che il piano stralcio ha fatto propri e fortemente qualificanti il contesto. Tali misure attengono al tema delle connessioni attraverso i “collegamenti meccanici” e al tema dell’hub in loc. Cretaccio. Nel primo caso viene considerato fondamentale che il piano stralcio consideri anche le connessioni con la zona Fiera, sia dall’abitato che dal sistema a rete dei parcheggi di attestamento. Per il secondo caso, visti i rilievi di diversa natura riportati in seguito e considerata la valenza dell’area dal punto di vista paesaggistico, si suggerisce di valutare l’ipotesi di interrimento dell’hub, la cui conferma dovrà essere ponderata anche con riferimento alle funzioni da ospitarsi e alla sua possibile esistenza qualora la linea ferroviaria non dovesse essere realizzata.

A valle delle considerazioni qui richiamate, si richiamano i contenuti del parere della Conferenza di Servizi che la CUP ha fatto propri ed assunti come riferimento per la valutazione di competenza.

Valutazione ambientale strategica

La valutazione ambientale strategica redatta ai sensi dell'articolo 20 della l.p. n. 15/2015 e del d.P.P. 14 settembre 2006 n.15/68/Leg., come anticipato in premessa, si configura come un unico documento che tratta congiuntamente i temi dei due piani stralcio.

Nel merito della VAS, in occasione della Conferenza di Servizi il Servizio Valutazioni e autorizzazioni ambientali ha rilevato che:

“per gli aspetti ambientali i due piani stralcio nel documento di valutazione potevano contenere argomentazioni più approfondite. A partire dal Documento preliminare si sta demandando a fasi successive il processo di valutazione, senza assicurare quegli approfondimenti auspicati delle tematiche con ricadute di valenza ambientale. I piani stralcio rappresentano peraltro una fase analitica molto importante, tuttavia mancante di alcune connessioni dirette con il Documento preliminare, come ad esempio il riferimento a “industria 4.0”: se gli obiettivi nel Documento erano chiari, nel piano stralcio risultano indefiniti e, conseguentemente, pure le valutazioni di competenza sulle ricadute in termini ambientali. Pertanto rimane da valutare se tali approfondimenti mancanti nel piano stralcio saranno affrontati in sede di predisposizione del PTC, così come peraltro poi confermato dai referenti della Comunità in sede di Conferenza. La valutazione ambientale dovrà affrontare gli aspetti ambientali per quanto attiene sia agli effetti determinati dal cambio d'uso delle aree produttive oggetto di riqualificazione, sia per quanto attiene agli effetti determinati dagli spostamenti delle aree produttive ritenute non consone rispetto al sistema insediativo esistente. Un altro aspetto che si ritiene importante affrontare in modo approfondito nel rapporto ambientale, è la previsione del nuovo collegamento ferroviario e, in particolar modo, se risulta o meno contemplato anche come trasporto merci, in quanto determinerebbe delle inevitabili ricadute sulle caratteristiche del cosiddetto “hub” previsto in zona Cretaccio. Infine, il rappresentante del Servizio ha evidenziato che c'è un incremento della previsione del trasporto su acqua che interessano il lago di Garda e il lago di Ledro, con relativa apertura di nuovi porti e linee per traghetti. Tale previsione del piano per la mobilità, può avere degli effetti tali da richiedere forme di coordinamento provinciale o extraprovinciale; questo aspetto è da esaminare anche per gli effetti sulla qualità delle acque dei laghi che andrebbero quantomeno analizzati e precisati in sede di VAS”.

Verifica preventiva del rischio idrogeologico

Sotto il profilo dei vincoli preordinati alla sicurezza del territorio, si fa presente che gli strumenti urbanistici devono assicurare il rispetto del Piano generale di utilizzazione delle acque pubbliche (PGUAP), della Carta di sintesi geologica provinciale - di cui è in vigore l'ottavo aggiornamento - nonché della Carta delle risorse idriche, di cui è in vigore il secondo aggiornamento, rinviando ad esse per la verifica di tutte le richieste di trasformazione urbanistica ed edilizia.

Sotto il profilo della verifica preventiva del rischio idrogeologico determinato dalla proposta di nuove previsioni urbanistiche, i Servizi provinciali competenti hanno espresso i seguenti pareri.

Servizio Geologico

Relativamente al piano stralcio della mobilità, il Servizio Geologico, con nota pervenuta in data 29 agosto 2019, ha comunicato quanto segue:

- Variante n. 43: previsione di una nuova infrastrutturazione in tunnel di collegamento tra la zona dei camping sul lago di Ledro e Molina di Ledro: si segnala che in particolare l'imbocco nord della futura galleria e la rotatoria sono potenzialmente esposti ad una pericolosità da crolli rocciosi. In fase di progetto si raccomanda, pertanto, una verifica sulla pericolosità geologica da crolli rocciosi e caduta massi nella zona d'imbocco ed uno studio approfondito sulle caratteristiche geologiche, idrogeologiche, geomeccaniche e strutturali dell'area che viene intercettata dal nuovo collegamento in particolare l'eventuale interferenza con la ex cava di dolomite in località Besta.
- Variante A25: previsione di nuovo parcheggio a Biacesa. Si evidenzia che l'area in variante è esposta a possibili crolli rocciosi verso il versante orografico destro (località Salet). Tale criticità deve essere analizzata in fase di progetto e tramite uno studio di compatibilità si dovrà verificare la necessità di prevedere eventuali opere di protezione ad integrazione di quelle già presenti sul versante a difesa della pista ciclabile.
- Varianti 01A e 01B (ex strada del Ponale), Variante 01C (ciclovia del Garda): si rimanda a quanto già espresso per la variante n. 18 dallo scrivente Servizio sotto il profilo geologico con nota prot. 515046 di data 11 settembre 2018 allegate in copia alla presente e per la terza variante quanto espresso con nota prot. 526243 di data 27.08.2019. Si rimanda inoltre a quanto espresso in sede di Conferenza dei servizi in data 23 agosto 2019 per il tratto di ciclovia del Garda compreso tra Foce Ponale e l'imbocco della Val Sperone.
- Variante A02 molo d'attracco per i battelli funzionalmente collegato alla ciclovia del Garda e al sistema Ponale: si veda quanto espresso per le varianti 01A, 01B (ex strada del Ponale) e 01C (ciclovia del Garda).

- Variante 12C: viene previsto un bypass a Pranzo: la realizzazione di un eventuale bypass in corrispondenza dell'abitato di Pranzo deve tenere in considerazione la criticità dei luoghi tramite opportuna analisi geologica, in particolare la pericolosità da crolli rocciosi e caduta massi che potrebbero interferire con un eventuale intervento non in tunnel. A monte del tracciato indicativo si osserva il rilievo calcareo caratterizzato da incisioni e canali di erosione e depositi di frana.

- Variante A13 nuovo parcheggio a Tenno: si segnala che l'area destinata al parcheggio limitrofo al Lago di Tenno è ai piedi del versante orientale di Cima Salti interessato dai diversi eventi di frana e dall'ultimo e consistente fenomeno gravitativo del novembre 2000. Nell'area in variante, pertanto, prima di ogni intervento è necessario eseguire uno studio geologico ed idrogeologico approfondito in funzione della complessità del progetto”.

Servizio Bacini montani

Per quanto riguarda il piano stralcio della mobilità il Servizio Bacini montani in occasione della Conferenza di Servizi ha sensibilizzato gli estensori del piano relativamente all'importanza dei corsi d'acqua che, nel Basso Sarca, presentano in determinati tratti - ad esempio del torrente Bordellino - ancora condizioni di scarsa naturalità. Ha evidenziato che le previsioni del Piano non giungono a un grado di dettaglio tale da consentire un'analisi puntuale dei singoli interventi, e che pertanto ha ritenuto di impartire le seguenti prescrizioni di carattere generale:

“1. gli interventi che interessano corsi d'acqua appartenenti al demanio provinciale e le relative “fasce di rispetto idraulico” devono essere preventivamente concessi/autorizzati dal Servizio Bacini montani ai sensi della legge provinciale 18/1976 (legge sulle acque pubbliche), sulla scorta di una progettazione definitiva. Gli interventi potranno essere concessi/autorizzati solo se compatibili con le condizioni idrauliche e patrimoniali e con le esigenze di gestione dei corsi d'acqua e delle opere di sistemazione idraulica.

2. Per quanto riguarda gli aspetti legati alla pericolosità idrogeologica, si richiama il fatto che la pianificazione nelle aree a rischio idrogeologico deve ottemperare a quanto previsto dal Capo IV delle N.d.A. del PGUAP (artt. 16 e 17). In particolare, si sottolinea che non è ammesso che una previsione urbanistica generi rischio elevato (R3) o molto elevato (R4), a meno che un apposito studio di compatibilità, redatto ai sensi delle N.d.A. del PGUAP, non dimostri la compatibilità della previsione medesima con la pericolosità esistente. Le previsioni che non determinano un livello di rischio R3 o R4 devono in ogni caso assicurare il rispetto della cartografia relativa alla pericolosità in vigore (Carta di Sintesi geologica e Carta della pericolosità del PGUAP), nonché delle analisi, degli studi e dei dati disponibili presso lo scrivente Servizio e utilizzati per la redazione della nuova Carta della Pericolosità, non ancora in vigore, ma preadottata.

3. Gli interventi che interessano corsi d'acqua, indipendentemente dalla loro appartenenza al demanio idrico provinciale, devono rispettare i “principi per la gestione dei corsi d'acqua” sanciti dall'art. 9 della legge provinciale 23 maggio 2007, n. 11, “Governo del territorio forestale e montano, dei corsi d'acqua e delle aree protette”.

4. Gli interventi sui corsi d'acqua, indipendentemente dalla loro appartenenza al demanio idrico provinciale, devono rispettare i contenuti degli artt. 28 e 29 del Capo V delle norme di attuazione del Piano generale di utilizzazione delle acque pubbliche, con particolare riferimento al divieto di copertura dei corsi d'acqua.

5. Particolare attenzione deve essere prestata alla tutela dei tratti del rio Bordellino (di Varignano e di Vigne) che conservano ancora oggi un certo grado di “naturalità”.”

Servizio prevenzione e rischi

Il Servizio prevenzione e rischi, con parere pervenuto in data 26 luglio 2019 e relativamente al piano stralcio in esame, ha comunicato quanto segue.

“[omissis] Per quanto riguarda invece la viabilità, solo la *SP 127 di Tremalzo*, nel tratto che il piano stralcio relativo alla mobilità riclassifica da “viabilità principale esistente” a “viabilità secondaria esistente”, è soggetta in alcuni punti al pericolo di caduta valanghe. A protezione dei tratti di viabilità interessati da tali fenomeni valanghivi sono comunque già state realizzate opere di difesa di tipo passivo (valli-tomi in terra e massi). Le restanti proposte di variante non risultano essere soggette a pericoli di natura valanghiva, quindi, concordando per quanto di competenza con le valutazioni di carattere generale espresse nelle *Relazioni illustrative*, si esprime parere favorevole sugli stralci relativi alle aree produttive ed alla mobilità del Piano Territoriale della Comunità Alto Garda e Ledro. Si conferma infine che lo scrivente Ufficio valuterà le eventuali situazioni di rischio, generato dalla presenza del pericolo valanghivo, in occasione dell'adozione, da parte dei singoli comuni, dei nuovi *Piani Regolatori Generali* di dettaglio”.

Agenzia provinciale per le risorse idriche e l'energia

L'Agenzia provinciale per le risorse idriche e l'energia ha trasmesso il proprio parere a valle della Conferenza di Servizi, in data 4 settembre 2019 ed ha evidenziato quanto segue.

“Si formulano per aspetti attinenti il rischio idrogeologico le seguenti considerazioni di carattere generale anche con riferimento alla delibera della Giunta provinciale n. 1984 del 22 settembre 2006 e ss.mm., e alla nota prot. 324410 inviata del 19 giugno 2015 relativa alla nuova metodologia di istruttoria condotta dalla scrivente Agenzia.

Si prende atto che alcune varianti contenute nello shp sono riportate con una precisa localizzazione, mentre altre sono riportate con un tracciato o perimetrazione indicativi (si cita ad esempio le var. A26 e A27 a destinazione “collegamento ferroviario” e gli Hub previsti). Si ipotizza che questi ultimi costituiscano pertanto un’indicazione di massima della futura previsione urbanistica.

Il documento Mobilità e relazione raffronto PGUAP prodotto dalla Comunità e le relative Tavole di piano (Tav. V2 OG, 1G, 2G, 3G) evidenziano in particolare che i nuovi tracciati di viabilità previsti nel piano, classificabili come *Strade di importanza primaria* ovvero VIAPRI per l’uso del suolo PGUAP, generano incrociati con pericolosità moderate e/o elevate in alcune loro parti anche nuovi rischi idrogeologici elevati (R3) e molto elevati (R4).

Si evidenzia che per le nuove varianti generanti un rischio idrogeologico R3 ai sensi dell’art.17 comma 1 lettera d) delle norme di attuazione del PGUAP e per gli interventi generanti un rischio idrogeologico R4, in quanto opere di infrastrutturazione del territorio, ai sensi dell’art. 16 comma 1) lettera b) pur non essendoci una preclusione normativa alla loro realizzazione, è prevista la stesura di un apposito Studio di compatibilità che analizzi dettagliatamente le condizioni di rischio e definisca gli accorgimenti costruttivi, localizzativi e architettonici per la realizzazione degli interventi e la loro utilizzazione, in modo da tutelare l’incolumità delle persone e ridurre la vulnerabilità dei beni.

Si ritiene pertanto ove la previsione sia rappresentata in maniera sufficientemente adeguata con un grafo, sia redatto il richiesto studio di compatibilità sopracitato.

Resta fermo in ogni caso il parere di merito espresso sulle singole varianti dalle Strutture competenti in materia di pericolo idrogeologico anche con riferimento alla valutazioni relative alla nuova Carta di sintesi della pericolosità in fase di preadozione.

Si suggerisce infine al Servizio Urbanistica di valutare l’opportuna di analizzare i prossimi Piani territoriali delle Comunità che perverranno qualora le previsioni siano definite, all’interno di una Conferenza dei Servizi dedicata alla valutazione congiunta preventiva del rischio futuro generato dalla nuove varianti previste analogamente a quanto viene effettuato per le varianti ai Piani Regolatori Generali”.

Verifica rispetto al quadro strutturale del nuovo Piano urbanistico provinciale

Premesso che con la l.p. 27 maggio 2008, n. 5 è stato approvato il nuovo Piano urbanistico provinciale, entrato in vigore il 26 giugno 2008, il piano stralcio della mobilità in esame deve assicurare la coerenza sia sotto il profilo ambientale che insediativo e infrastrutturale con il quadro definito dal nuovo PUP.

Si riportano di seguito, suddivise per ambiti tematici, le osservazioni riportate dai vari Servizi provinciali, in sede di Conferenza di Servizi istruttoria, in merito alle relazioni tra i contenuti della variante in esame e gli elementi caratterizzanti l’inquadramento strutturale del nuovo Piano urbanistico provinciale.

Verifica della variante sotto il profilo urbanistico e paesaggistico

Tenuto conto della differente valenza delle previsioni aventi carattere conformativo del piano stralcio rispetto a quelle di carattere orientativo, si richiama che è necessario provvedere alla differenziazione nelle cartografia di piano.

Si ribadisce che la viabilità di livello provinciale compete al piano provinciale della mobilità, a differenza invece della viabilità di carattere sovralocale di competenza propria dei PTC. Da questo punto di vista è stato chiarito che eventuali previsioni di valenza provinciale inserite nel piano stralcio della mobilità in esame non potranno che essere intese come temi di approfondimento da sottoporre alla Provincia al fine dei piani di competenza: a tale fine il piano stralcio dovrà assicurare l’adeguata distinzione tra le previsioni di diverso rango. Si chiarisce inoltre che l’introduzione delle nuove previsioni viabilistiche proposte quali interpretazione dei “collegamenti funzionali” del PUP e le modifiche dei tracciati delle strade di progetto del PUP è di competenza del Piano provinciale della Mobilità (art. 41 del PUP); è pertanto necessario che il piano stralcio indichi tali previsioni come indirizzi strategici e non come contenuti conformativi.

Sotto il profilo urbanistico e paesaggistico – in seno alla Conferenza di Servizi - si è rilevato che la previsione dell’hub deve trovare precise motivazioni rispetto alle effettive scelte in materia di mobilità, in quanto determinerebbe una consistente riduzione del suolo agricolo con conseguente

trasformazione paesaggistica di un ambito significativo della piana tra Arco e Riva del Garda. E' stata pertanto richiamata la deliberazione della Giunta provinciale di approvazione dell'accordo-quadro per la predisposizione del PTC dell'Alto Garda e Ledro, dove si riteneva opportuno una valutazione di localizzazioni alternative dell'hub, proprio per evitare ulteriori forme di consumo di suolo agricolo. Andrà valutata in quest'ottica la proposta di interramento avanzata dalla CUP, quale soluzione progettuale capace di superare le criticità evidenziate.

Con riferimento al tracciato ferroviario proposto la CUP prende atto della valenza di indirizzo di detta previsione, rinviando agli strumenti di merito; segnala in ogni caso l'opportunità di attestare il terminal della nuova infrastruttura in corrispondenza dell'hub, evitando il proseguimento della linea fino al lago e razionalizzando nell'hub tutte le funzioni di servizio.

In occasione della Conferenza di Servizi è stato sottolineato inoltre che il Documento preliminare riporta indicazioni strategiche per affrontare i temi oggetto del piano stralcio in esame individuando scenari di sviluppo sostenibile con obiettivi puntuali che si ritiene risultino recepiti nei piani stralcio in esame solo parzialmente. Si è quindi discusso su come tutta la nuova previsione viabilistica risulti progettata in funzione non solo di un miglioramento complessivo dei flussi automobilistici, ma pure per un miglioramento delle qualità urbane dei centri abitati. Ad esempio, il nuovo assetto viario dovrebbe poter rendere concreto il sistema della cosiddetta "città pedonale", concepita secondo il Documento preliminare, in modo da rendere possibile la pedonalizzazione di estesi ambiti territoriali. A tale proposito, in base agli approfondimenti richiesti con riferimento alle analisi dei flussi, sarà necessario meglio approfondire il tema dei parcheggi di attestamento, il cui dimensionamento – anche in termini di massima – è necessario per rendere possibile la previsione di contenimento del traffico (città pedonali) e per promuovere forme di intermodalità e plurimodalità. Il "disegno" della città pedonale e la rete dei parcheggi di attestamento dovrà essere considerato come indirizzo strategico per la redazione dei PRG e non potrà assumere valenza conformativa.

Norme tecniche di attuazione

Le norme tecniche di attuazione dovranno essere integrate dalle disposizioni attinenti i contenuti conformativi, che dovranno essere posti in evidenza anche negli elaborati cartografici. I contenuti del piano stralcio privi di valenza conformativa dovranno essere individuati come norme e/o contenuti strategici di indirizzo per la pianificazione subordinata.

Dovranno inoltre essere individuati i termini entro i quali gli strumenti urbanistici comunali saranno chiamati ad adeguarsi ai contenuti conformativi dei due piani stralcio.

Si indica inoltre quanto segue:

- art. 3 "Parcheggi alberghi e hotel": il consentire la riduzione di un quarto del numero di parcheggi previsti dalla normativa provinciale nel caso di alberghi ed hotel che dispongono di servizi di "transfert/shuttle da e verso stazioni ferroviarie e aeroporti" si configura come una forma di deroga che non compete il PTC; la norma dovrà pertanto essere espunta;
- art. 5 "distributori carburanti in ambiti di sensibilità ambientale": sia meglio definito l'ambito in cui le nuove stazioni non possono essere ammesse, indicando se con "fasce di protezione dei laghi" si intendano le "Aree di rispetto dei laghi" del PUP e chiarendo quali siano le "strade che delimitano la fascia Lago" (integrando il testo o individuandole cartograficamente). L'individuazione di tali ambiti potrà essere assunta come indicazione strategica;
- art. 6 "Distributori per combustibili alternativi": si rileva che alla presente denominazione pare non corrispondere alcuna voce di legenda degli elaborati. Si richiama che la coerenza tra le legende degli elaborati e i titoli degli articoli delle norme tecniche è fondamentale al fine di assicurare la leggibilità degli elaborati e la comprensione dei contenuti del piano. Si chiarisca se il riferimento sono le aree per il "rifornimento auto elettriche" e/o le "aree di servizio per rifornimento mult carburante" di cui alla tavola "Smart mobility". In caso affermativo si richiama la necessità di considerare tali previsioni come indicazioni strategiche; andranno in ogni caso adottati chiarimenti in merito alle considerevoli dimensioni delle due aree che riguardano zone in parte interessate da previsioni insediative e in parte ricomprese dal PUP entro le aree agricole di pregio (trovano collocazione l'una presso la zona dell'ex cementificio – lunghezza circa 1.500 m - e l'altra tra Varone ed Ischia – lunghezza circa 400 m);

- Art. 8 “Piazzole elisoccorso”: posto che l’individuazione degli eliporti non rientra tra le competenze del PTC, la disciplina di riferimento dovrà essere tradotta in indicazioni strategiche. Quanto indicato dalla relazione in merito alla collocazione non vincolante dovrà essere ricondotto all’interno delle norme di attuazione.

Cartografia

Con riferimento alle voci di legenda degli elaborati, si chiede di introdurre il distinguo tra “esistente” e “di progetto” per i tematismi privi di specifica indicazione.

In merito agli elaborati cartografici si segnala che:

- Nella tavola PM08 sono indicate n.17 piazzole di elisuperficie in previsione (da realizzare da parte dei comuni) che tuttavia non sono individuate come varianti nei dati shp V100_P e V110_P
- Nelle norme di attuazione manca qualsiasi riferimento ai collegamenti funzionali introdotti come previsioni.

Relativamente ai dati e ai contenuti dei file forniti in formato shape si indica che:

- Mancano tutte le indicazioni puntuali di inizio e fine galleria (F450_N e F449_N) sia per le esistenti che per quelle di progetto;
- Per la rappresentazione degli “accessi all’acqua da potenziare” dovrà essere utilizzato un codice diverso dalla viabilità locale da potenziare, con suffisso PTC;
- Per la previsione del “collegamento ferroviario AltoGarda – Valle dell’Adige” dovrà essere utilizzato il codice F427_L (ferrovia di progetto).

Aree agricole e aree agricole di pregio

Il Servizio Agricoltura, con parere di data 01 agosto 2019, ha comunicato che per quanto di competenza non vi sono osservazioni da esprimere relativamente al presente piano stralcio.

Reti per la mobilità

Servizio Trasporti Pubblici

Riguardo al tema del collegamento ferroviario il Servizio Trasporti pubblici, in occasione della Conferenza di servizi ha richiamato le notevoli risorse necessarie per la realizzazione della linea ferroviaria individuata dal piano stralcio della mobilità, necessariamente da valutare considerando la linea ferroviaria del Brennero e il suo futuro potenziamento.

La Conferenza di servizi ha affrontato il tema dell’efficacia conformativa del piano stralcio della mobilità relativamente al collegamento ferroviario e al relativo “hub” del Cretaccio e considerato, nel caso, le scadenze temporali di eventuali ricadute conformative sulle proprietà. Al riguardo ha inteso richiamare l’articolo 23, comma 3 della l.p. n. 15/2015 che assegna efficacia conformativa alle previsioni del PTC relative alla mobilità sovracomunale, fatti salvi gli interventi previsti dal piano provinciale della mobilità. Contestualmente, il Servizio Trasporti pubblici ha inoltre chiarito che l’eventuale nuova linea ferroviaria individuata dal piano stralcio, se parte della rete nazionale e internazionale, rientra in una previsione di competenza nazionale.

Va chiarito se il piano stralcio e gli studi connessi abbiano tenuto in considerazione dei potenziali flussi di traffico a prescindere dalla possibilità di realizzare la linea ferroviaria e se, in conseguenza di eventuale impossibilità, la previsione dell’hub del Cretaccio mantenga valenza a prescindere (ovvero se sia subordinata o meno al collegamento ferroviario). Si chiede al riguardo di verificare (essendo in corso una scelta onerosa di ricollocamento del rimessaggio bus con il Comune di Riva del Garda) se in prospettiva l’hub possa essere soluzione anche per il deposito.

Per quanto attiene agli approdi previsti sul lago e in generale il tema del trasporto sull’acqua, si richiama l’elevato numero di contenziosi tra praticanti delle discipline sportive (surf, regate, ecc.), e la navigazione pubblica che, sul lago di Garda, è di competenza statale. Ciò premesso, nulla vieterebbe comunque di immaginare anche una previsione di trasporto provinciale su acqua, fermi restando limiti fisici al congestionamento di attività e pure all’aumento di corse nella parte alta del lago.

L’eventuale indicazione del piano stralcio potrà essere intesa come tema di approfondimento da sottoporre alla Provincia al fine dei programmi di competenza.

Viabilità

Per quanto riguarda gli aspetti relativi alle previsioni che interessano il sistema della viabilità provinciale, il Servizio Opere stradali e ferroviarie e il Servizio Gestione strade in occasione della Conferenza di servizi hanno evidenziato i principali aspetti considerati al fine della predisposizione del parere di competenza relativamente al piano stralcio della mobilità, pervenuto in data 29 agosto 2019, e che di seguito si riporta:

"In merito alle varianti proposte, valutati gli elaborati prodotti, si esprime, per quanto di competenza, parere favorevole, subordinandole al recepimento delle seguenti prescrizioni e raccomandazioni:

1- In relazione alla variante A.10 lo scrivente vede favorevolmente la soluzione proposta in quanto l'ubicazione del centro intermodale in prossimità del porto S. Nicolò rappresenta un elemento di particolare attrattività per l'utenza dei servizi di trasporto pubblico venendosi a creare un collegamento diretto tra l'asse del Brennero e il Garda con potenziali effetti positivi sulla diversione modale con conseguente riduzione dei flussi di traffico privati. Al riguardo si segnala l'opportunità di valutare l'inserimento in cartografia del tunnel con imbocco prima delle gallerie della SS240 e uscita in Via Brione, previsione compatibile con la realizzazione una zona a traffico limitato lungo Viale Rovereto. Si segnala che tale soluzione comporta una nuova pianificazione per la collocazione dell'attuale impianto di depurazione. A tal fine dovrà essere acquisito il parere di competenza.

2- In merito alla variante 22B per il bypass dell'abitato San Giorgio, si ritiene che l'intervento abbia valenza locale.

3- Si condivide la previsione dello stralcio della variante n. 19, che comunque dovrà essere recepita dal PUP; tuttavia, in pendenza dei necessari approfondimenti di carattere tecnico e di sostenibilità, si suggerisce di valutare, anche ai fini di un successivo inserimento all'interno del Piano Urbanistico Provinciale, la previsione di un nuovo collegamento funzionale ad est dell'attuale sedime della S.S. 45 bis.

4- In merito al riferimento cartografico n. 29, considerato che il sistema infrastrutturale del PUP prevede un collegamento funzionale, in questa fase si ritiene opportuno che anche il piano stralcio di cui trattasi, si limiti a tale previsione. Per tale motivazione si valuti l'opportunità di inserire un potenziamento viabile al fine della creazione di una terza corsia in loc. Conca d'Oro, in alternativa alla previsione di uno svincolo a rotatoria, che risulterebbe vincolante delle future scelte in merito al collegamento funzionale e non proporzionata in relazione alla funzione prevista all'interno del piano stralcio.

5- Indipendentemente dal parere qui espresso, qualora gli interventi previsti dalla variante in esame riguardino, sia direttamente, come nel caso di ampliamento, rettifiche planimetriche e/o altimetriche, sia indirettamente, come nel caso di accessi a diversi utilizzi anche parziali, strade provinciali e/o statali, dovranno essere acquisiti i necessari nullaosta o autorizzazioni di competenza del Servizio Gestione Strade, secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti.

6- Nella tavola PM06 (piste ciclopedonali) delle cartografie di piano le piste ciclopedonali provinciali esistenti e di progetto vanno riportate in coerenza con i tracciati che effettivamente esistono e che effettivamente sono in previsione. Inoltre nella stessa tavola si consiglia di riportare le infrastrutture di parcheggio bici (cicloparcheggi) eventualmente esistenti e di piano.

7- Nelle tavole PM06 (piste ciclopedonali) e PM08A (smart mobility) delle cartografie di piano si consiglia di riportare le infrastrutture di bikesharing esistenti e di piano.

8- Ai fini del codice della strada (D.Lgs. 285/1992 "Nuovo codice della strada") le piste ciclabili e ciclopedonali sono di fatto delle strade, che possono contribuire in modo importante alla mobilità sulle brevi distanze (fino a 5-8 km); pertanto si consiglia di inserirle nelle cartografie di piano (PM02, PM03 e PM04) tra le infrastrutture della mobilità territoriale (previsioni P.T.C.) come rete stradale territoriale, con una specifica simbologia.

9- Per migliorare ed incentivare la mobilità sostenibile in bicicletta, con riferimento all'allegato A della L.P.6/2017 "Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile", si valuti la possibilità di inserire nelle norme di attuazione quanto segue: "Negli edifici pubblici e di interesse pubblico di nuova costruzione ed in quelli soggetti a ristrutturazione edilizia o demolizione e ricostruzione, prevedere degli spazi coperti e sicuri per il ricovero dei veicoli biciclette (in misura adeguata), compatibilmente con la disponibilità di spazio".

10- In considerazione dell'elevata importanza che riveste il progetto della Ciclovia del Garda, attualmente in fase di progettazione, si ritiene opportuno che il relativo tracciato venga recepito all'interno degli elaborati di piano.

11- In previsione della futura entrata in esercizio del nuovo collegamento stradale "Passo S. Giovanni – loc. Cretaccio", si segnali l'opportunità di prevedere una nuova rotatoria in luogo dell'attuale intersezione tra la S.S.240 e la S.S.249 in loc. Linfano".

Servizio per il sostegno occupazionale e la valorizzazione ambientale

Relativamente al piano stralcio della mobilità si riporta di seguito il parere dell'Incarico speciale per la gestione dei percorsi ciclopeditoni e la valorizzazione ambientale di data 29 agosto 2019.

“La rete dell'Alto Garda, attualmente ad altissima densità di traffico, è in un trend di crescita. Andrà inoltre tenuta in considerazione la futura realizzazione della “Ciclovía del Garda”. Le rilevazioni relative al numero di passaggi sulle ciclopeditoni dell'Alto Garda, dimostrano come vi siano già oggi situazioni di “sofferenza”, di conseguenza, il pericolo di sinistri fra utenti è reale e, come tale, è da prendere in considerazione in un'analisi dei percorsi esistenti. I punti che a nostro parere oggi presentano maggiori criticità sono il tratto da Ceniga di Dro a Linfano di Arco, dove la pista non risulta essere sufficientemente larga in rapporto ai flussi, presentando in alcuni punti, larghezze minime vicine a soli 2 metri o inferiori. Poi il tratto Torbole – Riva del Garda, soprattutto per l'abitato di Torbole dove i ciclisti non hanno una viabilità riservata, percorrendo di fatto la strada provinciale. Si ritiene inoltre necessario che, sia le previsioni di progetto sia i tracciati esistenti, siano coerenti con quanto programmato dai Servizi provinciali competenti.

Si valutano comunque positivamente gli intenti illustrati nel Piano in oggetto”.

Tutela dell'aria, dell'acqua, del suolo

Riguardo gli interventi proposti dal piano stralcio della mobilità, l'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente con trasmissione di data 12 agosto 2019 ha espresso il seguente parere di merito:

TUTELA DEL SUOLO

In merito ai “Siti Inquinati” (SIN) ed ai “Siti Bonificati” (SIB), si evidenziano le varianti n. **23D**, n. **23F** (viabilità di progetto) e n. **A27** (corridoio ferroviario indicativo) che si sovrappongono, in parte, con il SIN006017; mentre le varianti n. **36** (viabilità esistente) col SIB198013 e le varianti n. **A13** e **A17** (parcheggi di progetto) coi SIB191012 e SIB 097006 che sono ex discariche di RSU bonificate. Tali discariche devono essere individuate nella cartografia del PRG attraverso un apposito retino sovrapposto all'attuale destinazione d'uso, con uno specifico rimando nelle Norme di attuazione. Attualmente, i siti di ex discariche RSU SOIS bonificate e vengono individuati in Anagrafe sull'intera particella catastale, oppure non hanno un'area specifica. Per maggiori dettagli si rimanda all'ADEP – “Ufficio Ciclo dei rifiuti e bonifiche dei siti contaminati” che si sta adoperando per ridefinire la corretta perimetrazione delle ex discariche RSU SOIS bonificate presenti sul territorio provinciale, pertanto l'esatta estensione areale di tale sito deve essere verificata presso codesto ufficio.

TUTELA DELLE ACQUE

Nell'ottica di una maggior tutela delle acque, si ricorda l'importanza di mantenere, in generale lungo tutti i corsi d'acqua, la fascia di vegetazione riparia di almeno 10 metri (L.P. 11/2007 e art. 25 d.P.P. 20 settembre 2013 n. 22-124/Leg), laddove presente, evitando interventi di modifica di destinazione d'uso che possano compromettere o ridurre tale fascia. La vegetazione riparia, infatti, effettua un'importante azione tampone che regola i flussi di nutrienti dal territorio verso i corsi d'acqua. In particolare, si segnala la variante n. **05** (stralcio viabilità vicino al torrente Albola), n. **13A** (viabilità locale vicino al rio Varoncello), n. **A02** (molo di attracco vicino al torrente Ponale), n. **A09** (parcheggio vicino al rio Galanzana) e n. **A25** (parcheggio vicino al torrente Ponale) che in alcuni punti si avvicinano o si sovrappongono ai citati corsi d'acqua per i quali sarebbe auspicabile prevedere una distanza di almeno 10 metri, mantenendo ed incentivando l'eventuale fascia di vegetazione riparia presente.

La Carta delle risorse idriche, redatta in attuazione dell'art. 21 delle Norme di Attuazione del PUP, approvata con deliberazione della Giunta Provinciale n. 2248 del 5 settembre 2008 e successivamente aggiornata, riporta la *Disciplina delle aree di salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano*, distinguendo tra zona di tutela assoluta, di rispetto idrogeologico e di protezione per pozzi, sorgenti e captazioni superficiali delle acque selezionate destinate al consumo umano.

In particolare, si evidenzia che le varianti n. **A18** (parcheggio) e n. **13A** ricadono in aree di rispetto idrogeologico di pozzi e/o sorgenti; preme sottolineare che nelle zone di rispetto idrogeologico è vietato, tra le altre attività: “[...] dispersione di fanghi ed acque reflue, anche se depurati; accumulo di concimi chimici, fertilizzanti o pesticidi dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade, impianti di trattamento e gestione di rifiuti; stoccaggio di prodotti ovvero sostanze chimiche pericolose e sostanze radioattive; centri di raccolta, demolizione e rottamazione di autoveicoli.”

Una variante, la n. **A09** (parcheggio), ricade in un'area di tutela di pozzi e/o sorgenti in cui è vietato: “[...] fermi restando i vincoli e le prescrizioni di carattere igienico-sanitario, gli strumenti di pianificazione territoriale possono adottare misure relative alla destinazione del territorio interessato, limitazioni e prescrizioni per gli insediamenti civili, turistici, produttivi, agroforestali e zootecnici. Gli interventi riguardanti la dispersione degli scarichi in suolo – ad eccezione delle acque bianche non inquinate – lo stoccaggio di rifiuti, reflui e sostanze chimiche pericolose, la realizzazione di depositi di combustibili liquidi sono subordinati alle prescrizioni contenute in una specifica relazione idrogeologica redatta da un geologo abilitato.”

questa scelta, il piano non sottopone alla Provincia alcuna localizzazione alternativa per il nuovo depuratore, considerando peraltro che l'ipotesi di una sua sostituzione con l'impianto in previsione in Vallagarina risulta ancora incerta. La previsione di localizzare la stazione dei treni in luogo dell'attuale depuratore, considerato quanto emerso in Conferenza ovvero della valenza non conformativa della previsione, può anche essere valutata favorevolmente, ma è inevitabilmente condizionata da una "catena" di scelte che, come già richiamato, risultano ancora tutte da verificare.

Servizio foreste e fauna

Il Servizio Foreste e fauna, con parere di data 29 agosto 2019, ha comunicato che "per quanto di competenza, il parere è preliminarmente positivo, rimandando alle istruttorie dei progetti eventuali successive valutazioni di merito".

CONCLUSIONI

Riguardo al piano stralcio in oggetto la CUP riconosce la ricerca di una visione orientata a un nuovo sistema di mobilità del territorio della Comunità, guardando alla qualificazione degli ambiti interessati dai laghi, pur nei limiti di interventi che devono tradursi in previsioni conformi alle competenze assegnate e che richiedono l'integrazione e l'approfondimento rispetto alle tematiche sopra evidenziate.

Con le osservazioni sopra esposte si rileva la necessità di differenziare tra la parte strategica e quella conformativa, da condursi secondo le indicazioni rese nel presente parere e, in generale, la coerenza con il quadro delineato dal Piano urbanistico provinciale.

Nell'adozione definitiva del piano stralcio in esame si dovrà aggiornare la cartografia e le norme di piano rispetto alle indicazioni sopra richiamate e rispetto alle previsioni relative ai piani stralcio già approvati da parte della Giunta provinciale.

Ciò premesso,

LA COMMISSIONE

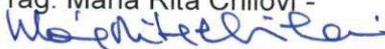
- udito il Relatore;
- visti gli atti citati in premessa;
- dopo opportuna discussione;
- vista la l.p. 07.08.2003, n. 7;
- vista la l.p. 27.05.2008, n. 5;
- vista la l.p. 04.08.2015, n. 15;
- a voti unanimi dei presenti,

d e l i b e r a

di prospettare le osservazioni sopra evidenziate, al fine dell'approfondimento e della modifica dei contenuti del piano stralcio relativo alla mobilità, adottato dalla Comunità Alto Garda e Ledro, per il prosieguo dell'iter di approvazione.

La Vice-Presidente
- dott. ssa Livia Ferrario -

Il Segretario
- rag. Maria Rita Chilovi -



EC
EC

AUT

All'art 22 allegato B delle norme di attuazione del PUP si cita: "1. La tavola delle reti ecologiche e ambientali individua le aree di protezione dei laghi situati a quota inferiore a 1600 metri sul livello del mare. Per gli altri laghi l'estensione delle aree di protezione è determinata in cento metri dalla linea di massimo invaso, misurati sul profilo naturale del terreno. 2. Nelle aree di protezione dei laghi sono consentiti esclusivamente interventi di trasformazione edilizia e urbanistica concernenti opere pubbliche o d'interesse pubblico, con esclusione di nuove strutture ricettive. I piani regolatori generali possono ammettere ampliamenti degli esercizi alberghieri esistenti, con esclusione delle residenze turistico-alberghiere, anche con limitati aumenti di ricettività, purché non comportino un avvicinamento alla riva del lago e risultino strettamente connessi a misure di riqualificazione e di miglioramento dell'offerta di servizi. Inoltre i piani regolatori generali, sulla base di specifici piani attuativi, possono ammettere interventi di riqualificazione urbanistica di complessi edilizi esistenti, anche interessanti più edifici e con limitati aumenti di ricettività, purché sia assicurata una significativa riqualificazione dell'area sotto il profilo paesaggistico e ambientale o della migliore fruibilità pubblica delle rive e dell'offerta ricettiva. 3. Nell'applicazione del comma 2 la volumetria esistente destinata alla ricettività non può essere aumentata in misura superiore a 450 metri cubi o, in alternativa, al 10 per cento del volume complessivo esistente. 4. Gli edifici esistenti diversi da quelli indicati nel comma 2 possono essere ampliati al solo fine di garantirne la funzionalità, nei limiti previsti dai piani regolatori generali. 5. Nei limiti previsti dai piani regolatori generali i complessi ricettivi turistici all'aperto esistenti nelle aree di protezione dei laghi possono formare oggetto di interventi di riqualificazione funzionale, anche con limitati aumenti di ricettività, purché sia assicurata una significativa riqualificazione dell'area, sotto il profilo paesaggistico e ambientale, purché gli interventi non comportino un avvicinamento alla riva del lago e purché sia comunque garantita una migliore fruibilità pubblica delle rive.

6. Nelle aree di riqualificazione urbana e territoriale ricadenti nelle aree di protezione dei laghi, in attesa dell'approvazione del piano attuativo previsto dal comma 4 dell'articolo 34, è ammesso l'esercizio delle attività esistenti, purché esse garantiscano un miglioramento ambientale e paesaggistico dell'assetto esistente."

Per quanto riguarda le varianti n. **01A** (sentiero MTB), n. **01B** (sentiero MTB), n. **01C** (ciclopedonale), n. **29** (collegamento loc. "Busatte"), n. **A01-A02-A03-A03-A21-A22-A23-A24** (moli di attracco), n. **A05** (collegamento sky way) e n. **A04-A25** (parcheggi) site in area di protezione dei laghi si richiede il rispetto delle norme sopra citate ed in particolare i parcheggi dovranno privilegiare soluzioni con fondi drenanti atti a favorire una dispersione nel terreno.

Il Piano Generale di Utilizzazione delle Acque Pubbliche (PGUAP) definisce, lungo i principali corsi d'acqua, delle fasce di ampiezza variabile in base alla loro valenza denominate ambiti fluviali ecologici, finalizzati alla protezione e valorizzazione delle fasce riparie, che costituiscono aree d'interesse ecologico ed aree filtro, per quanto riguarda l'apporto di nutrienti ed inquinanti, tra il corso d'acqua ed il territorio circostante, garantendo un buon livello di funzionalità fluviale.

In particolare per le varianti n. **23B-23C** (ridefinizione viabilità), n. **A18-A19** (parcheggi) si riscontra una sovrapposizione più o meno estesa con aree ad ambito ecologico mediocre (fiume Sarca); il PGUAP prescrive che "[...] in queste aree la funzionalità ecologica è solo in parte compromessa ed è quindi possibile anche in tempi brevi migliorarne sensibilmente le caratteristiche. È a tal fine opportuno favorire il ritorno della vegetazione riparia all'interno di queste fasce che corrono lungo il corso d'acqua per una larghezza di trenta metri, ricostituendo al contempo la relazione di continuità tra l'alveo e le sponde. In tali aree non sono quindi ammissibili nuove costruzioni se non quelle riferite ad iniziative di trasformazione edilizia ed urbanistica di rilevante interesse pubblico e non diversamente localizzabili. Sono invece ammessi gli interventi di adeguamento delle strutture e delle infrastrutture esistenti alla data di entrata in vigore del presente piano, a condizione che gli stessi non peggiorino la funzionalità dell'ambito fluviale. Analogamente a quanto previsto al punto precedente, per questo tipo di valutazione può essere richiesto uno specifico studio idrobiologico."

INQUINAMENTO ACUSTICO

Aree residenziali in prossimità di sorgenti di rumore

In merito alla vicinanza di aree residenziali con infrastrutture stradali, si rammenta che l'art. 6 comma 4 del d.P.R. 30 marzo 2004, n. 142 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della L. 26 ottobre 1995, n. 447" dispone che "per i ricettori inclusi nella fascia di pertinenza acustica di cui all'articolo 3, devono essere individuate ed adottate opere di mitigazione sulla sorgente, lungo la via di propagazione del rumore e direttamente sul ricettore, per ridurre l'inquinamento acustico prodotto dall'esercizio dell'infrastruttura, con l'adozione delle migliori tecniche disponibili, tenuto conto delle implicazioni di carattere tecnico-economico."

Servizio gestione impianti (ADEP)

In occasione della Conferenza di servizi il Servizio Gestione impianti, in merito al piano in esame, ha osservato che il terminal ferroviario individuato dal piano stralcio in corrispondenza del porto S. Niccolò, risulta ubicato sul sedime dell'attuale depuratore. Ferme restando le considerazioni sopra espresse dalla CUP, per i profili di merito il Servizio Gestione impianti evidenzia che, nonostante



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio
Ufficio per la Pianificazione urbanistica e il paesaggio
 Via Mantova 67 - 38122 Trento
 T +39 0461 497013 - 7044
 F + 39 0461 497088
 pec serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it
 @ serv.urbanistica@provincia.tn.it

ALLA COMUNITA'
 ALTO GARDA E LEDRO

S013/18.2.2-2019-55/DP

Numero di protocollo associato al documento come metadato (DPCM 3.12.2013, art. 20). Verificare l'oggetto della PEC o i files allegati alla medesima. Data di registrazione inclusa nella segnatura di protocollo.

Oggetto: **COMUNITÀ ALTO GARDA E LEDRO: Piano territoriale della Comunità - Piano stralcio della mobilità. Rif. to delib. cons. n. 30 dd. 12 dicembre 2019 – adozione definitiva (pratica 2605).**

Con deliberazione del Consiglio della Comunità n. 36 del 29 novembre 2018, pervenuta in data 5 marzo 2019, (prot. PAT 146464), la Comunità Alto Garda e Ledro ha adottato il piano stralcio del piano territoriale relativo al tema della mobilità.

La Commissione provinciale per l'urbanistica e il paesaggio ha esaminato nella riunione del 16 settembre 2019 il piano stralcio al PTC in esame; il verbale n. 3/2019 della Commissione è stato trasmesso alla Comunità con nota di data 24 settembre 2019 prot. 584621.

Con deliberazione del Consiglio della Comunità n. 30 del 12 dicembre 2019 la Comunità Alto Garda e Ledro ha adottato definitivamente il piano stralcio della mobilità dando atto dei pareri dei Comuni della Comunità e delle osservazioni pervenute nel periodo di deposito.

In data 24 dicembre 2019 (prot. PAT n. 834093) la Comunità Alto Garda e Ledro ha provveduto alla consegna degli elaborati e della documentazione del piano stralcio adottato definitivamente.

Si segnala innanzitutto la necessità di integrare la documentazione depositata con riferimento agli approfondimenti condotti in tema di beni soggetti al diritto di uso civico. Si rileva infatti come tra la documentazione di piano vi siano elaborati cartografici dedicati (tavole USI 0U, 1U, 2U, 3U) ma né la deliberazione consiliare, né la restante documentazione di piano contengano gli approfondimenti dovuti. Allo stesso modo a corredo degli elaborati cartografici "valutazione PGUAP" (tavole PGU 0G, 1G, 2G, 3G) è necessario integrare la relazione descrittiva comprensiva della tabella di raffronto delle classi di rischio redatta ai sensi della deliberazione della Giunta provinciale n. 1984 del 22 settembre 2006.

Il piano stralcio definitivamente adottato ha visto la parziale revisione dei relativi contenuti e delle disposizioni normative per i quali la Commissione provinciale per l'urbanistica e il paesaggio aveva richiesto modifiche o integrazioni. La parte conclusiva della relazione illustrativa, alcune integrazioni al "Rapporto ambientale" e il documento "Riscontro al parere della CUP" contengono gli elementi di risposta e controdeduzione rispetto a quanto osservato nella valutazione del piano.

Il documento “riscontro alle osservazioni e ai pareri pervenuti” da atto dei pareri pervenuti, delle osservazioni e delle relative controdeduzioni.

La rinnovata cartografia di piano, elaborata congiuntamente ai contenuti del piano stralcio relativo alle aree produttive, declina le previsioni conseguentemente a quanto osservato circa il carattere orientativo o conformativo delle stesse, in relazione alle competenze attribuite al PTC. Preso atto che, in estrema sintesi, l'unica previsione conformativa del piano stralcio consiste nella localizzazione dell'hub Cretaccio (Alto Garda) si rileva che nella differenziazione della tipologia di previsione emergono alcuni elementi critici.

In primis è bene ricordare che le previsioni pianificatorie relative a “viabilità esistente”, “da potenziare” e “di progetto”, contenute nel Piano urbanistico provinciale sono contenute prescrittivi nei limiti indicati dall'articolo 48, comma 2 delle norme di attuazione del PUP. La valenza strategica dei collegamenti funzionali va ricondotta alla disciplina dell'articolo 41, comma 4 delle norme del PUP.

In generale si rileva che la scelta di ricondurre a indirizzo strategico tutte le riclassificazioni relative alle categorie di viabilità eseguite, genera una lettura cartografica complessa e talvolta fuorviante. La variazione di categoria stradale, nell'ambito delle competenze attribuite al PTC e con le dovute analisi e approfondimenti, dovrebbe essere ricondotta ad una previsione di tipo conformativo e comunque nel rispetto delle previsioni del PUP. Sono numerose le riclassificazioni eseguite da viabilità principale del PUP a “viabilità secondaria” (es. 5B, 6, 12D, 56, 58, 59 etc.) o da viabilità locale a “sovralocale” o “secondaria” (es. 39B, 54) e ancora da locale a principale (es. 36) che il piano stralcio individua cartograficamente e riconduce a indicazione di indirizzo.

Sempre con riferimento agli elaborati cartografici si precisa che le nuove aree variate, compresi gli stralci eseguiti in adozione definitiva, devono trovare adeguata evidenziazione cartografica (V100_P) oltretutto riscontro e motivazione entro la relazione illustrativa.

Si valuti inoltre la possibilità di meglio differenziare cartograficamente i collegamenti funzionali previsti dal PUP e quelli individuati da PTC (es. CF – A).

Precisato che le previsioni di carattere indicativo, di indirizzo o strategiche, non assumono cogenza nei confronti degli altri livelli di pianificazione, sopra o sotto-ordinati che siano, né trovano diretto riscontro se non quale tema di rilievo rispetto al quale condurre i dovuti approfondimenti, si ritiene di non richiedere ulteriori approfondimenti né modifiche.

Diversamente, per quanto attiene la previsione conformativa relativa all'hub del Cretaccio si ribadisce quanto già indicato dalla Commissione, con particolare riferimento alle caratteristiche dell'area di interscambio modale / terminal ferroviario in relazione al trasporto merci e alla verifica dell'effettiva efficacia di tale previsione adeguatamente supportata da analisi dei flussi e da approfondimenti specificatamente mirati. Preso atto della duplice valenza che il piano stralcio assegna all'hub del Cretaccio, in relazione anche alle fasi di attuazione e alla realizzazione del collegamento ferroviario, si ritiene che la valutazione delle alternative localizzative sia da condursi nell'ambito della valutazione ambientale strategica in considerazione di tutti gli aspetti rilevanti per la scelta ubicazionale.

In merito alle indicazioni progettuali per la realizzazione dell'hub si ritiene che gli approfondimenti in merito debbano essere oggetto di specifica disciplina entro il piano stralcio. Non pare sufficiente il generico richiamo ai contenuti del Documento Preliminare o agli esiti degli studi condotti nell'ambito del Fondo per il Paesaggio.

Per quanto attiene la verifica preventiva del rischio idrogeologico, si prende atto di alcuni richiami normativi definiti per taluni interventi oggetto di puntuali considerazioni (es. A13, A25). Si precisa però che dovranno essere stralciate le previsioni, anche se di indirizzo, laddove la verifica condotta rilevi pareri negativi o ritenga non ammissibili le varianti o porzioni delle stesse. Tale considerazione viene resa con particolare riferimento all'area del Ponale – viabilità, sentieri, porti e attracchi - dove in più occasioni i competenti Servizi si sono espressi con marcate criticità e in generale nell'impossibilità di rendere valutazioni circa il permanere di un rischio residuo non trascurabile.

Le modifiche apportate al testo normativo paiono rispondere solo parzialmente alle osservazioni espresse dalla Commissione, si ribadiscono di seguito alcuni elementi utili al fine di perfezionare l'articolato.

art. 3 comma 2: in merito ai termini entro i quali gli strumenti urbanistici comunali sono chiamati ad adeguarsi è necessario indicare un riferimento temporale, ad esempio è possibile ipotizzare l'adeguamento entro un numero di anni a partire dall'approvazione del piano stralcio;

art. 4: comma 6, come sopra già chiarito, le previsioni di cui al piano urbanistico provinciale non possono essere individuate quali "indicazioni di indirizzo strategico". Si riveda in tal senso l'articolato. comma 7, si valuti l'opportunità di inserire il richiamo al comma nella legenda delle cartografie al fine di rendere meglio comprensibile la correlazione tra l'indicazione cartografica con i numeri da 1 a 4 e la spiegazione resa normativamente. A tal proposito meglio sarebbe che l'illustrazione di tali elementi avvenisse in relazione e che le norme ne riportino i richiami;

art. 5, comma 2: non si comprende la finalità della disposizione;

art. 8: si rammenta che lo studio citato dovrà tenere conto della disciplina in materia di segnaletica, in particolare dettata dal Codice della strada e da disposizioni o provvedimenti provinciali;

art. 17 comma 6: in considerazione di quanto osservato dal competente Servizio, e parimenti a quanto indicato in casi analoghi, venga integrato l'articolato in riferimento alle casistiche citate dal parere espresso (es. A19).

Si evidenzia inoltre che il testo normativo non reca la disciplina specifica per l'area dell'hub Alto Garda.

In risposta alle osservazioni circa la compresenza del depuratore esistente e il previsto scalo ferroviario al porto San Nicolò, il documento "Riscontro al parere della CUP" precisa che la stesura definitiva del PTC affronterà nel dettaglio l'argomento degli impianti di depurazione. Merita dunque precisare che tale argomento esula dall'ambito di competenza del PTC in quanto materia provinciale, in tal senso si rinvia per eventuali approfondimenti al Servizio Gestione Impianti.

Ciò premesso, per il proseguimento dell'iter di approvazione, si rilevano le osservazioni sopra espresse per la verifica e la conseguente modifica o integrazione degli elaborati di piano.

Il procedimento di approvazione del piano stralcio al PTC in esame è da intendersi sospeso sino alla consegna di tre copie degli elaborati rivisti secondo quanto sopra indicato.

Distinti saluti.

IL DIRIGENTE
- arch. Angiola Turella -

Questa nota, se trasmessa in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (artt. 3 bis e 71 D.Lgs. 82/05). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D. Lgs. 39/1993).