



## Comune di BESENELLO

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

C.A.P. 38060

Tel. (0464) 820000 - Fax (0464) 820099

Cod. Fisc. 00149110223

e-mail: sindaco@comune.besenello.tn.it

Besenello, 23 aprile 2012.

Prot. n. 2020

Spett.le

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI  
TRASPORTI**

Struttura tecnica di missione

Anticipata via FAX 0644124216

**CONFERENZA DEI SERVIZI DD. 24.04.2012**

Oggetto: **Conferenza dei servizi di data 24.04.2012.**

**Documento di sintesi di contrarietà al progetto preliminare autostrada  
Valdastico A31 Nord – Tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette.**

### **PREAMBOLO NORMATIVO**

Visto l'atto di convocazione della presente conferenza istruttoria pervenuto alla scrivente Amministrazione con nota prot. n. 001336-04/04/2012 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai fini dell'approvazione della progettazione preliminare dell'opera autostradale A31 Nord tratto Trento-Valdastico-Piovene Rocchette, con la presente l'Amministrazione comunale di Besenello si associa alla Provincia Autonoma di Trento nel ribadire le prerogative costituzionalmente riconosciute ad essa, quali affermate altresì dalla **Corte costituzionale con sentenza n. 62 dd. 21.02.2011**.

In particolare, l'articolo 1 della Legge 443/2001, ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione, esige che il Programma delle infrastrutture strategiche sia predisposto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **d'intesa con le Regioni o Province autonome interessate** e poi inserito, previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza unificata, nel Documento di programmazione economico-finanziaria (poi sostituito dal Documento economico finanziario).

L'art. 14 dello Statuto di autonomia del Trentino - Alto Adige (decreto del Presidente della Repubblica 31 agosto 1972, n. 670 - Approvazione del testo unico delle leggi costituzionali concernenti lo statuto speciale per il Trentino - Alto Adige) stabilisce **la necessità inderogabile dell'intesa della Provincia per le concessioni in materia di comunicazioni e trasporti riguardanti linee che attraversano il territorio provinciale**.

Il decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974 n. 381, recante "Norme di attuazione dello statuto speciale per la regione Trentino - Alto Adige in materia di urbanistica e opere pubbliche", all'articolo 19 limita la competenza degli organi statali in materia di "autostrade che si estendono oltre il territorio della provincia", facendo "salva la

**necessità dell'intesa con la provincia interessata** per quelle il cui tracciato interessi soltanto il territorio provinciale e quello di una regione finitima". All'articolo 20 del predetto decreto del Presidente della Repubblica la necessità per lo Stato di procedere d'intesa con la Provincia autonoma di Trento è genericamente estesa a tutti gli interventi di spettanza dello Stato in materia di viabilità.

Il Programma delle infrastrutture strategiche prevede espressamente che, al fine della realizzazione dell'opera autostradale, deve essere acquisita l'intesa della Provincia autonoma di Trento sia ai sensi dell'art. 1 della legge 443/2001 (ossia al fine dell'inserimento dell'opera nel programma delle infrastrutture strategiche) sia ai sensi dell'art. 19 D.P.R. 381/1974 (ossia al fine del rilascio della concessione autostradale).

**La Corte Costituzionale, con la precitata sentenza n. 62 del 21 febbraio 2011**, ha riconosciuto espressamente la necessità dell'acquisizione dell'intesa con la stessa Provincia ai sensi e per gli effetti di entrambe le normative ribadendo che, con la dichiarazione inserita nel Programma delle infrastrutture strategiche, *"lo Stato ha dichiarato, per mezzo del Ministero delle infrastrutture, in un documento ufficiale, che l'autostrada in questione non può essere realizzata senza previa intesa, sia in quanto l'opera è inserita nel Programma Infrastrutture Strategiche (per il quale l'intesa stessa è prescritta dall'articolo 1, comma 1, della legge n. 443 del 2001), sia, più in generale, per il rispetto dovuto allo Statuto speciale della Regione Trentino - Alto Adige/Südtirol ed alle sue norme di attuazione. Di conseguenza, nessun organo o soggetto riconducibile allo Stato – e quindi la stessa ANAS – può procedere alla realizzazione dell'opera suddetta senza acquisire preventivamente l'intesa della Provincia Autonoma di Trento .... Entrambe queste fonti dell'autonomia provinciale sono contemplate nella dichiarazione governativa prima riportata e non residua pertanto alcuna possibilità che si possa procedere alla realizzazione dell'opera, senza l'esperimento della prescritta forma specifica di leale collaborazione".*

**Ad oggi mai è stata raggiunta l'intesa tra Ministero delle Infrastrutture e Provincia autonoma di Trento** in merito agli atti sopra citati, **in mancanza della quale l'opera autostradale A31 Nord Trento – Valdastico – Piovene Rocchette si ritiene non abbia i requisiti per rientrare nel Programma delle infrastrutture strategiche e non possa pertanto essere realizzata.**

Sulla base di tali presupposti normativi il Comune di Besenello ha presentato un **ricorso straordinario al Presidente della Repubblica**, notificato in data 18 giugno 2010, poi integrato con motivi aggiunti notificati in data 11.03.2011, al fine di ottenere:

- a) l'annullamento dell'aggiudicazione al Consorzio Raetia dell'appalto di "servizi di ingegneria finalizzati alla realizzazione dell'Autostrada A31 Trento-Rovigo, tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette" bandita dalla predetta società;
- b) l'annullamento della convenzione tra Anas s.p.a. e Società autostradale Brescia - Verona - Vicenza - Padova s.p.a. avente ad oggetto l'Autostrada A31 Trento-Rovigo, tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette" siglata in data 30 luglio 2010;
- c) l'annullamento, ove necessario, del Programma delle infrastrutture strategiche, ottavo allegato alla decisione di finanza pubblica, nella parte in cui inserisce l'opera A31 Valdastico nell'elenco delle infrastrutture strategiche ex art. 1 della Legge n. 443 del 2001.

**Ad oggi il ricorso straordinario**, di cui si allega copia (sub DOC. 1 e 2) **è ancora pendente** non essendo intervenuta alcuna pronuncia in merito.

Alla luce del dettato normativo sopra riportato, certi che codesto Ministero vorrà attenersi agli impegni assunti, nel rispetto del principio di leale collaborazione tra le istituzioni, nonché nel rispetto delle prerogative costituzionali e statutarie della Provincia autonoma di Trento, si chiede che sia interrotta l'ulteriore prosecuzione del procedimento di approvazione della progettazione preliminare dell'opera.

## **CRITICITÀ DI NATURA SOCIALE**

Per un progetto preliminare tanto impattante e storicamente così fortemente inviso alle popolazioni locali, in particolare alle comunità dell'Alta Vallagarina, si rileva come **non sia stata presentata a cura dei proponenti alcuna analisi degli eventuali costi sociali dell'opera**, né sia stata valutata la possibilità di prevedere una fase iniziale in cui, nel corso degli studi di prefattibilità, fosse possibile discutere anche attraverso valutazioni ex ante e analisi di rischio, l'opportunità di realizzare o meno l'opera.

Tanto è necessario ai sensi della **legge n. 108 del 16 marzo 2001**, mediante la quale l'Italia ha fatto propria la **Convenzione di Aarhus**, recependo i contenuti sul diritto all'accesso alle informazioni, sulla partecipazione dei cittadini e sull'accesso alla giustizia in materia ambientale.

In questo caso, **il progetto non è mai stato discusso con i portatori di interesse**, mai è stato sino ad ora interpellato lo scrivente Comune a riguardo, con il fine di valutare le possibili alternative di tracciato, gli elementi di criticità e le potenzialità di massima dell'infrastruttura.

Si ricorda in questa sede che è ancora costituito un Comitato Trentino Anti Pi.Ru.Bi che presentò osservazioni sullo studio di impatto ambientale già all'epoca della proposizione del progetto definitivo "Autostrada Valdastico A31 completamento a nord" del 30.10.1995 e condusse una campagna informativa e di coinvolgimento ultradecennale che sfociò nel ritiro del progetto definitivo in questione.

Inoltre, secondo quanto riportato nel Piano di sviluppo provinciale della XIV legislatura, approvato dalla Giunta provinciale di Trento con deliberazione n. 608 del 26 marzo 2010, si evidenzia come il contesto scenario in cui si colloca la società trentina oggi sia caratterizzato da processi potenti di globalizzazione e da sentite esigenze di localismo: due elementi che, se non debitamente interpretati e governati, possono portare facilmente al conflitto e alla crisi delle società locali.

Si ricorda che uno degli assi strategici principali per la Provincia Autonoma di Trento è denominato come "Capitale identitario e culturale", finalizzato a far convergere, in coerenza con i principi costituzionali, **azioni di valorizzazione e difesa del patrimonio storico, artistico e culturale del territorio**. L'obiettivo non si esaurisce solo relativamente agli aspetti di tutela, ma si articola su un più ampio concetto di capitale territoriale, così come propongono l'Unione Europea e l'OCSE, quale insieme di risorse, fattori produttivi, competenze e conoscenze che si sono accumulate nel territorio nel corso del passato, nonché tutti quei valori di civismo, solidarietà e civiltà che caratterizzano la società locale.

Le linee programmatiche provinciali, nonché le azioni operative concrete e coerenti poste in essere dall'Amministrazione comunale, hanno messo al centro il concetto di capitale territoriale, non solo quindi in senso fisico o come sistema naturale, insediativo e infrastrutturale, ma anche come sedimentazione di conoscenze, competenze, socialità e relazionalità molteplici.

Si tratta di capitale immateriale che è strettamente connesso con l'equilibrio di diversi fattori: un sistema complesso sul quale il Progetto dell'Autostrada A31 andrebbe a incidere in modo sostanziale ed irreversibile, andando oltre gli stessi propositi della Provincia di

agire sempre nella direzione di una integrazione delle politiche alla ricerca delle massime sinergie (attraverso accordi con le parti sociali).

In questo senso preme sottolineare ancora una volta come il progetto di realizzazione della Autostrada A31 proposto, nonostante il suo evidente pesante impatto, non contenga alcun richiamo ad uno studio approfondito sugli aspetti sociali che un'opera di tale portata possa apportare presso la popolazione locale.

**Pertanto, si ritiene – ferma restando l'opposizione all'opera – che in ogni caso il progetto dovrebbe essere integrato,** mediante la previsione di un progetto ad hoc a carico della committenza, basato su un'approfondita raccolta di dati, sul ricorso alla tecnica della ricercazione e finalizzata a comprendere quale sarà l'impatto sulla popolazione trentina di un'opera infrastrutturale di tal genere.

Premessi tali necessari rilievi, con riferimento alla progettazione preliminare dell'opera autostradale, si passa a rassegnare le osservazioni di seguito riportate.

#### **A) ASPETTI DI RILIEVO INTERNAZIONALE, NAZIONALE E PROVINCIALE - Contrasto della previsione dell'opera in progetto con le normative sovracomunali.**

L'autostrada A31 Valdastico Nord **non è prevista da alcuno dei documenti generali in tema di mobilità**, anzi è in antitesi con le enunciazioni di principio in essi contenute.

Di più, la realizzazione della Valdastico A31 Nord in progetto **risulta in totale contrasto con le disposizioni normative in materia di trasporti, di mobilità e di sostenibilità ambientale**, soprattutto perché essa comporterebbe il sovvertimento di tutti i programmi, sia europei sia nazionali, in tema di trasferimento dei traffici merci da gomma a rotaia.

In particolare, il progetto in esame:

- **non è compatibile con i principi di politica dei trasporti dell'Unione Europea:**

Uno degli aspetti chiave su cui si basa la politica europea in materia di trasporti è il concetto di «**mobilità sostenibile**» e cioè la capacità di combinare i vari modi di trasporto in maniera flessibile. Ne deriva una spinta alla intermodalità dei trasporti a livello generale, indirizzata al concentramento del trasporto su strada delle merci verso punti intermodali definiti e dimensionalmente rispondenti alle necessità dei trasferimenti di merci internazionali. A tal fine si è approvato il **Regolamento (UE) n. 913/2010** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, regolamento che mira a favorire lo **sviluppo di una rete ferroviaria europea** consona ad un trasporto merci competitivo, fissando le norme per la realizzazione e l'organizzazione di corridoi ferroviari internazionali destinati al trasporto merci su rotaia. **Obiettivo dell'UE è il trasferimento di merci e passeggeri dalla strada a forme di trasporto meno inquinanti.**

Altro principio europeo fissato dalla Commissione è quello dell'internalizzazione dei costi esterni nel prezzo effettivo dei trasporti, sulla base di effetti quantificabili come l'impatto ambientale, il traffico e l'inquinamento acustico.

Gli stessi principi e le conseguenti indicazioni programmatiche vengono enunciate nel **Libro Bianco della Commissione Europea** in materia - **COM (2011) 144 def. del 28 marzo 2011** dal titolo *“Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”*, al quale si rimanda.

- **Non è compatibile con i principi base della Convenzione delle Alpi:**

Tale Convenzione è stata ratificata dallo Stato italiano con legge n. 403 del 14/10/1999 ed è entrata in vigore il 27/03/2000.

Tutto il tracciato percorso dalla Valdastico A31 Nord è compreso nel territorio per il quale vale detto trattato internazionale.

L'art. 2 della Convenzione quadro, al comma 2, lettera j) riporta testualmente: *“Trasporti - al fine di ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico interalpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna, la flora e il loro habitat, tra l'altro attuando un più consistente trasferimento su rotaia dei trasporti e in particolare del trasporto merci...”*.

Il protocollo Trasporti, finora non ratificato dal governo italiano, ma indicativo del modo europeo di intendere lo spostamento di merci e persone, punta a rafforzare il trasferimento del trasporto su mezzi alternativi alla gomma.

- **Non è compatibile con le previsioni del GOVERNO ITALIANO contenute nel Documento di Economia e Finanza 2012 dell'aprile 2012, in particolare alla Sezione III “Programma Nazionale di Riforma” – Allegato “Relazione del Ministro dell'Ambiente...” e Allegato Infrastrutture “Linee Guida 2013-2015”.** A tali testi si rimanda nella loro versione integrale.

- **Non è compatibile con la Normativa Urbanistica Provinciale (Legge Provinciale n. 1 del 4 marzo 2008 e successive modifiche e integrazioni), né con le Norme di attuazione del Piano Urbanistico Provinciale (L.P. n. 5 del 2008).**

La previsione del nuovo tratto dell'Autostrada Valdastico A31 Nord - Tronco Trento - Valdastico – Piovene Rocchette, **doveva necessariamente essere inserita nella pianificazione provinciale d'intesa con la Provincia autonoma di Trento, nell'esercizio della propria competenza primaria in materia di urbanistica**, di piani regolatori e di tutela del paesaggio prevista dallo Statuto speciale e in coerenza con i principi della legge provinciale 16 giugno 2006, n. 3 (*Norme in materia di governo dell'autonomia del Trentino*);

Inoltre, dall'esame del vigente Piano Urbanistico Provinciale, la cui ultima variante è stata approvata con L.P. 27 maggio 2008 n. 5, non emerge la presenza dell'infrastruttura proposta dal Ministero.

- **Non è compatibile con i principi enunciati nel Programma di Sviluppo Provinciale per la XIV legislatura della Provincia Autonoma di Trento approvato dalla Giunta provinciale di Trento con deliberazione n. 608 del 26 marzo 2010.**

Tale documento a pag. 79 e seguenti prevede in particolare, per il settore denominato “Asse 5 – Capitale ambientale e infrastrutturale”, in tema di “Ambiente e territorio” di:

*“lanciare un programma straordinario diretto a sviluppare iniziative imprenditoriali nel campo dell'industria verde e dei servizi ad essa collegati, in modo da creare una buona saldatura tra promozione dello sviluppo e temi ambientali.*

*Investire, in termini scientifici e imprenditoriali, nel campo delle energie alternative.*

*Completare la rete delle piste ciclabili.*

*Frenare la perdita di bio-diversità nell'arco alpino, valorizzando anche il ruolo delle aree protette.*

*Sostenere le iniziative dei comuni volte ad attivare reti ambientali, secondo le vocazioni dei luoghi e con la partecipazione della comunità, attuando la Legge Provinciale 11/2007 (Governo del territorio forestale e montano, dei corsi d'acqua e delle aree protette).*

*Elaborare un piano di legislatura orientato al recepimento dei protocolli della Convenzione delle Alpi e alla predisposizione di misure adeguate in relazione al cambiamento climatico.”*

E a pag. 86 e seguenti in tema di “Infrastrutture” prevede:

*“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. Per le opere di mobilità stradale e ferroviaria finalizzate all'interconnessione del Trentino con i territori limitrofi che richiedano l'intesa tra la Provincia, lo Stato e gli altri enti territoriali interessati, ai sensi delle norme di attuazione dello Statuto, tale intesa sarà preceduta dalla valutazione strategica sull'ipotesi progettuale di massima, secondo quanto stabilito dalle norme di attuazione del P.U.P. e in coerenza con lo stesso.*

*La prima infrastruttura di rilievo, ed anzi quella che assorbirà la maggior parte delle risorse – progettuali, realizzative e umane – è costituita dal nuovo asse ferroviario del Brennero. L'infrastruttura fa parte del progetto prioritario di Corridoi 1 dell'Unione Europea Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo assunti con la decisione 884/2004/CE relativa agli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.*

*Il nuovo collegamento ferroviario del Brennero raggiungerà dei risultati ottimali solo se tutti i flussi delle merci a nord e a sud del Brennero saranno collegati e formeranno una “catena logistica” integrata. Soltanto in questo caso infatti sarà possibile attuare uno spostamento sufficiente del traffico dalla strada alla ferrovia, tale da contrastare l'aumento esponenziale del traffico su strada che causa costosi colli di bottiglia e congestioni.*

....

*Gli obiettivi, che la Provincia di Trento ha fatto suoi, sono:*

- 1. potenziare le linee di accesso in direzione nord e sud della Galleria di Base del Brennero in modo conforme alle esigenze e in tempo utile affinché con l'ultimazione della Galleria di Base del Brennero sia a disposizione un corridoio continuo, efficiente ed interoperabile tra Monaco e Verona;*
- 2. ottenere il trasferimento effettivo del trasporto merci dalla strada alla ferrovia, per migliorare la qualità della vita della popolazione, per raggiungere obiettivi ambientali internazionali e di diritto comunitario, per sfruttare i progressi tecnologici a favore della popolazione e del territorio nonché al fine di tutelare l'area alpina in quanto area sensibile come definita nella Convenzione delle Alpi. ...”*

Al sopraccitato Programma di sviluppo provinciale è stato dato attuazione mediante approvazione del **“Documento di attuazione 2012-2013 del Programma di sviluppo provinciale per la XIV legislatura”** avvenuta con deliberazione della Giunta provinciale n. 2222 del 28.10.2011. Si rimanda al testo.

- **Non è compatibile con i principi enunciati nell'Atto di indirizzo sulla mobilità sostenibile P.A.T. (Delibera n. 1948, 28.07.2000 Giunta Provinciale).** Si rimanda al testo.

A titolo esemplificativo, a pag. 7 - *“Secondo queste prospettive, non si tratta assolutamente di “massimizzare” l'estensione della rete infrastrutturale, ma, sulla base di approfondite analisi e verifiche sulla domanda presente e prevedibile di mobilità da attuarsi in fase di verifica tecnica ed economica successiva all'adozione del*

*Documento di indirizzo, si dovranno identificare quali infrastrutture assolutamente imprescindibili e opportune dovranno essere realizzate, completate o adeguate per garantire lo sviluppo socio-economico del territorio trentino e per aumentare il benessere della collettività, lungo un sentiero di sviluppo, ambientalmente ed economicamente sostenibile ("Le infrastrutture fisiche. Tutte quelle che servono, solo quelle che servono").*

E a pag. 9 - "Tra le misure significative per la riduzione delle emissioni rientrano tutte le misure e le politiche per una mobilità sostenibile, finalizzate al contenimento del trasporto su gomma e al potenziamento del trasporto su rotaia".

Le strategie adottate dall'Unione Europea, così come la loro applicazione in territorio trentino volute dalla Provincia Autonoma di Trento, indicano tutte la via del **potenziamento dell'intermodalità**, della **molteplicità di soluzioni alternative alla costruzione di altre strade** su cui far viaggiare le merci, soprattutto se tali reti viarie autostradali non servano a incidere sullo scenario internazionale, così come peraltro paiono confermare gli stessi proponenti il progetto in esame.

Si veda a questo proposito quanto dichiarato a pag. 9 dello "Studio di impatto ambientale – Sintesi non tecnica" del progetto, ove si dichiara testualmente: "Le due direttrici/infrastrutture trasversali rappresentate da Tl.BRE e A31 potrebbero indurre il timore che l'asse del Brennero, già oggi affaticato da traffici internazionali in particolare quelli pesanti, possa venire ulteriormente gravato da traffici aggiuntivi. Tale valutazione non tiene conto che **la valenza (e il peso) delle relazioni internazionali risulta scarsamente influenzabile da una riduzione – quasi marginale – delle distanze rispetto ai Mercati della matrice Origine / Destinazione**".

## **B) IMPATTO SPECIFICO SUL COMUNE DI BESENELLO E SULLA VALLAGARINA**

Quanto al profilo documentale si rimanda in primis ad una lettura integrale dei documenti, qui allegati, approvati all'unanimità dal Consiglio Comunale di Besenello e dalla Commissione Edilizia Comunale.

**Delibera del Consiglio Comunale di Besenello n. 14 del 20 aprile 2012** (sub DOC. 3)

**Parere negativo della Commissione Edilizia Comunale – verbale n. 3 del 18 aprile 2012** (sub DOC 4) da cui emerge che nel vigente Piano regolatore Generale del Comune di Besenello, piano di grado subordinato al Piano Urbanistico Provinciale, non vi sia traccia di una nuova autostrada di progetto collocata come da progetto depositato al nostro protocollo con n. 1412 di data 19 marzo 2012 da Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.a.. L'opera appare in contrasto con le previsioni pianificatorie sia della Provincia Autonoma di Trento, che nemmeno nell'ultima revisione al PUP ha inteso inserirne la previsione, sia del Comune di Besenello, che, conseguentemente, nel vigente PRG non ne ha previsto la collocazione.

Si richiama altresì la deliberazione del Consiglio Comunale di Besenello n. 38 del 30.11.2011 (DOC 5) avente ad oggetto "Atto di indirizzo politico in ordine alle proposte di modifica del tracciato della viabilità statale sul territorio del Comune di Besenello e dell'Alta Vallagarina" mediante la quale l'organo collegiale faceva propri i principi della sostenibilità ambientale in tema di spostamento di merci e persone e poneva quale criterio prioritario a

guida di dette scelte la preservazione del territorio, considerato come bene limitato e pertanto risorsa non rinnovabile.

Nella stessa direzione vanno le dichiarazioni **dell'Assemblea della Comunità della Vallagarina contenute nella deliberazione n. 5 del 23 febbraio 2012** avente ad oggetto "Esame ed approvazione **DOCUMENTO PRELIMINARE STRALCIO IN MATERIA DI MOBILITÀ IN VALLAGARINA** – Linee guida e prime indicazioni sulle emergenze di mobilità" a cui si rimanda per una lettura integrale. (sub DOC. 6)

In particolare il sopra citato Documento stralcio fissa delle priorità nelle politiche di pianificazione della mobilità nella valle e a pag. 27 ss. si legge:

"sulla scorta delle analisi e delle considerazioni fin qui descritte, la Commissione ha indicato alcune priorità il cui perseguimento è ritenuto fondamentale al fine di garantire la sostenibilità ambientale degli interventi infrastrutturali in esame.

<b>Aria</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ridurre le emissioni inquinanti dovute ai trasporti al fine di minimizzare gli effetti negativi sulla salute umana e/o sull'ambiente</li> <li>- Ridurre le emissioni da traffico auto veicolare nei principali centri della valle</li> <li>- Favorire e incentivare le politiche di mobilità sostenibile</li> </ul>
<b>Rumore</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ridurre la percentuale della popolazione esposta a livelli eccessivi di rumore</li> <li>- Ridurre l'inquinamento acustico dovuto ai trasporti</li> </ul>
<b>Biodiversità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arrestare il più possibile la perdita di biodiversità ed introdurre eventuali misure di compensazione</li> <li>- Ridurre la frammentazione degli ecosistemi e del paesaggio</li> </ul>
<b>Paesaggio</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mantenere/riqualificare l'identità paesaggistica dei luoghi</li> <li>- Diffondere l'approccio alla progettazione "integrata" delle opere, condotta nel rispetto dei vincoli ambientali e territoriali (progettazione paesaggistica, mitigazione degli impatti attraverso la progettazione del verde, etc.)</li> </ul>
<b>Suolo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contenere il più possibile l'occupazione di suolo, in particolare di quello con destinazione agricola</li> <li>- Razionalizzazione ed ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture esistenti</li> </ul>
<b>Trasporti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Predisposizione di programmi finalizzati a favorire l'interscambio fra mezzo privato e mezzo pubblico, individuando idonee aree esterne ai centri abitati</li> <li>- Promuovere modalità di trasporti ecocompatibili</li> </ul>

*Di seguito si riportano sinteticamente gli obiettivi e le azioni specifiche individuati dallo studio compatibilmente con i principi definiti a livello comunitario, nonché con i contenuti dell'Atto di Indirizzo sulla Sostenibilità della Provincia Autonoma di Trento, i Criteri del Piano della mobilità provinciale e quelli del Piano urbanistico provinciale.*

OBIETTIVI GENERALI	AZIONI SPECIFICHE
--------------------	-------------------



<ul style="list-style-type: none"> <li>Definizione e razionalizzazione della rete viaria esistente e del sistema di mobilità della Vallagarina.</li> <li>Sviluppo sostenibile</li> <li>Miglioramento della qualità della vita</li> <li>Contenimento uso del territorio</li> <li>Progettazione integrata ed allargata delle opere pubbliche</li> <li>Salvaguardia delle identità territoriali</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>regolazione dei flussi traffico di attraversamento e raccordo con i diversi centri urbani, ed in particolare con Rovereto;</li> <li>riduzione dei flussi di traffico privato a favore dell'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico;</li> <li>implementazione dell'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico (protocollo trasporti);</li> <li>ricorso a nuove tangenziali e raccordi di scorrimento esterni solo qualora non percorribili altre soluzioni alternative;</li> <li>creazione di percorsi ciclabili con valenza urbana ed extra-urbana, anche sul sedime delle strade esistenti in seguito al loro declassamento/ depotenziamento;</li> <li>potenziamento utilizzo razionale delle infrastrutture esistenti, compresa la ferrovia da utilizzarsi come metropolitana di superficie con apertura delle stazioni chiuse.</li> </ol>
---	--

Nelle conclusioni a pag. 50 si stabilisce ancora: *“La Commissione sottolinea l'importanza di affrontare il tema della viabilità all'interno di un progetto articolato e differenziato di “mobilità” che tenda alla **razionalizzazione delle infrastrutture viarie esistenti** ed alla **salvaguardia ambientale attraverso il potenziamento del trasporto pubblico, lo sviluppo della rete ciclo-pedonale, l'utilizzo del treno come metropolitana di superficie**, nonché la creazione di un efficiente sistema dei parcheggi...”*

**In concreto, sotto il profilo dell'impatto sulla popolazione e sul territorio della comunità di Besenello e della intera Vallagarina, la realizzazione della Valdastico Nord costituirebbe una condanna a morte.**

In questi ultimi decenni, secondo una linea di continuità dettata dalla Provincia Autonoma e recepita dalle Amministrazioni comunali che si sono succedute, si è dato vita ad una serie di interventi di valorizzazione del territorio locale e delle sue peculiarità con lo scopo di preservare il più possibile il territorio e di renderlo elemento portante dell'economia locale attraverso la promozione dei prodotti enogastronomici e della offerta culturale legata ai Castelli del Trentino.

Si elencano di seguito le politiche messe in atto.

#### **a. Valorizzazione del territorio locale – paesaggio.**

Nel **Piano di sviluppo provinciale della XIV legislatura**, approvato dalla Giunta provinciale con deliberazione n. 608 del 26 marzo 2010, cui è stata data attuazione mediante approvazione del **“Documento di attuazione 2012-2013 del Programma di sviluppo provinciale per la XIV legislatura”**, avvenuta con deliberazione della Giunta provinciale n. 2222 del 28.10.2011, il paesaggio inteso come urbano e rurale, è elemento prioritario del capitale identitario, che a sua volta è preconditione per lo sviluppo del capitale sociale di una comunità, e di questa via, dello sviluppo complessivo (in termini di benessere, civiltà, equità sociale). La Provincia ha individuato delle azioni concrete per rilanciare un programma integrato di interventi sulla cultura del paesaggio (STEP “Scuola del paesaggio”, progetto di individuazione, monitoraggio e difesa degli elementi tipici del paesaggio – Osservatorio del paesaggio – progetti di conservazione, come il riconoscimento da parte dell' Unesco delle Dolomiti come patrimonio dell'umanità).

Anche il Comune di Besenello ha interpretato l'asse strategico attraverso azioni concrete:

- prescrizioni contenute nel regolamento edilizio comunale e nelle norme di attuazione del piano regolatore generale;
- opere pubbliche sportive;
- mobilità sostenibile locale;
- azioni per il mantenimento delle aree agricole;
- valorizzazione del bosco;
- educazione nelle scuole sul territorio locale;
- adesione ad organismi internazionali a tutela dell'ambiente ("Alleanza per il clima").

#### **b. Valorizzazione del territorio locale – prodotti**

Tra le priorità individuate nel Piano di sviluppo provinciale della XIV legislatura, approvato dalla Giunta provinciale con deliberazione n. 608 del 26 marzo 2010, rientrano azioni innovative di natura strutturale per accrescere l'attrattività territoriale. Il Comune di Besenello, in tal senso, ha già avviato un percorso di qualificazione concretizzando diverse azioni tra le quali ricordiamo:

- azioni legate alla valorizzazione della filiera prodotti-turismo, in particolare secondo le indicazioni del documento programmatico "Linee guida per la promozione dei prodotti trentini" approvati dalla Giunta provinciale con propria deliberazione (tali linee guida propongono gli assi strategici per la promozione del territorio e dei suoi prodotti individuati nei valori di affidabilità, identità alpina e sostenibilità, anche associati al marchio territoriale trentino);
- ottenimento della sottodenominazione "Trentino DOC Castel Beseno" per valorizzare la Sottozona del Moscato giallo, caratteristica dell'areale viticolo del Comune di Besenello;
- adesione al programma delle "Città del vino" finalizzato a identificare presso il visitatore/consumatore il comune come sede di interessanti peculiarità vitivinicole.

#### **c. Valorizzazione del territorio locale – turismo leggero**

Il Comune ha progettato e favorito opere di interconnessione alle infrastrutture leggere di viabilità ciclistica lungo l'asse dell' Adige, nell'ottica dello sviluppo in sede locale di nuove forme di turismo responsabile e sostenibile. Tali indirizzi hanno stimolato investimenti imprenditoriali locali quali:

- alberghi attrezzati per accogliere cicloturisti;
- agriturismi che utilizzano prodotti locali a filiera corta;
- manifestazioni turistiche per la valorizzazione dell'enogastronomia del territorio ("Magnalonga" e "Giallo d'autunno");
- agevolazione e promozione dell'accesso e fruizione della risorsa culturale principale, Castel Beseno, oggi sede museale provinciale che ospita manifestazioni culturali e rievocazioni storiche di rilevanza nazionale raggiungendo i 37.000 visitatori all'anno.

Con questa premessa, pochi e per pochi potranno essere i benefici portati dalla realizzazione del progetto in esame e, qualora vi fossero, si otterrebbero a costo della sopravvivenza della comunità di Besenello e a detrimento della intera Vallagarina e della popolazione trentina.

Analizzando la relazione sullo "Studio di impatto ambientale" del Progetto preliminare si riscontrano notevoli sottovalutazioni sia per quanto riguarda i dati dell'**inquinamento atmosferico attuale** in Provincia di Trento, sia per le conseguenze negative sulla futura qualità dell'aria derivanti dalla costruzione dell'autostrada Valdastico Nord.

Considerando la situazione attuale, si rileva che la realizzazione di una nuova autostrada andrebbe ad incidere su una valle caratterizzata da una circolazione atmosferica sfavorevole che determina, in particolare nei mesi invernali, un ristagno d'aria (dovuto ad inversione termica) che trattiene gli inquinanti prodotti sul territorio negli strati più bassi e quindi con maggiore incidenza sugli abitanti.

Lo confermano recenti indagini che classificano Trento tra le città alpine più inquinate, proprio a causa della situazione orografica e microclimatica che la caratterizza.

I dati raccolti dalla rete provinciale negli ultimi dieci anni dall'A.P.P.A. (Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente) mostrano un indice di inquinamento elevato per quanto riguarda i superamenti dei limiti di media giornaliera per le polveri sottili PM10 in molte città trentine, ma soprattutto a Trento, e non è veritiera la *"sostanziale valutazione di buona qualità dell'aria esistente in area vasta nell'intorno del futuro tracciato anche in raffronto con i parametri normativi di riferimento..."* come riportato nello "Studio di impatto ambientale - Riassunto non tecnico" pag. 88.

Purtroppo i dati relativi agli inquinanti atmosferici trovano un drammatico riscontro nell'elevata incidenza delle patologie tumorali che annoverano tra le loro cause anche l'inquinamento atmosferico, nell'aumento progressivo delle patologie dell'apparato respiratorio e delle allergie, in particolar modo nei bambini, più vulnerabili rispetto ai danni da inquinamento.

La realizzazione della Valdastico Nord provocherebbe inevitabilmente un **peggioramento della qualità dell'aria con conseguente danno alla salute**: gli inquinanti quali ossidi di azoto, idrocarburi ed il particolato provocheranno un aumento di patologie quali bronchiti croniche negli anziani e asma nei bambini, mentre il benzene e gli idrocarburi policiclici aromatici provocheranno un aumento di malattie croniche, cancro e in particolare leucemie nei bambini.

La realizzazione di un'autostrada in questo preoccupante contesto, lungi dall'essere una "soluzione" alle richieste di mobilità, rappresenta una seria minaccia per la qualità ambientale e, quindi, per la salute delle persone che vivono in questo territorio.

L'**inquinamento acustico** porterà, altresì, un aumento delle malattie legate al sistema nervoso e danneggerà inevitabilmente la vivibilità della zona interessata alla realizzazione dell'opera. In particolare il fatto che il tratto del tracciato in adiacenza alla zona residenziale di Besenello consista in un alto viadotto comporterà un forte aumento del disturbo acustico derivante dal transito dei veicoli che può essere solo parzialmente mitigato da eventuali opere fonoassorbenti. In merito, già il Piano di zonizzazione acustica del territorio comunale di Besenello, adottato con deliberazione consiliare n. 28 dd. 12.06.2002, rilevava nella zona scoperta dell'arteria viaria una categoria acustica molto alta (cat. 4 e 6) che l'opera non farà altro che peggiorare.

Ancora peggiore sarebbe la sorte delle **falde acquifere del massiccio della Vigolana**, che permette l'approvvigionamento d'acqua a tutti i Comuni dell'Alta Vallagarina e agli Altipiani Cimbri, massiccio carsico che presenta un reticolo di acque interne comunicanti, la cui intercettazione in un punto può cagionare il prosciugamento o il ritiro per tutta la rete di distribuzione.

Tali evidenze sono state confermate anche in fase di studio e realizzazione del cunicolo esplorativo realizzato nel 2008 come opera propedeutica alla localizzazione in roccia della III versione del progetto "Depuratore Trento Tre" da parte della Agenzia per la Depurazione della Provincia Autonoma di Trento.

Il cunicolo in questione ha intercettato una **venuta d'acqua della portata di 70 litri al secondo ad una profondità di 250 metri nella roccia del Massiccio della Vigolana** che dovrebbe essere perforato per la realizzazione della Valdastico A31 Nord.

Si allega a riguardo il parere reso dall'Amministrazione comunale in merito alla Valutazione di impatto ambientale per il progetto "Depuratore Trento Tre studio di impatto ambientale per depuratore versione sottomonte" (DOC 7) e successiva *"Integrazione studio d'impatto ambientale impianto di depurazione "Trento Tre" Soluzione sottomonte con rettifica Strada statale n. 12 - Riassunto non tecnico"*, di cui si allega estratto (sub DOC. 8).

E ancora, lungo il tracciato della Valdastico A31 Nord, nei Comuni di Besenello Calliano e Folgaria, è posto il Sito di Interesse Comunitario della Riserva Naturale di Scanupia, areale di indubbia sensibilità ambientale, che rappresenta la più grande riserva naturale del Trentino (529 ettari), la cui esistenza sarebbe messa in pericolo dall'opera in discussione.

Altri aspetti critici riguardano:

- il **collo di bottiglia** che si creerebbe se l'afflusso di traffico proveniente dalla Valdastico A31 Nord si incanalasse sulla A22 **a sud di Trento**, congestionando il casello sud dell'Autobrennero e la città capoluogo, la cui rete viaria a sud non è strutturata per ulteriore traffico e la cui esposizione all'inquinamento atmosferico la condanna già a sforamenti continui dei valori limite di qualità dell'aria;
- il **centro di trasporto intermodale di Trento nord** che non è sufficientemente strutturato per ricevere i camion in arrivo dalla Valdastico e spostarli su rotaia, mentre qualora si dichiarasse che lo sia, indirettamente si confermerebbe il fatto che sull'arteria da completare verrà spostato poco del traffico merci che riguarda le lunghe percorrenze per arrivare ai mercati europei, con ciò sostenendo la tesi dell'inutilità dal punto di vista nazionale dell'opera;
- le politiche nazionali ed internazionali in materia di trasporto per l'asse Verona Brennero che hanno investito sulla intermodalità nell' **Interporto Quadrante Europa situato a Verona**, un centro intermodale dalla superficie ragguardevole, adatto a soddisfare le esigenze in materia. La previsione della Valdastico Nord sposterebbe il baricentro dei traffici merci oltre Verona, almeno per la parte di mercato costituita dalla provincia di Vicenza, inficiando in parte il programma di potenziamento dell'asse strategico Verona Brennero.

## **CONCLUSIONI**

È del tutto evidente che queste ragioni di contrarietà - anche volendo considerare unicamente quelle di natura circoscritta alla popolazione locale - non sono bilanciate da pari benefici e di conseguenza, infatti, l'opera non è contemplata da nessuna delle previsioni programmatiche di cui alla prima parte. Pertanto, **sembra di poter affermare che la costruzione dell'autostrada A31 Valdastico Nord non corrisponda ad un interesse pubblico cogente.**

Questa autostrada non ha connotazione strategica, perché non persegue l'interesse nazionale, ma localistico; ne sia prova il fatto che l'accorciamento dell'itinerario che l'opera garantirebbe, se rapportato a lunghe percorrenze delle merci, appare risibile. Su queste basi, la Valdastico Nord risulterebbe funzionale solo alle **esigenze localistiche del mercato vicentino** che mira ad ottenere l'accesso a quello trentino.

Più in generale si consideri che anche per questa strada vale l'assunto che una nuova via di comunicazione genera, per il solo fatto di essere stata realizzata, l'effetto di produrre un **flusso di traffico autogenerato dalla nuova struttura stessa**, non solo di deviare su questa il traffico veicolare prima a carico di altre arterie. Da ciò deriverebbe l'effetto negativo di un aumento complessivo del traffico su gomma (circa 50% in più).

In conclusione, la realizzazione della Valdastico A31 Nord pare essere inutile dal punto di vista delle logiche internazionali di trasporto e devastante quanto ad impatto ambientale e sociale.

Mai si è ottenuta l'intesa della Provincia Autonoma di Trento per l'inserimento dell'opera nell'elenco delle infrastrutture strategiche previste dal Programma I.S.

Ma quel che appare più grave e più preoccupante è il fatto che **la presunta "strategicità" dell'opera in questione e la sua progettazione paiono avulse da qualsiasi analisi di costi e benefici** che si sarebbe dovuta compiere ex ante e che si sarebbe dovuta condividere con i portatori di interessi locali.

**In quale momento sono state compiute le valutazioni di merito sull'opportunità di sottoporre al procedimento normativo abbreviato che si riserva alle infrastrutture di carattere strategico?**

**Con quali soggetti istituzionali sono state condivise?**

Con queste premesse, come si è potuto arrivare sin qui?

Nel ribadire la ferma contrarietà alla localizzazione di quest'opera in territorio trentino e alla sua realizzazione, l'Amministrazione comunale di Besenello sottolinea come l'intero procedimento in corso, sin dal primo inserimento del completamento della Valdastico Nord nel 7° Programma Infrastrutture Strategiche, per il quale successivamente è stata fatta salva l'intesa, costituisca un'ingiustificata forzatura oltre che uno sperpero di denaro pubblico.

Da ultimo, l'Amministrazione comunale scrivente, in nome proprio e dei Comuni che hanno delegato il sottofirmato Sindaco pro tempore a partecipare a questa Conferenza di servizi, si riserva di approfondire nei modi che risulteranno opportuni e fino alla scadenza dei termini le osservazioni e gli argomenti che illustrano la contrarietà dell'opera all'interesse pubblico complessivo, producendo ogni possibile documentazione integrativa.

PER IL COMUNE DI BESENELLO  
IL SINDACO

dottor Cristian Comperini



Si allegano i seguenti documenti:

1. ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, notificato in data 18 giugno 2010
2. motivi aggiunti nel ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, notificati in data 11.03.2011
3. delibera del Consiglio Comunale di Besenello n. 14 del 20 aprile 2012 " (DOC 3)
4. verbale della Commissione Edilizia Comunale n. 3 del 18 aprile 2012 (DOC 4)
5. deliberazione del Consiglio Comunale di Besenello n. 38 del 30.11.2011 "Atto di indirizzo politico in ordine alle proposte di modifica del tracciato della viabilità statale sul territorio del Comune di Besenello e dell'Alta Vallagarina" (DOC 5)
6. deliberazione n. 5 del 23 febbraio 2012 avente ad oggetto "Esame ed approvazione DOCUMENTO PRELIMINARE STRALCIO IN MATERIA DI MOBILITÀ IN VALLAGARINA – Linee guida e prime indicazioni sulle emergenze di mobilità" (DOC 6)
7. parere reso dall'Amministrazione comunale in merito alla Valutazione di impatto ambientale per il progetto "Depuratore Trento Tre studio di impatto ambientale per depuratore versione sottomonte" (DOC 7)
8. estratto "Integrazione studio d'impatto ambientale impianto di depurazione "Trento Tre" Soluzione sottomonte con rettifica SS n.12 - Riassunto non tecnico" (DOC 8).