

Data lettura del presente verbale, viene approvato e sottoscritto.

f.to IL PRESIDENTE
Stefano Bisoffi

f.to IL SEGRETARIO GENERALE
dott. Alessandro Morandi

RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE

La presente deliberazione è stata pubblicata per estratto all'Albo della Comunità sul sito www.comunitadellavallagarina.tn.it dal giorno 04.06.2012 per restarvi 10 giorni consecutivi.

f.to IL SEGRETARIO GENERALE
dott. Alessandro Morandi

Visto e prenotato l'impegno al Capitolo _____ dell'esercizio in corso

f.to IL RESPONSABILE



COMUNITA' DELLA VALLAGARINA

Rovereto

REGISTRO DELIBERAZIONI N. **17**

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELL'ASSEMBLEA DELLA COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

OGGETTO: Progetto preliminare per il completamento dell'Autostrada Valdastico A31 Nord – Tronco Trento – Valdastico – Piovene Rocchette.

L'anno duemiladodici, addì trenta del mese di maggio, alle ore 18.17 nella sala "N. Aste" della Comunità della Vallagarina - Via Tommaseo n. 5 - Rovereto, convocata dal Presidente, con avvisi recapitati ai singoli componenti, si è riunita in seduta pubblica l'Assemblea della Comunità.

Risultano presenti i Consiglieri indicati nell'allegato prospetto.

Entrano successivamente i Signori Consiglieri:

- MARSILLI MASSIMO
- GIOS GEREMIA
- BENEDETTI MARCELLO
- BETTINI PAOLO

Escono i Signori Consiglieri:

- BATTOCCHI PAOLO
- COMENCINI ARIANNA

Assiste il Segretario Generale dott. Alessandro Morandi.

Il Presidente della seduta, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta ed invita l'Assemblea a deliberare sull'oggetto indicato.

OGGETTO: Progetto preliminare per il completamento dell'Autostrada Valdastico A31 Nord
– Tronco Trento – Valdastico – Piovene Rocchette.

MA/os
S:\ASSEMBLEACOMUNITA\DELIBERE\anno2012\30maggio\17-VALDASTICO.doc

L'ASSEMBLEA

Vista la deliberazione dell'Esecutivo della Comunità della Vallagarina n. 132 dd. 23.04.2012;

visto il verbale della Commissione Tutela del Territorio ed Ambiente e della Commissione Tecnico Urbanistica riunite congiuntamente in data 29.05.2012;

sentita la discussione sul punto quale resoconto che si propone di allegare quale parte integrante e sostanziale;

Durante la discussione escono i Consiglieri sigg.i BETTINI PAOLO, DOSSI GIORGIO e l'Assessore BALDESSARINI MARTA

visto il regolamento di contabilità dell'Ente approvato con deliberazione dell'Assemblea Comprensoriale n. 19 del 05.12.2000, in vigore per effetto della deliberazione dell'Assemblea della Comunità della Vallagarina n. 2 dd. 17.1.2011;

visto il Regolamento di Organizzazione dei Servizi e degli Uffici della Comunità della Vallagarina;

vista la L.P. 16.6.2006 n. 3 e s.m.;

visto lo Statuto della Comunità della Vallagarina;

in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa il Responsabile del Servizio proponente, in data 30.05.2012, esprime parere favorevole

IL RESPONSABILE

f.to arch. Andrea Piccioni

in ordine alla regolarità contabile la Responsabile del Servizio Finanziario, in data 30.05.2012, esprime parere favorevole

LA RESPONSABILE

f.to rag. Daniela Iachelini

con voti favorevoli 30, contrari 0, astenuti 2, espressi per alzata di mano ed accertati dal Presidente con l'ausilio degli scrutatori CONZATTI DOANTELLA e SPAGNOLLI STEFANO

d e l i b e r a

1. di non approvare il progetto preliminare per il completamento dell'Autostrada Valdastico A31 Nord – Tronco Trento – Valdastico – Piovene Rocchette;
2. di dichiarare parte integrante e sostanziale del presente provvedimento:
 - A. il parere di cui alla deliberazione dell'Esecutivo n. 132 dd. 23 aprile 2012
 - B. il verbale della Commissione Tutela del Territorio ed Ambiente e della Commissione Tecnico Urbanistica riunite congiuntamente in data 29.05.2012
 - C. la discussione sul punto di cui al resoconto integralmente riportato;
3. di dare atto che avverso la deliberazione, ai sensi e per gli effetti dell'art. 79 – comma 5 del T.U.L.R.O.C. approvato con D.P.Reg. 01.02.2005, n. 3/L, è ammessa opposizione, da presentare all'Assemblea entro il periodo di pubblicazione;
4. da altresì atto che avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al Presidente della Repubblica entro 120 giorni, ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 24.11.1971 n. 1199, o ricorso giurisdizionale al Tribunale Regionale di Giustizia Amministrativa entro 60 giorni, ai sensi dell'art. 2 lett. b) della Legge 6.12.1971 n. 1034.

* * * *

ELENCO DEI CONSIGLIERI PRESENTI ASSEMBLEA DD. 30.05.2012

N.	NOMINATIVO	P	A	AG
1.	BALDESSARINI MARTA	P		
2.	BATTOCCHI PAOLO	P		
3.	BENEDETTI MARCELLO		A	
4.	BENONI NORMA	P		
5.	BETTINAZZI ROBERTO	P		
6.	BETTINI PAOLO		A	
7.	BISOFFI STEFANO	P		
8.	BORATTI VALENTINO	P		
9.	BORGHETTI SANDRO	P		
10.	CASARI ROBERTO	P		
11.	CEMIN CLAUDIO	P		
12.	COMENCINI ARIANNA	P		
13.	CONZATTI DONATELLA	P		
14.	CORTELLA GIANNI			AG
15.	DEIMICHEI GIORGIO	P		
16.	DEPEDRI FRANCESCA	P		
17.	DORIGOTTI PAOLA	P		
18.	DOSSI GIORGIO	P		
19.	GEROLA PIERGIORGIO	P		
20.	GIOS GEREMIA		A	
21.	GOTTARDI GIUSEPPE	P		
22.	MAFFEI ROBERTO		A	
23.	MARCHELLI CRISTIAN	P		
24.	MARSILLI MASSIMO		A	
25.	MASERA RENZO	P		
26.	MATTUZZI GIANPAOLO			AG
27.	MERIGHI CLAUDIA	P		
28.	PASQUALI RUDI	P		
29.	PASSERINI LORENZO	P		
30.	PATAONER FILIPPO		A	
31.	PIZZINI LUIGI		A	
32.	POZZER RUGGERO	P		
33.	ROSSARO MARIADOMENICA	P		
34.	ROSSARO MATTEO	P		
35.	ROSSI CARLO	P		
36.	SOINI CLAUDIO	P		
37.	SPAGNOLLI STEFANO	P		
38.	STRANO CONCETTA PATRIZIA	P		
39.	TOMMASI RENZO	P		
40.	URBANI ELISA	P		
41.	VALDUGA LUCA	P		
42.	ZAFFONI MAURO			AG
43.	ZOLLER NICOLA	P		
44.	ZUCCHELLI ELISABETTA		A	

IL SEGRETARIO GENERALE
dott. Alessandro Morandi

ALLEGATO A

“Decreto legislativo n° 163/2006 e s.m.i. – Autostrada Valdastico A 31 nord – Tronco Trento – Valdastico – Piovene Rocchette. Progetto Preliminare. Conferenza di Servizi

Con riferimento all'intervento di cui all'oggetto, ed alla convocazione della Conferenza di Servizi fissata per il giorno 24 aprile 2012 alle ore 15.00 presso il parlamentino del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in via Nomentana n. 2 di Roma, la Comunità della Vallagarina esprime il proprio parere come di seguito.

La Comunità della Vallagarina, all'interno dell'iter progettuale di redazione del Piano Territoriale della Comunità (PTC), strumento di pianificazione con il quale sono definite, sotto il profilo urbanistico e paesaggistico, le strategie per uno sviluppo sostenibile del territorio, nell'obiettivo di conseguire un elevato livello di competitività del sistema territoriale, di riequilibrio e di coesione sociale e di valorizzazione delle identità locali, ha recentemente approvato un Documento **Preliminare in materia di mobilità**. A tale strumento urbanistico di livello intermedio, che si colloca tra il Piano Urbanistico Provinciale (PUP) ed i Piani regolatori generali (p.r.g.), compete la definizione delle strategie e la programmazione degli indirizzi di sviluppo territoriale di “area vasta”. Tale attività è svolta nella cornice delle funzioni riservate alla comunità dalla legge provinciale di riforma istituzionale n. 3 del 2006 con il fine di :

- spostare sul territorio, dalla dimensione provinciale al livello intermedio delle comunità locali, definito nell'ottica della sussidiarietà responsabile, una parte importante delle decisioni relative all'organizzazione del territorio e all'uso razionale delle risorse;
- assumere a livello locale e intermedio, in quello che può essere definito il Piano di area vasta, quelle responsabilità sovracomunali che superano il livello di competenza dei singoli Comuni o che comunque presuppongono una verifica territoriale più ampia;
- rafforzare in capo ai Comuni le attuali competenze, raccordandole al nuovo sistema istituzionale e dotandole di strumenti innovativi nell'ottica di una efficiente autonomia gestionale.

Il piano territoriale della comunità ha quindi il compito, e rappresenta l'opportunità, di pianificare il territorio nell'ottica dello sviluppo sostenibile.

Il tema della **viabilità** e più in generale della **mobilità** dell'intera Comunità della Vallagarina assume un'importanza strategica nel processo della programmazione territoriale.

Il **Documento preliminare in materia di mobilità (linee guida)** che è stato elaborato dalla Comunità congiuntamente alle Amministrazioni comunali, opera in **coerenza** con quanto disposto dal **Piano provinciale della mobilità** che costituisce lo strumento pianificatorio per l'attuazione delle politiche provinciali e per la programmazione delle opere e degli interventi a carattere strategico in materia di mobilità (sostenibile), nonché **conformemente al Piano Urbanistico Provinciale ed all'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381** (Norme di attuazione dello statuto speciale per la regione Trentino - Alto Adige in materia di urbanistica ed opere pubbliche).

Inoltre il Documento in materia di mobilità della Vallagarina è e risponde agli obiettivi ed alle azioni strategiche definiti nel Programma di Sviluppo Provinciale (PSP).

Relativamente al **Programma di Sviluppo Provinciale (PSP)** per la XIV Legislatura (approvato con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 608 del 26.03.2010), ed in particolare con riferimento all'**Asse 5, capitale ambientale e infrastrutturale ed alle infrastrutture per la mobilità interna ed internazionale**, tra gli **obiettivi** individuati dal PSP è evidenziata la necessità di “... *proseguire con il miglioramento della rete viabilistica provinciale con priorità alle varianti ai centri abitati...*” al fine di liberarli dal traffico di attraversamento e completare la rete delle piste ciclabili, oltre ad altre indicazioni che prevedono tra l'altro, la realizzazione di un **nuovo sistema di collegamento ferroviario capace di connettere i vari territori della provincia e la sperimentazione di forme di trasporto alternativo a basso impatto ecologico**.

Il Programma di sviluppo provinciale, in merito al tema della mobilità evidenzia alcune criticità in campo ambientale e territoriale, il sistema dei trasporti, nel suo complesso, genera infatti diverse implicazioni che interessano sia le componenti ambientali, sia quelle antropiche. Gli impatti più rilevanti sono riconducibili all'inquinamento atmosferico, all'inquinamento acustico, agli impatti energetici e al degrado degli elementi urbanistici, paesaggistici e naturalistici di molte zone del Trentino. Questi puntuali fattori di criticità, sui quali si potranno collocare le priorità per ulteriori azioni future a livello provinciale, si inseriscono in un quadro che non si discosta dalla tendenza generale riscontrata in ambito nazionale ed europeo.

In relazione **al Piano Urbanistico Provinciale** (Approvato con la Legge provinciale 27 Maggio 2008, n. 5), il "Documento Stralcio" in materia di mobilità si inserisce nel generale contesto **dell'individuazione dei corridoi interni** che "... *intendono delineare un modello di mobilità alternativa orientato all'integrazione dei territori, alla razionalizzazione dei traffici e al contenimento dell'inquinamento atmosferico.*" finalizzata al raggiungimento dell'obiettivo dell'integrazione territoriale interna.

Preme evidenziare come nessuno dei sopracitati strumenti di programmazione territoriale contempli la realizzazione del collegamento viabilistico in oggetto.

L'analisi ambientale che rappresenta la base sulla quale è stato elaborato il Documento Preliminare in materia di Mobilità sottolinea l'estrema complessità della struttura territoriale della Vallagarina, dove le reti ambientali e infrastrutturali, anche di livello regionale ed interregionale, e i sistemi degli elementi permanenti (invarianti) sono le componenti forti e unificanti, mentre la morfologia variegata del paesaggio alla scala di valle è quella che fa emergere i caratteri identitari dei luoghi.

Il fondovalle lagarino, che si estende nella parte inferiore della Valle dell'Adige in territorio trentino, all'incrocio tra l'asse atesino e l'accesso al Garda, rappresenta un importante corridoio di traffico a carattere interregionale ed internazionale i cui flussi che si sviluppano lungo l'Autostrada del Brennero, le principali vie di collegamento con il Veneto ed il nord e sulla rete ferroviaria. Il traffico di attraversamento Pianura Padana-Oltralpe (sia merci, sia passeggeri) ha fatto registrare progressivi e importanti incrementi che hanno contribuito ad un peggioramento dell'efficienza della rete stradale per usi interni (soprattutto rispetto al trasporto di merci) nonché la congestione di alcune strade di fondovalle per il traffico turistico. Infatti negli ultimi venti anni, il Trentino ha più che quadruplicato le proprie esigenze di mobilità e il tasso di motorizzazione è cresciuto più del 40%.

In risposta alla continua crescita di domanda di mobilità privata, e con la finalità di migliorarne la sicurezza e i tempi di percorrenza, sono state realizzate numerose opere stradali e parallelamente è stato potenziato il trasporto pubblico, che ha conosciuto un incremento di domanda sulle reti ferroviarie e sui servizi automobilistici della Società Trentino Trasporti.

A fronte delle criticità sopra esposte le Amministrazioni pubbliche all'interno del **Documento Preliminare in materia di mobilità**, hanno ribadito come oggi non si possa prescindere dall'affrontare i problemi del traffico veicolare nell'ottica di una visione articolata del sistema di mobilità che contempli il potenziamento dei percorsi ciclo-pedonali, la realizzazione di **parcheggi pubblici**, la **riapertura delle stazioni ferroviarie dismesse**, l'utilizzo del treno come metropolitana di superficie, lo spostamento del traffico merci e persone su ferro e la **realizzazione del progetto Metroland per il collegamento intervallivo ed interregionale.**

La proposta del nuovo collegamento veicolare della "Valdastico" (ipotesi mai verificata in quanto non prevista da alcuno strumento di pianificazione) apre oggi nuovi scenari che contrastano con gli indirizzi della programmazione territoriale fino ad oggi condivisi ed approvati, ai vari livelli provinciali, dai diversi organi istituzionali.

Sulla scorta delle considerazioni e delle non conformità sopra esposte la Comunità della Vallagarina, per quanto di Competenza **esprime parere negativo** in merito alla proposta del nuovo collegamento della "Valdastico".

Per una ulteriore e più approfondita valutazione congiunta degli impatti e delle ricadute (paesaggistiche, ambientali, socio-economiche, urbanistiche, etc.) nonché per le verifiche di coerenza di tale nuova opera infrastrutturale con gli strumenti di programmazione locale, operazione che si prefigura articolata e complessa, la Comunità della Vallagarina nei prossimi giorni attiverà le Commissioni Urbanistica, Ambiente nonché la Commissione appositamente costituita per affrontare il tema della mobilità e promuoverà tavoli di confronto e concertazione ai quali saranno invitate le amministrazioni comunali, provinciale e tutti i soggetti portatori di interessi pubblici.

Infine, certi del rispetto del principio di leale collaborazione tra le istituzioni, si ribadiscono le prerogative costituzionali e statutarie della Provincia Autonoma di Trento, confermate dalla Corte Costituzionale con sentenza n. 62/2011.”

VERBALE DELLA RIUNIONE CONGIUNTA DELLE COMMISSIONI
AMBIENTE ED URBANISTICA
DI DATA 29 MAGGIO 2012

Sono presenti i Consiglieri

Comm. Ambiente: Battocchi (presidente), Zendri, Spagnolli, Strano, Comencini, Tomasi, Pozzer
Comm. Urbanistica: Merighi (presidente), Bettini, Pizzini, Gerola, Conzatti

Le due Commissioni si ritrovano per discutere ed esprimere una votazione sul progetto preliminare per il completamento del collegamento autostradale A31 nord con l'autostrada A22 del Brennero, già presentato dai proponenti alle amministrazioni comunali trentine e venete coinvolte territorialmente dall'opera.

I presenti, dopo approfondita analisi della tematica, con esclusione della consigliera Strano che a nome del PDL locale e provinciale esprime voto di astensione, sono contrari alla realizzazione dell'opera viabilistica secondo quanto progettato e proposto con l'uscita del tunnel e l'intersezione con l'A22 sul territorio del Comune di Besenello.

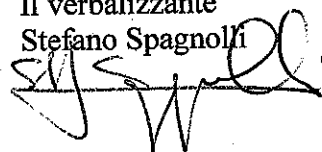
I consiglieri fanno proprio il documento prodotto dall'esecutivo della Comunità di Valle presentato alla Conferenza di Servizi tenutasi a Roma in data 24 aprile 2012 che esplicita la non previsione dell'opera in nessuno strumento urbanistico e di governo del territorio locale ~~(le Commissioni ritengono poco efficace avanzare come controdeduzione alla realizzazione del collegamento autostradale il fatto che a livello provinciale si stia dando corso e risalto alla mobilità con l'uso della bicicletta e propongono di stralciare dal testo quella parte).~~

Chiedendo inoltre che a livello provinciale si studino e si producano delle contro deduzioni politiche, tecniche e socio economiche a contrapposizione del progetto ad oggi presentato dalla società autostradale "Serenissima".

Sul concetto generale e generico di collegamento autostradale a completamento dell'A31 in direzione del Trentino, le consigliere Conzatti e Strano si astengono dalla espressione di voto per la mancanza di dati oggettivi e l'impossibilità, in così pochi giorni da quando il tema è stato posto all'attenzione dell'assemblea della Comunità della Vallagarina, di reperire sufficienti elementi utili alla valutazione a favore o contro l'opera.

(N.B. Le dichiarazioni di voto dei singoli consiglieri saranno riportate nel verbale che sarà prodotto e approvato nella prossima riunione delle singole commissioni.)

Il verbalizzante
Stefano Spagnolli



ALLEGATO C

COMUNITA' della VALLAGARINA

Seduta del 30.05.2012

Punto 5. Iscritto all'O.d.G.

Presidente:

Il punto è relativo al progetto preliminare per il completamento dell'autostrada Valdastico, A31-Nord, tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchetta.

Nei giorni scorsi abbiamo incontrato la Commissione ambiente e la Commissione urbanistica per presentare, con la presenza del responsabile dell'Ufficio urbanistico della Comunità, architetto Piccioni, il progetto preliminare, che è stato depositato il 19 marzo da parte della società proponente, autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A., presentato per l'avvio del processo di Valutazione di impatto ambientale, naturalmente alla Provincia di Trento, ai Comuni della Vallagarina interessanti, quindi i Comuni di Besenello, Nomi, Calliano e alla Comunità della Vallagarina, oltreché alla Comunità degli altipiani cimbri, al Comune di Folgaria e al Comune di Lavarone.

Questo progetto è stato depositato il 19 marzo per la Valutazione di impatto ambientale. Il 2 aprile si è tenuta a Trento una conferenza di servizi promossa dalla Provincia di Trento, a cui naturalmente hanno partecipato i Comuni e le Comunità interessate. In questa seduta si sono valutati attentamente gli aspetti tecnici e soprattutto giuridici, su cosa comportasse questo avvio di processo di Valutazione di impatto ambientale relativamente a quest'opera, ricordando le azioni che la Provincia ha messo in campo negli ultimi anni, rispetto a questo importante progetto.

La valutazione era prevalentemente di ordine giuridico, sulla titolarità da parte della società proponente a proseguire in questo iter che naturalmente mira

ad ottenere una valenza strategica per quest'opera e l'azione che possono mettere in campo la Provincia di Trento, i Comuni e le Comunità interessate.

Dal primo incontro erano emerse la criticità di tutto questo processo e la preoccupazione che, nell'individuare questa come un'opera strategica, il rischio fosse – ed è – che un'opera così importante per la nostra Provincia possa passarci sopra le teste senza poter esprimere un parere in ordine all'opera stessa.

A quell'incontro è succeduta una convocazione a Roma da parte del Ministero dei trasporti il 24 aprile, come prima conferenza di servizi, alla quale ha partecipato, anche con delega della Comunità della Vallagarina, il Comune di Besenello, il Sindaco Comperini, che peraltro oggi è in sala e che ringrazio per la presenza.

In preparazione della conferenza dei servizi, che oltre alla delega prevedeva anche una prima espressione di parere, per poter partecipare a questa prima seduta, l'Esecutivo aveva dato mandato all'Ufficio tecnico della Comunità di fare una valutazione di ordine tecnico, riservandoci successivamente di convocare la Commissione ambiente, la Commissione urbanistica e, a partire da questa sera, l'assemblea della Comunità, per dare un parere anche di ordine politico.

Rispetto al progetto depositato – su cui potrà dare poi alcune indicazioni l'architetto Piccioni – abbiamo fatto delle valutazioni innanzitutto tecniche rispetto alle ipotesi progettuali depositate.

Il progetto depositato presenta sei soluzioni di sbocco in Trentino, andando poi, all'interno di questo progetto, a privilegiare lo sbocco a Besenello in quanto, dalle valutazioni di tipo tecnico ed economico, risulta la soluzione più conveniente e sostenibile.

Rispetto a questa richiesta, l'Ufficio urbanistico della Comunità ha fatto una serie di valutazioni attente rispetto al progetto e soprattutto al quadro urbanistico e normativo, provinciale e locale, con il PRG dei Comuni. Ne è così scaturito un documento articolato, che se desiderate posso leggere, oppure lo diamo per letto e spiegano alcuni elementi, di valutazione tecnica, su ciò che abbiamo sottoposto alle Commissioni nella scorsa settimana.

Il parere sostanzialmente dice che oggi, rispetto al quadro normativo e urbanistico presente, questo progetto, così come presentato, non è minimamente compatibile.

Non è contemplato, innanzitutto, dal Piano urbanistico provinciale, non lo è dai Piani regolatori comunali, non lo è all'interno dei documenti che la Comunità sta elaborando, a cominciare dal documento preliminare di mobilità. Pertanto, dopo un'articolazione nella valutazione di questi ultimi aspetti, si esprime parere negativo in merito alla proposta del nuovo collegamento della Valdastico.

Naturalmente si richiama anche la necessità di una ulteriore e più approfondita valutazione congiunta degli impatti ambientali e quindi delle ricadute paesaggistiche, ambientali, socio-economiche e urbanistiche nonché, per la verifica di coerenza di tale nuova opera infrastrutturale, si rimanda anche all'espressione di un parere della Commissione urbanistica e della Commissione ambiente.

Uno degli elementi di cui hanno tenuto conto i documenti presentati, tra cui anche il parere del Comune di Besenello e di altri comuni, è l'aspetto per cui si ribadiscono le prerogative costituzionali statutarie della Provincia Autonoma di Trento. L'aspetto più delicato, come dicevo all'inizio, è proprio il fatto che quest'opera sembra non rispettare minimamente lo statuto di autonomia e quindi la potestà della nostra Provincia, anche in materia di viabilità.

Questo parere poi è stato fatto proprio, il 23 aprile, da parte dell'esecutivo della Comunità, per poi trasmetterlo al Ministero dei trasporti di Roma attraverso la delega rilasciata al Sindaco Comperini del Comune di Besenello.

Lascerei all'architetto Piccioni il compito di dare alcune indicazioni più approfondite rispetto a questo documento, magari anche anticipando gli aspetti tecnici, brevemente.

Arch. Piccioni Andrea:

Innanzitutto buona sera. Come ha anticipato il Presidente, il parere che è stato steso e fatto proprio dall'esecutivo, espresso dal servizio tecnico urbanistico, è un parere prettamente tecnico che, come si conviene rispetto anche agli altri

pareri che il servizio rilascia all'interno della procedura di Valutazione di impatto ambientale, si rifà a degli elementi tecnici che sono forniti dai progetti presentati.

Il progetto che è stato presentato, a fronte di 117 chili di peso della carta, non ha i contenuti sufficienti per poter elaborare un parere articolato, per cui tale parere si è "limitato" ad evidenziare i contrasti urbanistici, che sono la prima verifica che viene fatta nei confronti dei progetti presentati.

Il parere che è stato elaborato fa riferimento dunque alla strumentazione urbanistica sia di programmazione economica che di pianificazione urbanistica specifica della Provincia di Trento e quindi al Piano di sviluppo provinciale, al Piano di mobilità della Provincia e poi, via via, scendendo, al documento preliminare della Comunità, il quale ha affrontato le tematiche relative alla mobilità in generale della Vallagarina e, successivamente, ai Piani regolatori comunali, evidenziando il contrasto urbanistico a tutti e tre i livelli che sono stati analizzati.

Vi illustro brevemente come è articolato il progetto preliminare, come si sviluppa. Il proponente, come ha detto il Presidente, è l'autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova, in qualità di ente concessionario, e l'Anas in qualità di concedente. L'opera è prevista a convenzione unica tra l'autostrada e l'Anas, ma tralascio alcuni particolari.

Il progetto preliminare è stato approvato dall'Anas nel febbraio 2012. Segue due binari: quello relativo all'individuazione dell'opera come infrastruttura strategica, che fa riferimento alla legge 443 del 2001, cioè la legge obiettivo, e quello per l'approvazione per il progetto preliminare e il contestuale pronunciamento sulla compatibilità ambientale, che fa riferimento al codice degli appalti, numero 163 del 2006 e, in quanto opera soggetta a Valutazione d'impatto ambientale, al codice ambientale numero 152 del 2006.

C'è da dire che questo tipo di infrastruttura ha avuto il riconoscimento, da parte del governo Berlusconi, di infrastruttura strategica.

La legge obiettivo prevede una serie di passaggi e io vorrei soffermarmi su quello a cui accennavo prima, quindi il codice degli appalti, che prevede diversi step e, parallelamente, la Valutazione di impatto ambientale.

Il progetto è stato correlato di studio di impatto ambientale ed è stato presentato ai diversi enti territorialmente competenti affinché si esprimano in ordine ai contenuti stessi del progetto e poi trasmettano alla Conferenza dei Servizi le proprie osservazioni, per poi procedere, negli step successivi, ed arrivare all'approvazione del progetto da parte del CIPE.

Come dicevo prima c'è un sotto-procedimento di Valutazione d'impatto ambientale nel quale è stato rilasciato il parere a cui si faceva riferimento prima. Il progetto prevede questo collegamento autostradale che si sviluppa, nelle diverse articolazioni progettuali, su sei alternative che sono state valutate, tra le quali è stata poi scelta la soluzione denominata T4, quella che prevede lo sbocco in corrispondenza di Besenello.

L'infrastruttura si sviluppa su alcuni tratti, di cui vi fornirò i dati, a cielo aperto, mentre per la gran parte in galleria. La parte in galleria, che riguarda i nostri territori – a parte l'ultimo tratto, perché la parte visibile, a cielo aperto, interessa il territorio di Besenello per una lunghezza di circa 500 metri, rispetto a uno sviluppo complessivo di 15 km – si sviluppa su due tunnel paralleli. Ogni tunnel, per senso di marcia, è organizzato su due corsie, una normale più una di sorpasso e una corsia di emergenza, per una larghezza di circa 11 m. Il foro è di circa 14 m. Successivamente vi fornirò anche i dati volumetrici, del materiale movimentato in seguito alla realizzazione di questo intervento.

Le gallerie sono due canne monodirezionali, realizzate con una fresa, come quella soprannominata Tecla che hanno utilizzato anche a Romagnano. La carreggiata è uguale, la sezione stradale riprende quella della sede stradale a cielo aperto e la pendenza è costante, distribuita intorno al 2%.

Gli svincoli autostradali previsti sono due in Veneto, a Velo D'Astico e a Valle Dell'Astico, e uno in Trentino a Besenello, come svincolo di interconnessione sull'asse stradale dell'A22. È prevista un'area di servizio in Veneto, denominata Lavarone, e centri di manutenzione in Veneto e in Trentino, allo svincolo di Besenello.

Le alternative studiate vanno dal T1 al T4, quello scelto, come detto, è il T4. Le parti comuni sono: il tratto da Piovene Rocchetta ad Laste Basse per tutti,

tranne il T5, che invece condivide il tracciato comune solo fino a Velo D'Astico.

Questa è l'indicazione delle varie ipotesi: una sbucava a nord di Lavis; una invece bypassava ed entrava in destra orografica e andava verso Trento nord; un'altra a Trento sud; quella di Besenello, il famoso T4; e quella che, invece, prevedeva lo sbocco dell'autostrada in prossimità di Marco di Rovereto, che è stata anche oggetto di una discussione in una serata che si è tenuta martedì scorso a Marco.

Lo svincolo autostradale che, come dicevo prima, interessa il Comune di Besenello avviene a nord della "Posta vecchia" di Besenello, in questa ansa. Tanto per orientarci, qui siamo in corrispondenza della zona artigianale di Besenello, qui c'è la galleria paramassi e sbucherebbe qui, con un tunnel a doppia canna, e si raccorderebbe all'autostrada del Brennero con due svincoli, quindi in direzione nord e sud.

Le sezioni tipo sono le seguenti: a sinistra vedete la sezione tipo in galleria naturale con scavo tradizionale, quindi con esplosivo, mentre l'altra è quella che viene realizzata con una fresa che procede su binario. Lo scavo, come è stato evidenziato nella riunione che si è fatta a Marco, avviene dalla parte bassa, da Besenello in su, proprio perché eventuali problematiche e interferenze con le falde acquifere, se avvenisse da monte, avrebbero un effetto sifone e non si potrebbe più andare avanti, mentre procedendo da valle si potrebbero scaricare e quindi proseguire nel percorso di scavo.

Le caratteristiche del tracciato: il punto di partenza è Piovene Rocchetta e il punto di arrivo relativo al T4 è a Besenello.

La lunghezza totale del tracciato è di circa 39 km, dei quali circa 15 in Trentino. All'aperto sono 6 km e in Trentino 0,5, i famosi 500 metri a cui accennavo prima.

In galleria, per quanto riguarda la parte trentina, sono 14,3 km. Anche questi su viadotto sono quei 500 metri che fuoriescono e vanno intersecare l'autostrada del Brennero a Besenello.

La movimentazione del materiale di scavo è di circa 8 milioni di m³, di cui un riporto di circa 1.256.000 metri cubi che i progettisti propongono per andare a

ripristinare il materiale che nel corso degli anni è stato tolto sui conoidi di deiezione che sono stati oggetto di escavazione da parte delle ditte per il recupero dell'inerte. Loro adesso propongono di riportarlo e quindi di ricreare questi conoidi e motivano questo tipo di intervento con la rinaturalizzazione del contesto.

Quella evidenziata in rosso è la soluzione T4, quella proposta: qui si vede il tratto comune e da qui dipartivano diverse soluzioni, una delle quali addirittura andava a intersecarsi all'altezza di Pergine Valsugana e poi, appoggiandosi all'attuale rete, andava su Trento; era la più alta.

Il quadro economico: complessivamente i lavori, tra somme a base d'asta e somme a disposizione dell'amministrazione, ammontano a circa 2 miliardi di euro.

Le strutture provinciali coinvolte sono i vari dipartimenti, dal Dipartimento affari istituzionali e legislativi, per la tematica di cui si sta discutendo è il fatto che non ci sia una conformità a livello legislativo dell'iter che è stato portato avanti, e poi vari dipartimenti, industria, artigianato, lavori pubblici, protezione civile, dipartimento ambiente e foreste eccetera.

Per quanto riguarda invece le amministrazioni comunali, ci sono i Comuni di Lavarone, Folgaria, Besenello, Calliano e Nomi, la Comunità della Vallagarina magnifica e la Magnifica Comunità degli altipiani cimbri, più una serie di autorità, consorzi eccetera.

Come dicevo prima c'è da osservare che il materiale che è stato presentato è tanto come quantità, ma in termini qualitativi, purtroppo, a tale massa non corrisponde un eguale contenuto. Sicuramente, pur andando ad analizzare alcuni aspetti, quelli paesaggistici, ambientali e tutte le interferenze sulle matrici ambientali, il progetto riporta solo brevi cenni. Per esempio, per quanto riguarda l'aspetto idrologico, uno dei più delicati, si evidenzia che sicuramente ci saranno delle interferenze, ma non si dice quanto e si rimanda a un successivo approfondimento in fase di progettazione esecutiva. Non c'è dunque l'approfondimento che, a mio avviso, dovrebbe esserci in un progetto preliminare.

Presidente:

Grazie architetto Piccioni. Come dicevo prima, la settimana scorsa abbiamo avuto modo di incontrare la Commissione ambiente e la Commissione urbanistica in seduta congiunta, per dare lettura e approfondimento del parere che era stato espresso. In quella seduta, al di là delle posizioni personali in merito a quest'opera, erano emerse alcune preoccupazioni, di vario ordine, di tipo ambientale e geologico, a cui si è accennato poco fa.

Uno dei temi che hanno tenuto banco chiaramente è quello della possibilità che venga meno l'autonomia della nostra Provincia su questa materia, con l'eventuale riconoscimento di quest'opera come strategica. Questo è il tema che è stato discusso più approfonditamente.

Arch. Piccioni:

C'è da dire questo: essendo un'opera strategica, c'è il rischio che il fatto che la Provincia, così come la Comunità e i Comuni, esprima parere negativo possa essere bypassata da un Decreto del Presidente della Repubblica e che quindi vada sopra a qualsiasi espressione di tipo tecnico e politico.

Presidente:

Va detto che a livello politico provinciale si è cercato di coordinare gli enti interessati, anche perché la volontà è quella di arrivare a una posizione congiunta per quanto riguarda quest'opera.

L'espressione, da parte dei Consigli comunali, nelle ultime settimane, va in questa direzione. D'altra parte devo dire che all'interno della Commissione sono emerse anche altre valutazioni, nel senso che non ci sono comunque elementi sufficienti nemmeno per valutare l'eventuale importanza di un'opera di questo genere. Prevalgono dunque gli aspetti negativi rispetto a quelli propositivi, rispetto al documento stesso.

La Commissione si è poi ritrovata ieri, se non sbaglio. La Presidente vuole esprimere il parere?

Consigliera Merighi Claudia:

Vorremmo rendere noto, attraverso la lettura del breve verbale della riunione congiunta delle Commissioni ambiente e urbanistica di data 29 maggio 2012 che "le due Commissioni si ritrovano per discutere ed esprimere una votazione sul progetto preliminare per il completamento del collegamento autostradale A31-Nord con l'autostrada A22 del Brennero, già presentato dai proponenti alle amministrazioni comunali trentine e venete, coinvolte territorialmente dall'opera.

I presenti, dopo approfondita analisi della tematica, con esclusione della Consigliera Strano che, a nome del PdL locale e provinciale, esprime voto di astensione, sono contrari alla realizzazione dell'opera viabilistica, secondo quanto progettato e proposto con l'uscita del tunnel e l'intersezione con l'A22 sul territorio del Comune di Besenello.

I consiglieri fanno proprio il documento prodotto dall'esecutivo della Comunità di Valle presentato alla Conferenza dei servizi, tenutasi a Roma in data 24 aprile 2012, che esplicita la non previsione dell'opera in nessuno strumento urbanistico e di governo del territorio locale, chiedendo inoltre che a livello provinciale si studino e si producano delle controdeduzioni politiche, tecniche e socio-economiche, a contrapposizione del progetto ad oggi presentato dalla società autostradale Serenissima.

Sul concetto generale e generico di collegamento autostradale a completamento della A31 in direzione del Trentino, le Consiglieri Conzatti e Strano si astengono dall'espressione di voto per la mancanza di dati oggettivi e l'impossibilità, in così pochi giorni, da quando il tema è stato posto all'attenzione dell'assemblea della Comunità della Vallagarina, di reperire sufficienti elementi utili alla valutazione a favore o contro l'opera". Grazie.

Presidente:

Grazie Consigliera. Ci sono altre osservazioni in merito? Prego Consigliere Gottardi.

Consigliere Gottardi Giuseppe:

Egregio Presidente, Spettabile Giunta, Consiglieri tutti. Il mio intervento ha un unico scopo: quello che esso venga registrato affinché le future generazioni, nel constatare storicamente la miopia degli amministratori della Vallagarina, possano, nel contempo, riconoscere la lucida e illustre lungimiranza del Consigliere Gottardi.

Il nodo Valdastico è essenziale e importantissimo per il nostro futuro economico. Qualsiasi illazione sull'impatto ambientale è ridicola, a fronte degli immensi interventi che in ogni parte d'Europa sono programmati e vengono realizzati.

La Valdastico, come ho già scritto più volte sui giornali, deve però uscire a Rovereto Sud, in quanto a Besenello non creerebbe alcuna valenza economica sulla Vallagarina; per cui, in questo caso, andrebbe respinta.

Il progetto Valdastico corre anche il rischio di venire imposto al Trentino senza alcuna contropartita e quindi conveniente, nei rapporti collaterali, di guadagnare il più possibile. Infine non entro nel merito sul giudizio politico nei confronti della Giunta provinciale che, è noto a tutti, vede solo come un pericolo la crescita economica della Vallagarina.

Presidente:

Grazie Consigliere.

Consigliere Gios Geremia:

Essendo io uno miope, perché porto gli occhiali, credo però sia possibile contrastare quanto affermato dal Consigliere Gottardi, da almeno sette punti di vista.

Il primo punto di vista è che l'opera, così come concepita, non è razionale dal punto di vista della strategia complessiva dei trasporti. Il 70% di tutte le merci che vanno in esportazione passa attraverso il Brennero e aumentare la quantità che passa su questa strada, come la Valdastico potrebbe fare, facendo una diversione del traffico, significa non aver ben presente quali sono i problemi che si possono creare per una qualsiasi interruzione di questa arteria.

Dal punto di vista di strategia dei trasporti dunque l'unica soluzione possibile era quella dell'autostrada dell'Alemagna, che dovrebbe essere perseguita se vogliamo perseguire una crescita basata sui trasporti.

Il secondo aspetto è geologico. Così come è stata concepita, questa autostrada passa attraverso una faglia attiva e non credo che questa sia una soluzione che consenta una facile realizzabilità dell'opera e soprattutto la sua durata nel tempo. Se poi dovesse uscire a Rovereto Sud, consigliereei al Consigliere Gottardi di far scorta di acqua minerale, perché probabilmente lo Spino diventerebbe secco.

Il terzo punto è relativo agli aspetti ambientali: si dimentica troppo facilmente che in tutta la Val d'Adige c'è inversione termica e un chilometro di camion in una situazione di questo tipo significa un inquinamento che è pari a un camion che percorre 7 km nelle aree di pianura.

Il quarto aspetto è di tipo sociale: se noi pensiamo che sia possibile una crescita infinita, in una situazione in cui ci sono dei limiti evidenti nelle disponibilità fisiche del pianeta, semplicemente rendiamo peggiore la vita, in tempi più rapidi, per nipoti e figli.

C'è poi un aspetto economico. Il costo di 2 miliardi non si pagherà mai e questo è sovente sottovalutato. La Serenissima ha chiesto questo prolungamento perché era l'unica strada per dare un prolungamento della concessione. In caso contrario avrebbe significato far perdere le banche. Il fatto poi che le banche siano quelle da cui proviene uno degli attuali ministri penso sia un problema secondario, ma non è secondario il fatto che questi costi vengano poi pagati da tutti, perché significa incrementare il debito pubblico senza possibilità di ritorno.

L'idea che debba aumentare in maniera esponenziale quello che viene trasportato in maniera fisica appartiene al secolo scorso, oggi lo sviluppo segue altre strade.

Il penultimo punto è che le modalità seguite per la progettazione di quest'opera sono assolutamente inadeguate, come dimostrano i casi francesi e tedeschi, qualora si voglia far contemperare gli interessi locali con quelli generali. Il fatto che in Italia questo non sia mai stato capito porta a grosse tensioni sociali,

come abbiamo visto con la TAV e come potrebbe essere per il tunnel del Brennero. Credo si tratti proprio di un approccio sbagliato, che nasce dal fatto che qualcuno ritiene di avere la soluzione in tasca e che gli interessi che contano sono solo i propri e non quelli delle collettività che vengono interessate.

L'ultimo problema è quello esposto anche dal Presidente all'inizio, cioè il discorso che non si può chiedere l'autonomia per decidere se si possono raccogliere i fiordalisi o i papaveri e poi non averla per decidere sulle opere che effettivamente possono stravolgere il territorio.

Credo che si possa ragionevolmente avere opinioni diverse su quest'opera, ma le modalità concrete con cui la stessa è proposta credo impongano – proprio perché le generazioni future possano ancora esserci, perché se andiamo avanti di questo passo non è neanche sicuro che potranno esserci – di dire no a un'impostazione di questo tipo.

Presidente:

Grazie Consigliere Gios. Prego Consigliere Stefano Spagnolli.

Consigliere Spagnolli Stefano:

Grazie Presidente. Credo che in questo momento, in qualità di rappresentante del Comune di Rovereto, sia giusto esplicitare la mia posizione. L'argomento in questione non è stato trattato né all'interno dell'esecutivo del Comune di Rovereto né nel Consiglio comunale. La settimana scorsa pertanto ho invitato il Sindaco Miorandi, attraverso una lettera, a portare all'attenzione del Consiglio comunale questo argomento.

Devo dire che comunque ritengo opportuno, come membro di questa assemblea, esprimere un voto, che sicuramente sarà contrario a questo progetto, presentatoci dall'autostrada Serenissima, con l'uscita a Besenello, della A31; per i motivi che non ripeto, ma che sono di carattere economico, sociale, nonché di una evidente incongruenza, come ho già spiegato al mio Sindaco, con quanto, a livello nazionale, si sta progettando in merito al trasporto delle merci. Credo che l'idea del trasporto su ferrovia, con la realizzazione del treno ad alta capacità, sia in

netto contrasto con un trasporto su gomma che sarebbe facilitato con la realizzazione di questo tipo di collegamento autostradale.

Il mio voto personale, non rappresentando il Consiglio comunale, sarà contrario a questo progetto. Grazie.

Presidente:

Prego Consigliere Pozzer.

Consigliere Pozzer Ruggero:

Sono già state ribadite numerose e interessanti motivazioni. Interessante è anche quella citata da Gios, su come queste decisioni, calate con forza dall'alto, vadano a creare una tensione sociale che credo abbia già dato dimostrazione di non essere opportuna.

Credo che due vicini, confinanti tra di loro, se hanno un muro che divide la loro proprietà, devono decidere per volontà comune di aprire un foro di comunicazione. Invece qui c'è l'intromissione di questo governo tecnico, che è stato chiamato in un momento di difficoltà politica generale a risolvere problemi momentanei, che si sta facendo carico di intervenire in soluzioni che, invece, non sono momentanee ma andranno ad incidere sulla vivibilità delle popolazioni per i secoli futuri.

Si parla di strategie europee e, come dicevo anche ieri, io non ho mai avuto modo di vedere quando, in che momento, l'Europa ha deciso che questo passante, questa bretellina tra il Veneto e il Trentino, sia necessaria. Sono strategie europee, ma decise unilateralmente dall'Italia.

Credo invece sia forte il motivo economico. Sappiamo benissimo che c'è un ente creditizio che ha elargito dove non doveva e adesso, facendosi forza anche di una rappresentanza all'interno del governo, vuole avere certezza di un ristoro. Questa è una verità che ieri era stata messa in dubbio, ma è palese.

A livello economico la T4 costerebbe 1900 milioni. Non so dove li troveranno, anche perché mi viene in mente che se ci fossero forse in questo momento si potrebbe pensare a costruire 19.000 unità abitative antisismiche, o

3500 asili e tante altre cose che si potrebbero elencare, che sarebbero più utili. Oppure ancora utilizzarli per quello che è auspicato da tanti, cioè il raddoppio della ferrovia del Brennero. Credo sarebbero più che sufficienti.

Sappiamo benissimo che, allorquando venissero risolti alcuni problemi inerenti le strettoie montane a nord di Bolzano, è una ferrovia che si presta a qualsiasi potenziamento, ma anche allo stato attuale mi si dice che potrebbe addirittura essere triplicato il suo potenziale di trasporto.

La logica che vogliamo in Provincia, che abbiamo sottolineato, è quella di trasportare il traffico merci dalla gomma alla rotaia: è un'idea perseguita da tutti i governi dell'arco alpino, tranne l'Italia, che non ha ratificato il protocollo attuativo della Convenzione delle Alpi.

Consigliere Pozzer Ruggero:

A me non risulta. Ci sono vari punti, è quello relativo ai trasporti.

È difficile credere che non ci sia solamente un interesse economico, al di sopra dell'interesse della gente.

C'è la questione della Valsugana. Nella nostra comunità provinciale c'è anche la Valsugana e mi dispiace ma forse a qualcuno farebbe piacere spostare il loro problema sulla Vallagarina, credo che nel contesto generale non solo non sposterebbe il problema ma ne amplificherebbe anche la portata.

Gli 8,5 milioni di metri cubi di materiale da qualche parte dovranno essere buttati, assieme ai 117 kg di documenti che sono arrivati.

Oggi ho fatto un calcolo veloce: ci sono 8,5 milioni di m³, che significano 4500 km di camion incolonnati, quattro file di camion incolonnate, da Rovereto al Salento. Tutta l'Autostrada del Sole piena, sulle due corsie, di camion incolonnati uno vicino all'altro carichi di ghiaione, di scavo. Questo è un conto oggettivo. Bisogna rendersene conto.

Questo al di là dei costi, perché gli scavi in roccia, come il materiale che probabilmente si andrebbe a trovare, ho fatto due conti e non capisco come si potrebbe stare dentro i 1900 milioni, quando già solo con lo scavo in roccia si oltrepasserebbero diverse centinaia di milioni.

Sono cose che ribadisco se vi interessano, ma non vorrei tediarvi.

Per quanto riguarda l'acqua, io lo lascerei fare se trovassimo una compagnia assicurativa che si facesse carico di questa responsabilità. Poniamo questo quesito: vediamo quale compagnia assicurativa si farebbe carico di far rimanere il Trentino senza acqua. Probabilmente se si svuota il lago di Lavarone faremo qualcos'altro, magari un ipermercato, in Vallagarina porteremo l'acqua ai Comuni con le cisterne. Tanto in Italia siamo abituati a creare i problemi e poi risolverli in emergenza.

L'interesse economico. La strategia europea non è mai stata dimostrata, così come l'interesse economico. Non voglio tediare con quello che pensiamo noi in Provincia rispetto alla valorizzazione della nostra tipicità, di un turismo magari difficile da raggiungere, perché non sempre è comodo, ma forse proprio per questo è un turismo interessante, e su questo si basa la nostra Provincia.

I nostri valori sono dunque completamente diversi e avversi alla costruzione di questa autostrada.

Visto che ormai siamo Comunità, da un paio di anni, credo anche che in questo momento chi all'interno della Comunità paventa ancora quest'idea interessante di arrivare a Venezia risparmiando mezz'ora, dovrebbe farsi carico dell'idea che questa mezz'ora risparmiata fa sé che il nostro fratello più piccolo, in questo caso Besenello, verrebbe stravolto nella sua tipicità, nella sua tradizione, nella sua socialità.

Credo che dobbiamo farci carico, anche coloro che ritengono ci possa essere un qualsivoglia interesse, che siamo una Comunità.

Presidente:

Grazie Consigliere Pozzer. Prego Consiglieria Strano.

Consiglieria Strano Concetta Patrizia:

Vorrei solo ribadire, più che spiegare, l'espressione di astensione espressa ieri in Commissione e che ovviamente andrò a confermare questa sera.

Mi esprimo a livello di partito, non personale: le valutazioni in questo momento sono ferme, il PdL si sta muovendo in una fase di ascolto, nel senso che il problema è affrontato e sta per essere sviscerato nei suoi aspetti a livello provinciale. In questo momento dunque la posizione è che non ci sono elementi sufficienti per assumere una posizione convinta.

Ovviamente nessuna istanza contro la protezione dell'ambiente e del territorio, per l'amor di Dio, anche all'interno del centrodestra ci sono fior di associazioni ambientaliste e di tutela del territorio. Capisco che non ci sono stati i tempi e la discussione a livello di scelta politica deve esaurirsi nella votazione di questa sera, ma mi sarebbe piaciuto ci fosse stata la possibilità anche di analizzare o ascoltare qualcuno che abbia o che avesse una posizione favorevole. Quella che si è sentita è un'unica campana sulla quale io, sul piano personale, sono anche d'accordo, i problemi che sono stati evidenziati sono veri, ma ad esempio mi sarebbe piaciuto sentire ad esempio le categorie economiche.

Noi ad esempio sappiamo che l'Associazione artigiani è favorevole all'effettuazione dell'opera, quindi non c'è solo la campana ambientalista, ovviamente con tutta la sua valenza. Mi sarebbe piaciuto ci fosse stata la possibilità di avere anche altri e ulteriori elementi di valutazione, per poter avere un quadro reale.

Il turismo se ne avvantaggia oppure no? Parliamo solo di trasporto merci e quindi di camion, che sono orrendi, oppure parliamo anche di scambio culturale ed economico? Si parla oltretutto di un'opera di 40 km, non di centinaia, parliamo in fondo di una bretellina di cui 15 km sono sul territorio del Trentino e di questi 15 km, 500 metri sono allo scoperto.

Sono d'accordo che l'impatto, il danno ambientale, il costo in termini di territorio, devono essere pensati e riferiti al raccordo: è evidente che il raccordo a nord di Besenello, al di là dell'Adige, con l'A22, è di impatto e sarebbe un danno territoriale, sul tracciato invece ho delle perplessità, perché infine parliamo di 15 km sul nostro territorio.

Ripeto, mi sarebbe piaciuto che l'assemblea avesse potuto avere a disposizione anche elementi favorevoli, che qualcuno sicuramente ha, che ci sono ma non è stato possibile prendere in considerazione.

Sulla base di questa incompletezza di informazione, il PdL si astiene da ogni tipo di presa di posizione, in questo momento.

Presidente:

Grazie Consigliera Strano. Ribadisco un aspetto che avevo già detto alle Commissioni l'altro giorno: dagli atti presentati non sono reperibili questi elementi, che ricordavi, di valutazione. Bisogna prendere atto anche di questo. Prego Consigliere Gottardi.

Consigliere Gottardi Giuseppe:

Innanzitutto respingo al mittente qualsiasi informazione che ho ricevuto questa sera.

Vorrei anche fosse precisato e magari riportato su carta scritta che non è assolutamente mia intenzione fare un'uscita a Besenello, sarei il primo ad andare con i cartelli per impedirla, perché per la Vallagarina non ha alcuna strategia, sarebbe solo un impatto ambientale. Al contrario, per Rovereto per me sarebbe molto importante.

Se penso ai 7000 chilometri che hanno fatto gli americani per congiungere l'est e l'ovest, alla faccia dell'ambiente, io credo che di questo passo, con questa gente, andremmo ancora con le carrozze e magari raccoglieremmo tutto ciò che troviamo per strada. Respingo dunque al mittente tutte queste cose.

Presidente:

Grazie Consigliere.

Consigliera Depedri Francesca:

L'analisi è stata abbastanza sviscerata, soprattutto dall'intervento del Consigliere Gios, molto qualificato. Al di là dell'intervento di questa sera comunque penso che ognuno di noi dal canto suo, in queste ultime settimane, ma anche mesi, abbia potuto approfondire e inquadrare le tematiche.

Noi, come UPT, ne abbiamo parlato anche l'altro giorno ed è vero che questa sera non abbiamo potuto sentire l'altra campana, ma proprio in tutta la discussione che è emersa nelle ultime settimane non è mai stato portato alla luce un aspetto positivo degno di nota, rispetto a tutti gli elementi negativi che invece emergono.

È per questo, da un'analisi complessiva, che l'UPT esprime un parere contrario a quest'opera.

Presidente:

Grazie. Prego Consigliere Tommasi.

Consigliere Tommasi Renzo:

Egregio Presidente, egregi Consiglieri, è ben nota la contrarietà, come rappresentante del Comune di Besenello, all'opera. All'opera di per sé stessa, anche in perfetto accordo con le motivazioni addotte dal professor Geremia Gios, che ci hanno un po' illuminato sulle questioni strategiche di queste opere megagalattiche, improbabili e improponibili.

Sono perfettamente d'accordo, è inutile ricordare quanto discusso in Commissione urbanistica e ambiente. Sono in perfetto accordo con il documento di sintesi, di contrarietà al progetto preliminare autostrada Valdastico, A31 Nord, tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchetta emesso dal Comune di Besenello e inviato al Ministero delle infrastrutture e trasporti. Sono in perfetto accordo con il verbale di deliberazione dell'esecutivo della Comunità della Vallagarina del 23 aprile del 2012. Sono in perfetto accordo con la delibera della Giunta provinciale del 18 maggio 2012 e tutte le osservazioni allegate.

Invito chi vuole esprimere il proprio parere di contrarietà a farlo direttamente al Ministero dell'ambiente, perché il termine di presentazione delle osservazioni del pubblico sul progetto ripubblicato il 13.05 scade il 12.07.2012. Grazie.

Presidente:

Prego Consigliera Conzatti.

Consigliera Conzatti Donatella:

Vorrei partire da alcune considerazioni sul documento tecnico della Comunità. Come Gruppo dei civici ci è parso che sia mancato il confronto politico prima dell'emissione e del trasferimento a Roma del documento tecnico che, per quanto definito come tale, ha anche un contenuto politico.

In ogni caso, le motivazioni contenute nel documento, con riferimento alla visione attuale del PUP, PRG e Piano di mobilità, probabilmente sono un po' deboli e andrebbero rinforzate con delle motivazioni, magari prendendo spunto dall'elenco che ha prodotto adesso, in nove punti, il professor Gios. Queste motivazioni dovrebbero essere supportate. Forse per la rapidità di 60 giorni non è stato fatto un gran lavoro, perlomeno così a noi sembra.

Dal punto di vista giuridico, se quest'opera ha avuto dal governo precedente la qualifica giuridica di opera strategica, bisognerebbe porsi il problema di come il Trentino eventualmente può opporsi a quest'opera. Non credo che trincerarsi dietro al concetto di autonomia aiuti molto, in questo senso.

Forse nemmeno la mancata partecipazione degli organi politici provinciali alla Conferenza di servizi di Roma è stata strategicamente intelligente e positiva, come segnale.

Nel merito, sulla votazione che abbiamo fatto in Commissione, sull'uscita a Besenello, come Gruppo dei civici siamo contrari, totalmente, nel senso che non ci sembra assolutamente che quel tipo di tracciato possa portare, neanche in prospettiva e neanche nel momento in cui fosse comprovata la validità di quest'opera, comunque l'uscita a Besenello non avrebbe nessun senso per il Trentino.

Concordo con chi dice invece che, eventualmente, potrebbero essere valutate delle soluzioni alternative, che potrebbero avere una ricaduta più positiva sugli aspetti economici del Trentino.

Visto che anch'io ho evidenziato la mancanza d'informazione contraria – cosa che non mi piace mai, nel senso che fa parte dei regimi, quando le informazioni sono veicolate solo in una direzione – mi sono permessa di disturbare il Presidente dell'Associazione artigiani, che è stato disponibile e mi ha presentato il loro studio e il loro progetto.

Naturalmente è un progetto che, come tutti, può essere criticato, però mette in luce una visione che può essere diversa da quella di chi, mi pare, si ostini ultimamente a puntare su questi percorsi ciclo-pedonali con il trasporto delle merci poco hanno a che fare.

La visione dell'Associazione artigiani ovviamente non contempla l'uscita a Besenello, nel senso che nessuno la reputa strategica, anzi, la vedono come un danno ambientale, ma prevedrebbe invece un'uscita che potrebbe valorizzare, alternativamente, o Marco con un potenziamento dell'ex Montecatini e quindi l'interconnessione con la futura TAV - TAC – sto riassumendo – oppure, in alternativa, un'uscita a Trento Nord valorizzando l'attuale interporto, nel senso che se l'opera deve o dovrà essere fatta, per motivi a noi sconosciuti o superiori, quantomeno il Trentino deve trovare il modo di averne un vantaggio di qualche genere.

Questa visione dell'Associazione artigiani sposerebbe questa tesi.

Ho chiesto anche al Presidente dell'Associazione artigiani se i suoi scritti non abbiano un certo timore della concorrenza diretta del Veneto, nel senso che dal punto di vista della mia professione fossi in loro mi preoccuperei. Mi ha detto che sì, il timore c'è, ma nello stesso tempo non ci si può neanche chiudere.

Io allora sposo questa visione, nel senso che non so se verranno prodotte delle motivazioni tecniche, ambientali ed economiche sulla prospettiva futura del Trentino, che riterranno quest'opera veramente strategica per il Trentino – questo lo valuteremo nel momento in cui ci saranno i dati – allo stesso tempo non sposo

neanche l'idea di chi vede il Trentino come una terra che deve essere solo rimanere chiusa e attraversata solo in direzione nord-sud. Grazie.

Presidente:

Grazie Consigliera Conzatti. Prego Rossi.

Consigliere Rossi Carlo:

Mi preme far presente, signor Presidente, che parlo a nome mio personale e non in rappresentanza del mio gruppo di riferimento.

Cosa penso della Valdastico? Lo chiarisco subito e faccio un esempio: come l'Assessore provinciale Pacher prima era favorevole alla realizzazione della tangenziale ovest di Rovereto, come ci ha spiegato bene a Isera, e poi ha cambiato idea, dichiarandosi contrario, così anch'io, dapprima contrario alla realizzazione della Valdastico, ora sono fortemente favorevole.

La mia sarà una dichiarazione provocatoria, ma come ha cambiato idea lui, posso serenamente cambiarla anch'io. In sede di votazione io mi astengo.

Presidente:

Grazie Consigliere. Prego Pasquali.

Consigliere Pasquali Rudi:

A nome del PATT c'è netta contrarietà a quest'opera, espressa anche in tutti gli atti che abbiamo fatto.

Chiaramente ci sono delle posizioni personali che vanno rispettate, ma quest'opera, come spiegato dal professor Geremia Gios, viene inserita in un piano strategico nazionale, in questo momento, che va al di sopra della nostra autonomia. Di conseguenza c'è la nostra netta contrarietà.

Presidente:

Grazie Consigliere. Prego Sindaco Borghetti.

Consigliere Borghetti Sandro:

È evidente che sono d'accordo con tutto quello che ha detto Gios, perché ci ha illuminati facendo presente delle problematiche che verremo ad avere.

Io non sono convinto che tutte queste strade e autostrade portino tutto quel benessere che si dice. Anzi, direi che nel Trentino forse abbiamo puntato troppo sulle strade.

L'esempio l'abbiamo in Vallagarina dove abbiamo l'autostrada, tutti passano ma nessuno si ferma. Vanno in Val di Fiemme, da una parte e dall'altra.

I camion: stiamo facendo una battaglia, a livello di Roma, dove si continua a dire che bisogna eliminare il più possibile il trasporto su gomma per andare a potenziare il trasporto in ferrovia. Si parla di Tav oppure di doppio binario.

L'uscita di Besenello per me è un'enormità, perché rovinerebbe una delle zone più belle che abbiamo nella Vallagarina, ma non la vedo assolutamente nemmeno a nord o a sud di Rovereto, dove volete voi, perché secondo me in momenti come questi, come giustamente ha detto qualcuno, tutti quei soldi dovrebbero essere investiti in altri settori, che hanno più urgenza.

Presidente:

Prego Merighi.

Consigliera Merighi Claudia:

In questo momento parlo a nome del capogruppo Battocchi, del gruppo del Pd. Noi esprimiamo un voto contrario rispetto all'ipotesi tecnica presentata questa sera e quindi all'uscita di Besenello, ma in generale comunque al progetto della Valdastico in sé, in quanto riteniamo che vada assolutamente al contrario rispetto alle logiche e alle politiche di mobilità che sono state espresse sia a livello provinciale sia a livello di Comunità di Valle, ma riteniamo ancora di più a livello europeo.

I grandi Stati e le grandi infrastrutture, a livello strategico europeo, mirano tutti a un utilizzo di mobilità su rotaia. Saremo forse i più furbi? Forse tra vent'anni

dovremo dare ragione al Consigliere Gottardi, ma riteniamo che questa sia una politica da perseguire.

Non so dove il Consigliere Pozzer abbia letto la strategicità a livello europeo di questo tipo di bretellina, quando invece abbiamo avuto difficoltà addirittura a rendere prioritario e strategico un progetto come quello del tunnel del Brennero. Ce l'abbiamo fatta, quella è la strada che abbiamo scelto di intraprendere e riteniamo che questo sia uno sviluppo futuro, sostenibile, legato all'ambiente e anche all'economia.

Su questo fronte ritengo che sia difficile pensare che i veneti ci abbiano chiesto di fare un pezzo della strada sul nostro territorio per garantire a noi uno sviluppo economico. Ritengo che per loro sia una questione di passaggio, di concessione di un'autostrada che è in gravi difficoltà economiche e penso che il parere negativo gli abbia stoppato un po' il progetto.

Penso che la questione dell'intermodalità, a livello europeo e a livello italiano, sia stata pensata nel Veneto e quindi a Verona e a Venezia. Anche questo andrebbe a complicare l'ipotesi di farla da noi a Marco.

Perseguendo questo tipo di logiche di politica, il gruppo del Pd esprimerà voto contrario, sia sulla questione tecnica, sull'uscita di Besenello, ma in generale sul progetto della Valdastico. Grazie.

Presidente:

Grazie Consiglieria Merighi. Prego Marchelli.

Consigliere Marchelli Cristian:

Grazie Presidente, sarò molto breve perché vorrei solo ribadire, anche a fronte dei discorsi che sono emersi su questo tema, che il Comune di Calliano, peraltro uno dei Comuni interessati alla cosa anche dal punto di vista territoriale, è stato uno dei primi comuni a vedere il progetto e abbiamo fatto una riunione di Consiglio comunale ad hoc per discutere di questo tema.

Ne è emersa una delibera congiunta, da parte della maggioranza e della minoranza, ovviamente di contrarietà al progetto. Mi sembra doveroso da parte

mia, visto che sono il rappresentante del Comune di Calliano in questo organismo, ribadire ulteriormente la mia contrarietà all'opera e a un progetto di questo tipo.

Presidente:

Prego.

Assessore Soini Claudio:

Consentitemi due considerazioni, perché ho seguito il problema della Valdastico recentemente, in più occasioni, e avrei piacere di dire la mia su questo problema.

Anzitutto io credo che la Comunità di Valle debba uscire con un parere convinto, da questa sede, perché, in ossequio a quanto diceva prima il Consigliere Pozzer, il ruolo politico della Comunità in questa fase può essere determinante.

Io ho assistito e ho partecipato alla Conferenza dei servizi in Provincia e l'Avvocatura, nella persona dell'avvocato Pedrazzoli della Provincia, non è così tranquilla su quello che potrebbe essere l'esito della decisione, anche perché in effetti, dal punto di vista giuridico, ci sono cavilli che potrebbero danneggiare la decisione della Provincia che, come tutti sapete, è compatta verso il "no" alla Valdastico.

Io credo che la Comunità comunque debba esprimere un parere, anche in virtù del nostro futuro, perché con il nostro Piano territoriale di Comunità e con il nostro Piano socio-economico andremo a dire quale sarà il futuro della nostra vallata. Il fatto che ci sia o meno la Valdastico credo sarà sicuramente determinante.

Le osservazioni sono in fase di scadenza perché, come ricordava prima Pasquali, in luglio scade il termine per le osservazioni. Noi possiamo opporci al progetto preliminare ed è chiaro che eventuali altre azioni potremo farle solo nel momento in cui la prima ruspa andrà a fare il primo buco.

Io credo che la Serenissima si fermerà prima perché è opinione di tutti che questo sia un gioco solo per ottenere questa benedetta concessione.

Mi spaventa invece un po' il fatto che questi 1,9 miliardi non siano impegnati dallo Stato ma pagati dalla Serenissima. È un impegno che la Serenissima fa in proprio, perché mi risulta che fatturi quasi 260 milioni all'anno, per cui ha la possibilità di pagare quest'opera.

Non vedo sinceramente qual è il vantaggio: non capisco né il vantaggio della Vallagarina né quello che potrebbe avere il Veneto a transitare nella nostra vallata, considerando che abbiamo già due accessi, quello da Verona e quello dalla Valsugana.

Non vedo sinceramente quali vantaggi avremmo come Vallagarina ad avere un terzo accesso da Piovene Rocchetta, come diceva anche prima il Sindaco Borghetti.

È vero, il mondo economico è d'accordo, questo è stato detto sui giornali. Attenzione però, io faccio spesso una domanda in questi ultimi tempi: il nostro mondo economico è pronto a sopportare questa sfida? Da mesi e anni stiamo parlando di appalti e il nostro mondo economico e le nostre imprese chiedono che gli appalti vengano gestiti in Provincia perché abbiamo paura che qualcuno entri dall'esterno.

Se apriamo un altro corridoio mi domando allora se saremo poi capaci di contrastarlo. Dobbiamo deciderci: o siamo in grado oppure non lo siamo, non so che tipo di vantaggio potremmo avere. Io non ne vedo.

Credo che effettivamente possa diventare un corridoio per l'Alto Adige, questo della Vallagarina, e non vedo effettivamente a cosa ci potrà portare. Mi sfugge.

Quello che io chiedo effettivamente è che la Comunità esca con un parere forte, che dica la sua su questo tema.

Concordo sul fatto che purtroppo questo tema è stato dormiente per anni, dal 1995 in poi, mentre negli ultimi due mesi, dopo il recapito nei nostri uffici di un quintale e mezzo di carta, tutto d'un tratto questo problema si è risvegliato.

Sicuramente questa è una pecca, non so di chi, ma ritengo lo sia perché la discussione avrebbe dovuto essere più ampia e non ridursi a un mese prima delle osservazioni. Grazie.

Assessore Bettinazzi Roberto:

Mi rifaccio a quello che ha detto l'Assessore sul discorso del PTC: è nella filosofia del nostro Piano territoriale di Comunità uno sviluppo sostenibile. Mi sembra quasi un percorso obbligato quello di andare verso una green economy, un'economia sostenibile, dove il territorio e l'ambiente sono tenuti in grande considerazione.

Non so esattamente quali sono i nostri dati, quanto è larga la nostra valle? In ogni caso nella nostra valle passa una ferrovia, una statale, un'autostrada, le provinciali, se carichiamo ancora queste strade di traffico non dico che moriremo soffocati però... capisco il profitto, capisco che possa avere un ritorno a livello di indotto economico, come è stato per esempio per il discorso della stazione di Affi, dove non c'era niente e hanno fatto lo svincolo autostradale, e dopo sono nati i centri commerciali, però a che prezzo?

Noi dobbiamo cercare di portare avanti un discorso dove il territorio e l'ambiente sono fondamentali.

Presidente:

Ci sono altri interventi? Prego Benedetti.

Assessore Benedetti Marcello:

Nel rispetto delle opinioni di tutti, mi rendo conto che quest'opera potrebbe far balenare dei benefici economici. Io comprendo l'Associazione artigiani e il suo Presidente, che sono convinti dell'utilità di quest'opera, ma, come già avete detto in molti, il nostro sviluppo provinciale e lo sviluppo della Vallagarina, per la nostra conformazione geografica – questo è un dato oggettivo, sotto gli occhi di tutti – comportano uno sviluppo sostenibile, quello che sta alla base del nostro programma politico-amministrativo, di questa Consiliatura.

Detto questo, ci sono due ragioni, che in parte sono già state dette ma che io voglio sottolineare, che ci convincono dell'inopportunità di quest'opera. In primo luogo quest'opera, così concepita strumentalmente per la concessione,

stravolgerebbe l'impostazione strategica e la possibilità che abbiamo solo ora – se perdiamo quella è finita – di trasferire tutto il traffico pesante del Nord Italia, per il Nord Europa, tramite il Brennero – visto che come diceva giustamente il Consigliere Gios l'opzione non è stata esperita – nel quadrante Europa di Verona, dalla gomma alla rotaia.

Quest'opera avrebbe l'effetto di togliere un terzo del traffico dal quadrante Europa, portarlo qua, in zone – sia a Trento ma anche da noi – giudicate tecnicamente inadatte per fare interporti e hub di una certa dimensione, a livello internazionale. Questa è la dimostrazione matematica dell'inutilità di un'opera.

Chiudo con l'altro aspetto: neanche il nostro problema trentino della Valsugana sarebbe risolto, perché da quanto dimostrato, con l'impostazione viaria fatta dal Veneto, nella nostra zona vicina al Trentino, quel traffico non verrebbe assorbito dalla Valdadige ma addirittura verrebbe ancora immesso sulla Valsugana, quindi con un doppio danno.

In sostanza quel che voglio dire è che comprendo che ci potrebbe essere un'utilità immediata, un beneficio immediato, ma dobbiamo imparare a ragionare in termini alti e dobbiamo studiare il nostro sviluppo e vederlo nella vostra impostazione, nelle nostre aree industriali, per come le stiamo approntando, non attaccandosi a delle sirene che alla lunga sono in contrasto con il tipo di sviluppo di cui, come Trentino e come Vallagarina, ci siamo dotati.

Consigliere Gottardi Giuseppe:

Mi sento di tornare in auge e in aula. Intendiamoci bene: la Valdadige non è un'altra autostrada, non è un'autostrada in Vallagarina, è un pezzettino di 14 km in galleria – se la facciamo a Besenello, ma ho già detto che non la vorrei a Besenello – 14 km che interessano le nostre montagne, rovinando le falde acquifere. Guarda caso in tre quarti d'Europa passano tunnel dappertutto e tutte le falde non si distruggono. Forse ci sono i mezzi per cambiare il mondo.

Il traffico che va in Trentino, da sud, da est o da ovest, passa comunque nella Vallagarina. Invece io sono del parere che il traffico che viene da nord e

arriva all'altezza della Valdastico, se è diretto verso il Veneto esce subito, con grande benessere, dalla Valdastico fino all'uscita del Trentino.

Viceversa, il traffico che da nordest vuole venire in Trentino o fa i 160 km da Verona per raggiungere il Trentino, o passa attraverso la Valsugana, non ci sono altre strade, a meno che non consideriamo la Vallarsa, ma ultimamente mi sembra che non si possa passare. Gios non sarebbe d'accordo.

Resta comunque il fatto che questo traffico in Trentino ci va. Io capisco questo mondo idilliaco in cui la gente non deve più andare a Moena – ma se ci va lascia i soldi in Trentino e quindi alla nostra economia – ma noi abbiamo fatto di tutto perché la gente vada in Trentino, che sverni e rimanga in Trentino.

Questi 14 km in montagna, sotto una roccia, non sono una nuova autostrada, sono un pezzettino.

Mi rendo conto, leggendo i giornali, che c'è la Banca Intesa, ma queste cose a me non interessano perché non mi riguardano. Non sono geloso se la Serenissima si risana grazie a questa cosa, non mi interessa, anzi, mi fa piacere se riesce a recuperare i suoi crediti.

Il problema fondamentale è che, come giustamente diceva il nostro Assessore, se per disgrazia questa autostrada ce la fanno fare per forza, per motivi superiori o perché cambia il governo o perché forse il Pd a livello nazionale cambia idea, perché capitano anche queste cose, noi la subiremo ma non avremo una controrisposta.

In questo momento invece abbiamo il coltello dalla parte del manico, potremmo benissimo imporre quello che ci interessa, quello di cui necessitiamo.

È storicamente dimostrato che la maggior parte dei Consiglieri provinciali trae il suo bacino d'utenza dalla Val di Non e dalla Val di Sole. Quando la Giunta provinciale penserà alla necessità, all'impossibilità di non fare il tunnel del Tonale, io penso che lo riterrà una bella idea, faranno un bel tunnel del Tonale per far comunicare la Val di Sole con il mondo.

Presidente:

Grazie Consigliere Gottardi. Se non ci sono altri interventi metterei in votazione la delibera che fa proprio il parere già espresso, come dicevamo, da parte dell'esecutivo e della Commissione congiunta, ambiente e urbanistica, naturalmente mettendo all'interno del documento tutte le espressioni che sono state registrate, dei singoli Consiglieri. Siete d'accordo?

Consigliere Zoller Nicola:

Eravate d'accordo nel non esprimere un voto sulle questioni tecniche, ma l'assemblea – su questo punto magari troviamo l'unanimità – avrebbe potuto esprimersi contrariamente all'ipotesi di Besenello.

Mettiamo quello. Il documento tecnico e le vostre valutazioni, che avete già approvato come Giunta, hanno trovato, da parte delle minoranze, un'astensione, per le ragioni che sono stati qui espresse.

Noi saremmo un po' in imbarazzo a votare la cosa come Lei l'ha presentata. Lei metta in votazione la proposta contraria a Besenello e noi la votiamo.

Presidente:

... il progetto che è stato acquisito agli atti della Comunità. Naturalmente dobbiamo fare proprio il parere espresso da parte della Commissione ambiente e della Commissione urbanistica, che si sono riunite ieri in seduta congiunta esprimendo un parere negativo – il quale fra l'altro fa riferimento al documento che abbiamo.

Naturalmente, allegato alla delibera, porteremo il parere già inviato a Roma il 24 aprile e alleghiamo tutte le espressioni che sono state indicate questa sera dai singoli Consiglieri, che sono verbalizzate e registrate nell'assemblea e che saranno trascritte. Siete d'accordo?

Consigliere Spagnolli Stefano:

Rispetto al dare un ordine al nostro lavoro, l'assemblea questa sera è tenuta, anche per ordine del giorno, ad esprimere il proprio parere rispetto alla proposta progettuale, dove l'indicazione T4 è la predominante.

Presidente:

... al progetto depositato agli atti, del collegamento al Besenello.

Consigliere Gottardi Giuseppe:

Non deve essere una risposta alla Valdastico, deve essere la risposta solo sulla scelta di Besenello. Altrimenti io devo astenermi.

Non è un'analisi della valenza della Valdastico, a me interessa questo: è un'analisi esclusivamente sull'uscita di Besenello, sulla quale io sono assolutamente contrario, ma non deve essere conclusiva sul discorso della Valdastico, perché su questo non abbiamo discusso.

Abbiamo sentito opinioni contrastanti, ma non abbiamo discusso. Sull'uscita di Besenello io voto assolutamente contrario.

Consigliere Marsilli Massimo:

Presidente, anche come Lega Nord noi siamo favorevoli. Non siamo favorevoli all'uscita su Besenello. Quindi attenzione.

Presidente:

Per chiarezza, noi agli atti abbiamo depositato un progetto di Valutazione d'impatto ambientale preliminare che prevede uno sbocco a Besenello. Questo è il progetto che noi abbiamo agli atti.

Noi, dal punto di vista dell'esecutivo, abbiamo motivato un parere negativo dal punto di vista tecnico, perché questo progetto, così come presentato, non è contemplato in nessuno degli strumenti urbanistici. La Commissione urbanistica e ambiente si sono espresse con tale orientamento.

Come abbiamo detto anche prima, non sono rilevabili elementi di altro tipo, all'interno del progetto, che possano essere esaustivi per qualsiasi altro tipo di valutazione.

Su quello che abbiamo agli atti noi oggi ci esprimiamo.

Consigliera Strano Concetta Patrizia:

Posso ancora chiedere una precisazione? Mi sembra che questo punto sia molto delicato, nel senso che, man mano che va avanti la discussione, se stiamo qui ancora due ore credo che le posizioni andranno diversificandosi sempre di più. Forse il Segretario ci può aiutare: secondo me bisogna diversificare il tipo di documento che va in votazione.

Mi pare di capire che non si discute sulla contrarietà dell'uscita a Besenello, ma sulla contrarietà all'opera complessiva, per la quale ci sono delle perplessità.

La mia preoccupazione è che con un voto negativo di questa sera sul progetto di Besenello si vada poi ad esaurire la questione, perché non è così.

Al di là della posizione mia e del PdL, che sono un'altra cosa, proprio in termini generali io chiedo che venga valutata la possibilità di individuare un distinguo, per cui si possa votare per il progetto presentato e forse proporre un ordine del giorno dove si impegna l'esecutivo a riproporre la questione in termini generali, superato lo snodo di Besenello.

Presidente:

Penso che vi siate espressi tutti per esprimere la vostra indicazione personale, quindi non dobbiamo nasconderci dietro ad alcun progetto. Abbiamo un progetto depositato che è molto chiaro, con un'uscita prevista a Besenello. Abbiamo un'espressione dell'esecutivo che, per chiarezza, come è stato rilevato prima, è stata fatta perché i tempi erano stretti. Rispetto a questo progetto, che prevede l'uscita a Besenello, direi che ci esprimiamo con un parere negativo o favorevole.

Sarà mia cura, ho dato indicazione al Segretario, affinché le vostre espressioni di voto vengano messe a verbale, sono già registrate.

È chiaro che la cosa non si esaurisce qui: questa è la prima parte di un processo che è stato avviato, quindi probabilmente ritorneremo, come ritorneranno i Comuni, in aula, per discutere sulle fasi successive. Ribadisco però che il progetto depositato è quello che avete visto illustrato.

Consigliera Conzatti Donatella:

Devo dire che mi trovo un po' in imbarazzo, nel senso che noi non siamo disponibili a ratificare in assemblea il documento tecnico.

Presidente:

Non ratifichiamo il documento tecnico. Il documento tecnico è già stato approvato dall'esecutivo, non è un documento politico, perché qualsiasi persona, acquisendo gli atti all'ordine del giorno, può rilevare che quel documento era un dato di fatto, oggettivamente sostenibile.

Oggi non c'è alcuno strumento urbanistico, in Provincia di Trento, che possa prevedere quell'autostrada. Non diciamo nulla di politico, se non nella parte finale, dove diciamo che il rischio è quello della lesa autonomia della Provincia in questa materia. Questo per precisione.

Va anche detto qual è il periodo in cui abbiamo fatto quel documento, ovvero il 23 aprile. Qualche giorno dopo c'è stato un referendum. Per par condicio eravamo tenuti a non promuovere azioni di tipo politico e quindi non l'abbiamo fatto di nascosto – come ho spiegato l'altro giorno alle Commissioni – avevamo necessità di mandare un documento a Roma e, necessariamente, il parere di Roma richiedeva un sì o un no rispetto a quest'opera. Sicuramente non è su quel parere che esprimiamo il voto.

Lo ribadisco, quello è già stato trasferito a Roma: sarà allegato alla delibera, perché è un documento acquisito agli atti, così come naturalmente alla delibera allegheremo anche i pareri che i Consigli comunali hanno espresso e inviato all'esecutivo della Comunità, così come la stessa delibera della Giunta provinciale.

Noi dunque ci esprimiamo sul progetto depositato, con un sì o con un no. Ribadisco, per correttezza nei vostri confronti, che inseriremo le vostre dichiarazioni di voto, che sono esaustive, da questo punto di vista. Se siete d'accordo agiamo in questo modo.

Consigliera Conzatti Donatella:

Vorrei che non fosse strumentalizzato politicamente, anche se non mi piace usare questo termine.

Sulla Valdastico il ragionamento è proprio aperto, nel senso che né la Provincia né nessun altro ente, in questo momento, parlo dal mio punto di vista personale, ha portato una documentazione per me sufficiente e convincente per esprimere un parere. Sulla Valdastico dunque io non mi voglio esprimere, sull'opera tendenzialmente non sono contraria, però me lo devono dimostrare.

Sull'uscita Besenello mi posso esprimere: i Civici si sono espressi, perché su questo ci siamo confrontati, con una contrarietà evidente. Aiutateci anche in questo.

Presidente:

Ne prendiamo atto. Il suo intervento è registrato, sarà inserito nella delibera e ognuno si assume le proprie responsabilità.

Votiamo allora il progetto depositato presso la Comunità della Vallagarina.

Favorevoli 30

Contrari 0

Astenuti 2

S:\ASSEMBLEACOMUNITA\DELIBERE\anno2012\30maggio\allegatoValdasticoMorandi.doc