



ORIGINALE

# COMUNE DI VILLA LAGARINA

Provincia di Trento

*Verbale di deliberazione N. 27 del 19-09-2019  
del CONSIGLIO COMUNALE*

**Adunanza di prima convocazione – seduta pubblica.**

**OGGETTO:** *Esame mozione - Nel tempo del global Warming il futuro è la mobilità sostenibile. La A31 Nord guarda al passato.*

L'anno **Duemiladiciannove** addì **Diciannove** del mese di **Settembre** alle ore **20:00** nella sala riunioni, a seguito di regolari avvisi recapitati a termine di legge si è convocato il Consiglio Comunale. Presenti i Signori:

Componente	P.	A.G.	A.I.	Componente	P.	A.G.	A.I.
BARONI ROMINA	X			VENDER MARCO	X		
GIORDANI SERENA	X			ZANDONAI FLAVIO			X
MIORANDI ANDREA	X			NICOLETTI ALESSANDRO	X		
CONT JACOPO	X			TEZZELE GIANNI	X		
MANICA GABRIELE			X	ZANDONAI ENRICA	X		
PIZZINI GLORIA	X			PETROLI CECILIA	X		
LAFFI LUCA		X		MIORANDI PAOLA	X		
HARTNER GIANLUCA			X	BORTOLOTTI WALTER	X		
BALDO ROSANNA	X			GIORDANI JULKA	X		

Assiste il Vice Segretario Comunale sig.ra GARNIGA MARIANNA

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti, il sig.

NICOLETTI ALESSANDRO

Nella sua qualità di Presidente, assistito dagli **scrutatori** previamente nominati, sig.ri Bortolotti Walter e Manica Gabriele, assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

## VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 27 DEL CONSIGLIO COMUNALE

**OGGETTO:** **Esame** mozione - Nel tempo del global Warming il futuro è la mobilità sostenibile. La A31 Nord guarda al passato.

Il Consigliere Cont Jacopo da per letta la mozione il cui testo viene qui riportato di seguito:

*Puntualmente ad ogni cambio di governo, sia nazionale che provinciale, riemerge il dibattito sulla tanto contestata Pi-Ru-Bi/Valdastico Nord: è così da almeno cinquant'anni e anche questa volta non si fa eccezione.*

*I proclami a favore sono grossomodo sempre del medesimo tenore: che è un'opera necessaria di collegamento rapido tra Veneto e Trentino; che grazie alla moderna tecnologia sarà a basso impatto ambientale e non danneggerà le falde acquifere; che è di indiscutibile valore sociale, turistico e culturale; che lo chiede l'economia e la modernità. Chi la pensa diversamente viene tacciato di pregiudizio ideologico o anacronismo.*

*C'è oggi, tuttavia, un convitato di pietra che incombe pesantemente sulle decisioni e che ci sta già presentando un conto salatissimo, o comunque lo presenterà ai nostri figli, anche nel nostro Trentino. Questa presenza che nessuno nomina, né tiene in seria e primaria considerazione, si chiama "crisi climatica globale". È uno status in cui ci siamo infilati da tempo, con la differenza sostanziale che negli ultimi anni le cose sono precipitate e ora ci troviamo alla soglia del non ritorno.*

*Il riscaldamento progressivo iniziato dopo la Rivoluzione industriale, attorno al 1850, sta infatti interessando il 98% della Terra: nessun fenomeno in epoca preindustriale è arrivato a comprendere una porzione così grande del Pianeta. Ed è una certezza scientificamente dimostrata che non si tratta di un evento naturale ma che la responsabilità è dell'azione dell'uomo, visto che da oltre 150 anni stiamo pompando in atmosfera gas serra in quantità che non si erano mai registrate da centinaia di migliaia di anni, al punto che lo scorso maggio si è toccato il record di 415 parti per milione di CO<sub>2</sub> (la soglia di sicurezza sarebbe 350), il più alto degli ultimi 800mila anni, il periodo di cui è stato possibile ricavare la misura.*

*Sembra paradossale come i problemi percepiti che creano insicurezza in questo momento siano altri e nessuno, invece, si senta in pericolo a causa dell'innegabile e manifesto cambiamento climatico che sta sciogliendo i ghiacci polari, mandando sotto acqua milioni di abitanti delle coste oceaniche e che produce eventi estremi mai visti, che siano spaventose siccità o immani alluvioni. Eventi che hanno come esito inevitabile nuove e inarrestabili migrazioni.*

*Fenomeni che in proporzione di scala ci riguardano da vicino: «In base ai modelli matematici sviluppati dai nostri ricercatori, ai rilievi glaciologici e alle proiezioni dei modelli climatici globali, prevediamo che il ghiacciaio dell'Adamello, il più grande ghiacciaio italiano (quindici chilometri quadrati di superficie), scomparirà entro la fine del secolo per effetto del riscaldamento globale». È il recentissimo ammonimento del prof. Roberto Ranzi, Ordinario di Costruzioni idrauliche e marittime e Idrologia all'Università degli Studi di Brescia. Dal 1995 al 2009 si sono fusi 24 metri di spessore, degli 870 milioni di metri cubi di ghiaccio rilevati a fine millennio ne restano oggi poco più della metà.*

*Il principio su cui dobbiamo basare ogni decisione è che la persona umana e l'ambiente sono prioritari rispetto a qualsiasi altro interesse, tanto più se economico o politico. Se lo facciamo saremo sicuri di non sbagliare e di fare un investimento per il futuro. Ma soprattutto di garantircelo un futuro, cosa affatto scontata visto che occorre agire in fretta, non solo perché ce lo*

*ricorda la quindicenne Greta Thunberg o stia scritto nei trattati internazionali che comunque abbiamo sottoscritto quali, per citare i più importanti, l'Accordo sul clima di Parigi del 2015 e la Convenzione delle Alpi.*

*È dimostrato dai dati che un grande apporto all'aumento delle emissioni inquinanti e climalteranti arriva proprio dal settore dei trasporti, in particolare dall'uso dell'automobile privata e dal trasporto delle merci su gomma. Naturale conseguenza all'allarme sul clima sarebbe quindi l'adozione di politiche di contrasto all'aumento della temperatura globale e il dare luogo a decisioni ambientalmente sostenibili, prendendo esempio dal nord Europa.*

*Appartengono al passato il moltiplicarsi di infrastrutture viarie su gomma che consumano prezioso territorio agricolo o naturale, in taluni casi compromettono la captazione della risorsa idrica e producono, e anche qui lo dimostrano i dati, oltre a grande inquinamento e rumore, un aumento esponenziale del traffico di richiamo, che ben presto dà luogo a nuova saturazione con il conseguente bisogno di realizzare nuove strade, in una spirale senza fine.*

*Vanno invece adottate azioni per il riequilibrio modale sia nelle città (meno mezzi privati, più mezzi pubblici, mezzi in condivisione e biciclette) sia nei trasporti extraurbani (intermodalità gomma-rotatoria), investendo nelle infrastrutture necessarie, adeguando in termini di sicurezza per i cosiddetti utenti deboli le esistenti e puntando sull'innovazione tecnologica, l'informazione e una buona pianificazione dell'intero sistema della mobilità.*

*In tema di Valdastico - A31 Nord non ci interessa quindi più di discutere per l'ennesima volta di scenari e studi di fattibilità o di elaborati tecnici e scientifici o della generazione dei flussi di traffico, né tanto meno conoscere e affrontare gli esiti di una analisi dei costi e dei benefici. Non perché non siano fasi necessarie e sacrosante ma solo perché la questione sul tavolo a cui dare risposta viene temporalmente prima e in fondo è semplice e chiara, e ha fortemente a che fare con quale futuro vogliamo dare alle nostre comunità: ha oggi ancora senso progettare e costruire in Trentino e nelle Alpi nuove strade ad alto scorrimento per il trasporto su gomma?*

*Noi pensiamo di no. Siamo convinti sia arrivato il tempo per disegnare scenari sì ambiziosi ma d'avanguardia, attenti al paesaggio, rispettosi dei territori e di ogni essere vivente che vi abita, capaci di salvaguardare e conservare tutte le risorse naturali. Serve il coraggio, la determinazione, la generosità e la lungimiranza per affrontare un cambio di paradigma, c'è bisogno di visione strategica e apertura mentale, occorre riconsiderare gli stili di vita per diminuire la nostra attuale impronta ecologica. Non tanto a nostra egoistica tutela ma perché abbiamo a cuore quella delle generazioni dei nostri figli e nipoti.*

*Appare conseguentemente oggi ancora più difficile comprendere il perché si voglia a ogni costo perseguire strategie e progettualità viarie vecchie di 50 anni. Tanto superate che è necessario ripercorrere, almeno in sintesi, la travagliata storia che ha caratterizzato la vicenda della A31 - Valdastico nord. Sintesi che si aggiunge in allegato quale parte integrante alla presente mozione.*

*Tutto quanto sopra, con voti favorevoli , contrari , astenuti*

#### *IL CONSIGLIO COMUNALE*

- 1. Si oppone a qualunque strategia pianificatoria che preveda la progettazione e realizzazione di nuove strade ad alto scorrimento su gomma, tanto più quindi al prolungamento verso nord della A31 della Valdastico e al suo collegamento alla A22 del Brennero, qualsiasi sia il punto dell'innesto, poiché costituirebbe una grave minaccia alla salute delle popolazioni e contraddirebbe la scelta fondamentale di ridurre il traffico sull'autostrada e trasferirlo il più possibile sulla ferrovia.*

2. *Esprime voti affinché siano ricercate, favorite e attuate politiche e progettualità che prevedano sistemi di mobilità alternativa al traffico su gomma, tenendo in debita considerazione la tutela del territorio e la salute di ogni essere vivente che vi abita, il rispetto del paesaggio, la salvaguardia delle risorse naturali e il rispetto di ogni fragilità.*
3. *Impegna la Sindaca a trasmettere questa mozione al Commissario del Governo per la Provincia di Trento, al Presidente della Giunta provinciale, al Presidente del Consiglio provinciale, alla Presidente della Comunità della Vallagarina, a tutti i sindaci dei comuni che si trovano lungo il percorso dell'A22 in Trentino.*

## *APPROFONDIMENTO*

*Negli anni Sessanta-Settanta si voleva unire Vicenza e Trento via Valsugana per favorire la mobilità automobilistica. Il tracciato si fermò a Piovene Rocchette, ai piedi della montagna: la società che propugnava il progetto fu assorbita da una più grande, la società concessionaria dell'A4 Brescia-Padova, divenuta a maggioranza privata nel 1986.*

*A metà degli anni Novanta emerse una nuova proposta: far uscire l'A31 in Vallagarina. La portò avanti la Società A4, ente di proprietà privata che solo grazie alla costruzione di nuove infrastrutture può continuare ad ottenere il rinnovo della concessione sul tratto Brescia-Padova (un conflitto di interessi dal quale siamo ancora condizionati). Lo studio preliminare del 1995 stima costi complessivi per 1.690 miliardi di lire (oltre 1 miliardo di euro). Tale progetto fu bloccato e archiviato a livello governativo anche grazie alla resistenza dei territori locali in Trentino e in Veneto.*

*Nel 1999 la concessione all'A4 fu ancora rinnovata senza accennare alla A31: ciò fu poi dichiarato illegittimo alla luce delle nuove regole europee sulla concorrenza, pertanto l'Italia pagò una multa e dovette annullare tale atto di rinnovo. L'Avvocatura Generale dello Stato, il 10 ottobre 2005, rifece i conti e stabilì che la concessione sarebbe decaduta nel 2013. Nel 2007 la scadenza della concessione sull'A4 fu estesa al 2026 in cambio del completamento dell'A31 per dare alla concessionaria il tempo di ammortamento delle spese sostenute per la realizzazione.*

*Sul fronte trentino vi furono resistenze da parte della Provincia autonoma che intuiva come i passi messi in atto dal governo nazionale, d'accordo con il concessionario privato, costituissero una aggiramento delle norme di tutela sancite dallo Statuto di Autonomia e costituissero pertanto una pericolosa breccia nella nostra autonomia speciale.*

*Infatti, la Società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova aveva fatto pubblicare sulla Gazzetta Ufficiale n. 21 del 22 febbraio 2010 un bando di gara per l'incarico di progettazione e redazione del progetto preliminare e del progetto definitivo per la realizzazione del Tronco Trento-Val d'Astico Piovene Rocchette dell'Autostrada Trento-Rovigo, (A/31).*

*Solamente leggendo gli atti del bando e i quotidiani, la Provincia autonoma di Trento (PAT) è venuta a conoscenza del rinnovo della concessione ad A4 a condizione di realizzare la A31 nord, rendendosi così conto come l'iter per la realizzazione dell'autostrada fosse già pervenuto a una fase molto avanzata del complesso procedimento previsto dall'art.1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001 n. 443 (cosiddetta Legge obiettivo), senza che essa stessa fosse mai stata interpellata e senza che avesse potuto interpellare gli enti locali interessati dall'opera.*

*Eppure l'art. 41, paragrafo 2, delle norme di attuazione del Piano urbanistico provinciale approvato con legge provinciale n. 5 del 2008 stabilisce che "per i nuovi collegamenti, da realizzare nell'ambito dei corridoi infrastrutturali di accesso, che richiedono l'intesa tra la Provincia, lo Stato e altri enti territoriali ai sensi delle norme di attuazione dello Statuto speciale e della legislazione in materia, l'assenso della Provincia è prestato previa valutazione strategica*

*sull'ipotesi progettuale di massima, da condurre in coerenza con i contenuti fondamentali del PUP e in osservanza delle procedure previste dall'art. 44" (ossia delle speciali procedure di adozioni, deposito e partecipazione prevista dalla legge urbanistica, le quali garantiscono la partecipazione dell'ente locale interessato).*

*Inoltre, era mancata la previa intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e la Provincia autonoma di Trento, intesa necessaria ai fini dell'inserimento dell'opera nel Programma delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale ai sensi dell'art. 1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001 n. 443. Il che spiega perché la Provincia stessa non avesse preventivamente sentito i Comuni.*

*Altrettanto illegittimo si palesava il fatto che la Società autostradale avesse ritenuto di potere bandire la selezione per la progettazione "preliminare" e "definitiva", anche in assenza di un effettivo inserimento del Tronco autostradale "Trento - Piovene Rocchette" nel Programma delle opere strategiche di cui all'art.1, comma 1, della Legge n. 443 del 2001 e nel DPEF 2010-2013.*

*Nel frattempo la Provincia autonoma aveva fatto pervenire al Presidente della Conferenza delle Regioni e Province autonome il proprio motivato dissenso.*

*È infine mancata l'intesa, prevista dall'art. 19 comma 1 del DPR 22 marzo 1974 n. 31, attuativo degli artt. 8 e 14 dello Statuto Regionale. Intesa che è necessaria e imprescindibile ai fini del rilascio della concessione autostradale dell'Autostrada A/31 la quale interessa il territorio provinciale.*

*Tale intesa avrebbe dovuto essere raggiunta prima di concludere il procedimento per il rilascio della proroga della concessione per la realizzazione dell'Autostrada Trento - Rovigo. Proroga che ha costituito il necessario presupposto affinché la Società concessionaria potesse bandire, ancora nel 2010, la selezione per la progettazione dell'arteria.*

*In effetti con la nuova "Convenzione unica" sottoscritta in data 9 luglio 2007, tra l'ANAS SpA e l'Autostrada Brescia-Padova SpA, è stata modificata la durata della concessione preesistente, portando la sua scadenza dal dicembre 2013 al 31 dicembre 2026.*

*Questa rilevante modifica della concessione autostradale è stata rilasciata a totale insaputa della PAT, la cui pianificazione territoriale verrebbe totalmente stravolta.*

*Gli atti propedeutici alla realizzazione di A31 nord, quali il rinnovo da parte di ANAS della concessione ad A4 a condizione di realizzare il tratto nord, l'inserimento dell'opera nell'elenco delle infrastrutture di preminente interesse nazionale (cfr. "Proposta di Piano Infrastrutture strategiche", trasmessa al CIPE dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti con nota 5 marzo 2009, n. 4/RIS, che riporta il quadro degli interventi del Programma delle infrastrutture strategiche da attivare a partire dall'anno 2009, nonché degli ulteriori interventi, non inclusi nel Programma, da finanziare a carico del Fondo infrastrutture) all'insaputa della PAT che per prerogativa statutaria avrebbe dovuto essere informata, portarono a un conflitto di attribuzione tra Provincia autonoma e governo nazionale che sfociò nel pronunciamento n. 62 del 21 febbraio 2011 da parte della Corte Costituzionale. La sentenza ribadì che qualsiasi opera, atto o progetto dell'arteria non potrà essere realizzata senza un'intesa preventiva.*

*Sulla base degli atti propedeutici citati, comunque, nel marzo del 2012 il progetto preliminare della A31 nord fu predisposto da A4 e notificato a 71 soggetti, tra i quali la PAT e i comuni di Besenello, Calliano, Nomi, Folgaria e Lavarone per il fronte trentino: vi si evidenziava come il tracciato migliore fosse il "T4", quello con immissione in A22 con svincolo a racchetta all'altezza di Besenello, dopo decine di km di viadotti e gallerie geologicamente rischiose.*

*È evidente (anche nella prospettiva del concessionario) che l'A31 in quanto tale sarebbe un'operazione in perdita: renderebbe 700 milioni in 25 anni, dopo essere costata 2 miliardi; 8*

*milioni all'anno i costi elettrici più quelli di manutenzione delle gallerie e dei viadotti. Tutto ciò si giustifica solo con il perdurare del controllo sull'autostrada A4 che per contro fa guadagnare al concessionario 600 milioni di euro, ma ogni anno.*

*Sempre a marzo del 2012 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti presentò all'Unione Europea un documento contenente le osservazioni italiane entro l'iter di approvazione della Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio (COM2011) 650 del 19 ottobre 2011 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. All'interno si evidenziava l'assoluta importanza strategica di A31 nord come rete di completamento dell'asse Monaco - La Valletta e Lisbona - Kiev. La rilevanza europea dell'opera era asserita unicamente in tale documento redatto da un Ministero i cui Ministro e Vice Ministro erano rispettivamente Corrado Passera e Mario Ciaccia, i quali sino a pochi mesi prima sedevano nei CdA di Banca Intesa e Banca Investimenti di Banca Intesa, all'epoca principale azionista di A4.*

*Anche contro tale documento la PAT presentò ricorso alla Corte Costituzionale per conflitto di attribuzione. Qualora, infatti, i contenuti del documento fossero stati recepiti dal Regolamento europeo, avrebbero avuto immediata efficacia in territorio nazionale, aggirando così la prerogativa trentina dell'Intesa.*

*Anche senza intesa con il Trentino sul fronte veneto la progettazione procedette e nel 2013 con deliberazione n. 21 del 18 marzo il CIPE approvò il progetto preliminare per il solo tratto in territorio veneto. Le prescrizioni contenute nell'atto di approvazione costituivano un'elencazione in 90 punti.*

*Ciò avvenne nonostante solo poche settimane prima il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, chiamato a tentare una mediazione con la Provincia di Trento, avesse chiaramente evidenziato a verbale nella seduta del 7 marzo 2013 come fosse illegittimo procedere all'approvazione per stralci di un'opera il cui iter era iniziato come opera di collegamento tra Veneto e Trentino.*

*Il progetto definitivo per il tratto veneto venne presentato nel 2017 e con esso si procedette nel 2018 ad avviare l'iter espropriativo. I costi previsti per il primo tratto erano di 1,2 miliardi di euro.*

*Nel 2015 intanto l'Unione Europea chiedeva conto della mancata decadenza della concessione dell'A4 con la conseguente crescita delle pressioni: la giunta della PAT, guidata da Ugo Rossi, ritenne di non potersi sottrarre al tavolo, non costituendo la necessità dell'intesa un diritto di veto tout court. Al CIPE esisteva già una bozza di nuovo progetto che prevedeva in termini assai sommari l'uscita in Valsugana. Nel febbraio 2016 il "Comitato paritetico", costituito da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Veneto e PAT, giunse alle conclusioni: si farà un "corridoio di collegamento" tra valle dell'Astico, Valsugana, valle dell'Adige (l'approvazione del CIPE è dell'agosto 2016; la progettazione viabilistica era attesa entro due anni). Il Tavolo di lavoro tecnico incaricato di dar corso alle decisioni del Comitato paritetico licenziò tre soluzioni per il progetto con relative articolazioni a ottobre del 2018, poco prima delle elezioni provinciali.*

*Mentre continuavano le discussioni al tavolo politico istituzionale, considerando l'iter approvativo fino ad allora portato avanti illegittimo, perché per numerose ragioni non rispettoso della normativa vigente, il Comune di Besenello presentò ricorso al TAR del Lazio, rigettato con sentenza n. 11921 del 2017 e poi appello in Consiglio di Stato che ha fermato il progetto il 21 gennaio 2019 con sentenza n. 499/2019 che ha annullato la deliberazione del CIPE n. 21 del 18 marzo 2013, grazie al ricorso promosso dal Comune di Besenello.*

*Nel frattempo il nuovo governo provinciale trentino, negli ultimi mesi del 2018, fa cadere le pregiudiziali politiche ma cestina le due soluzioni di cui si era parlato fino a quel momento: dell'uscita di Besenello (bocciata dal Consiglio di Stato) non si parla più, quella in Valsugana è politicamente improponibile.*

*Risale ad aprile scorso il documento denominato “Connessione infrastrutturale fra il Veneto e il Trentino: memorandum integrativo” che il Presidente Fugatti ha inviato al Ministero delle Infrastrutture richiedendo che venisse effettuato uno studio di fattibilità per la soluzione con sbocco a Rovereto, rispettando tre condizioni che denomina “invarianti”: che il tratto progettato in Veneto con sbocco in cima alla Valle dell’Astico non subisca modificazione alcuna; che si rispetti l’acquifero delle sorgenti di Spino; che si trovi soluzione per il problema del traffico in Valsugana.*

*Ora si esalta la capacità dell’A31 di portare traffico e ricchezza a Rovereto. Per non perdere la progettazione già fatta in Veneto, però, non si può adottare il progetto T5 e si disegna dunque un percorso che prima risale a nord fino a Pedemonte, poi ridiscende a sud-ovest. Facile previsione che tra qualche mese altre opzioni si faranno avanti. Il compito di rifare la progettazione è stato dato alla A4.*

*È recentemente riemerso, per dichiarazione del Presidente Fugatti il problema della presunta “multa” che si dovrebbe pagare a fronte di una mancata realizzazione dell’infrastruttura. Il problema non riguarda la PAT, ma dal punto di vista generale ha un fondamento. Avendo legato il rinnovo della concessione sulla A4 alla A31, la Società A4 minaccia di chiedere i danni per l’eventuale decadenza della concessione (di per sé scaduta nel 2013...) conseguente alla mancata realizzazione dell’infrastruttura.*

*Siamo dunque in un vicolo cieco nel quale non ci è più dato fare calcoli né sulla convenienza in chiave trasportistica o economica (il vantaggio, da questi punti di vista, non c’è, è indimostrabile o vale solo per specifiche categorie professionali), né su altre più delicate questioni (il fatto che l’A31 sia contro il modello di spostamento intra-alpino che si sta faticosamente cercando di costruire, i rischi costruttivi, la compromissione delle falde, l’aumento delle emissioni nel momento della costruzione e dell’uso): tutto è diventato una partita di poker nella quale la finanza predatoria usa la propaganda per distogliere lo sguardo del cittadino dal merito della questione. E per il momento ci è riuscita benissimo.*

*In questo quadro generale, numerosi sono stati negli anni i provvedimenti adottati da altrettanti Enti locali contro la realizzazione del completamento della Valdaostico Nord e ancora più importante l’opposizione delle province autonome di Trento e Bolzano e la mobilitazione di CIPRA Italia, di comitati contro la Valdaostico e di associazioni culturali e ambientaliste, tra cui Italia Nostra, il WWF, la Fondazione britannica "The Landmark Trust".*

*Il Consiglio provinciale di Bolzano ha approvato il 12 marzo 2019 la mozione n. 65 con cui “esprime la propria ferma contrarietà al progetto di prolungamento verso Nord della A31 della Valdaostico fino ad allacciarla alla A22, qualsiasi sia il punto dell’innesto, poiché tale opera creerebbe un nuovo corridoio per traffico leggero e pesante dal nord-est italiano verso nord attraverso il Brennero, lungo un asse già congestionato, con un pesante aggravamento dell’inquinamento e della minaccia alla salute delle popolazioni residenti, soprattutto in provincia di Bolzano”.*

#### **ALLEGATO**

*Mozione “No alla Valdaostico” n. 65/19 del Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano.*

#### **RIFERIMENTI NORMATIVI**

1- *Il Protocollo di attuazione della Convenzione per la Protezione delle Alpi del 7 novembre 1991 nell’ambito dei trasporti, sottoscritto dalla Repubblica Italiana il 31 ottobre 2000, ha l’obiettivo di “dare un contributo decisivo allo sviluppo sostenibile e al miglioramento della qualità della vita attraverso un contenimento del volume di traffico, attraverso una gestione ecocompatibile dei trasporti e attraverso l’incremento dell’efficacia e dell’efficienza dei sistemi di trasporto esistenti. In particolare il comma 1 dell’Art. 11 del protocollo Trasporti: Le Parti*

*contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino; l'Art. 2, comma 2, lettera j) 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, soprattutto mediante la creazione di infrastrutture adeguate e di incentivi conformi al mercato, senza discriminazione sulla base della nazionalità.*

- 2- *La Direttiva 2016/2284/UE del 14 dicembre 2016 "Nuova NEC - National Emission Ceiling", concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici, stabilisce gli impegni nazionali di riduzione delle emissioni, applicabili a partire dal 2020 e dal 2030, per i 5 principali inquinanti (biossido di zolfo, ammoniaca, composti organici volatili non metanici, ossidi di azoto e PM10). Indica quale prioritario l'intervento in tema di mobilità sostenibile, alla luce del significativo apporto, superiore al 30%, al totale degli inquinanti causato dal traffico veicolare.*
- 3- *La COM/2016/0501 con il relativo Allegato SWD/2016/0244final, "Strategia Europea per la mobilità a basse emissioni", incentiva il passaggio a modi di trasporto meno inquinante e mira a rendere più attraente il trasporto di viaggiatori e di merci su rotaia.*
- 4- *Il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile D.P.C.M 2018, ai sensi della legge n. 232/2016, art. 1, commi 613, 614, 615, individua precisi obiettivi strategici su mobilità sostenibile, energia e ambiente.*
- 5- *La Legge provinciale 30 giugno 2017 n. 6, art. 1 recante "Pianificazione e gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile" si pone come finalità di organizzare "il sistema di mobilità provinciale in modo da contribuire allo sviluppo turistico ed economico del territorio, nell'ottica della realizzazione di un sistema territoriale sostenibile e integrato nell'ambito delle Alpi", prevedendo all'art.2 che la mobilità sostenibile "sia costituita dal trasporto pubblico locale, con la priorità alla mobilità ferroviaria, e che la mobilità individuale privilegi le modalità a minor impatto ambientale".*
- 6- *La Strategia UE sulla biodiversità COM/2011/0244def, la Direttiva Habitat 92/43/CE e la Direttiva Uccelli 2009/147/CE individuano nella salvaguardia degli ecosistemi le azioni prioritarie finalizzate ad interrompere gli effetti negativi dovuti alle attività antropiche.*
- 7- *Con la COM/2002/0179def "Verso una strategia tematica per la protezione del suolo" della Commissione Europea, si riconosce al suolo l'importante funzione di interfaccia tra la geosfera, l'idrosfera e l'atmosfera con un ruolo centrale dal punto di vista ambientale.*
- 8- *La COM/2015/0614final "L'anello mancante: piano di azione dell'Unione Europea per l'economia circolare" pone le basi per un cambio di paradigma dell'attuale sistema economico lineare, da cui deriverà una forte riduzione nei consumi di materie prime con inevitabili conseguenze di riduzione delle merci circolanti.*
- 9- *Con sentenza n. 00499/2019 il Consiglio di Stato, in ultimo grado di appello, ha annullato la delibera CIPE del 18 marzo 2013 n. 21, avente per oggetto: "Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Autostrada A31 Valdastico Nord - 1° lotto funzionale Piovene Rocchette - Valle dell'Astico. Approvazione progetto preliminare".*
- 10- *Conseguentemente risulta sospesa la relativa procedura di Valutazione d'impatto ambientale (Legge Obiettivo 443/2001).*
- 11- *In recenti dichiarazioni dell'attuale Presidente della Provincia autonoma di Trento, XVI legislatura, si vuole realizzare l'opera A31 con sbocco a Rovereto Sud (tracciato T5), con attraversamenti in ben due Siti di interesse comunitario: il SIC dei Monti Lessini-Pasubio-Piccole Dolomiti vicentine e il SIC Monte Zugna, opera che prevede ben 11 viadotti, 12 gallerie e 2 svincoli.*
- 12- *Lo schema di convenzione unica ai sensi dell'art. 2 commi 82 e segg. del Decreto Legge 3 ottobre 2006 n. 262, convertito dalla Legge 24 novembre 2006 n. 286 e s.m.i., prevede la*



*scadenza della concessione del tratto autostradale Brescia-Verona-Vicenza-Padova e A31 Trento- Valdadastico entro il 31 dicembre 2026.*

- 13- *Con il provvedimento giudiziario del 5 agosto 2019 la Procura regionale presso la Sezione giurisdizionale per il Lazio della Corte dei Conti, ha stabilito che la concessione autostradale in capo alla società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A., che oggi fa capo ad Atlantia (la holding di partecipazioni della famiglia Benetton), che dovrebbe realizzare l'opera, è stata prorogata nel 2007, con la sottoscrizione della Convenzione Unica, pur in assenza dei requisiti di legge.*

Esaurita la discussione si passa alla votazione.

## IL CONSIGLIO COMUNALE

Con n. 10 voti favorevoli, n. 0 voti contrari e n. 4 voti astenuti (Miorandi Paola, Bortolotti Walter, Giordani Julka, Baldo Rosanna), su n. 14 consiglieri presenti e votanti, espressi nelle forme di legge,

## DELIBERA

1. Di approvare la mozione in oggetto.
2. Di dare evidenza, ai sensi dell'articolo 4 della L.P. 30.11.1992 n. 23, che avverso il presente provvedimento è ammessa, opposizione alla Giunta Comunale, durante il periodo di pubblicazione, da parte di ogni cittadino ai sensi dell'articolo 183 del Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino- Alto Adige, approvato con L.R. 03.05.2018 n. 2, nonché ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni ai sensi dell'articolo 8 del D.P.R. di data 24.11.1971 n. 1199 o, in alternativa, ricorso giurisdizionale avanti al T.R.G.A. di Trento entro 60 giorni ai sensi dell'art. 29 dell'allegato 1 del D.Lgs. di data 02.07.2010 n. 104, da parte di chi abbia un interesse concreto ed attuale.

Data lettura del presente verbale viene approvato e sottoscritto.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO  
- NICOLETTI ALESSANDRO -

IL VICE SEGRETARIO COMUNALE  
- GARNIGA MARIANNA -

---

### **RELAZIONE DI PUBBLICAZIONE**

Il presente Verbale é pubblicato all'Albo comunale di Villa Lagarina dal giorno 27-09-2019 al 07-10-2019 per 10 giorni consecutivi.

Il Vice Segretario Comunale  
GARNIGA MARIANNA

---

**Copia conforme all'originale, in carta libera per uso amministrativo.**

**Lì, 27-09-2019**

VISTO : Il Vice Segretario Comunale  
GARNIGA MARIANNA

---

### **CERTIFICATO DI ESEGUIBILITA'**

Deliberazione divenuta esecutiva a pubblicazione avvenuta il 08-10-2019 ex art. 183, comma 3, della L.R. n. 2 di data 3 maggio 2018 "Codice degli enti locali della Regione autonoma Trentino-Alto Adige".

li 08-10-2019

Il Segretario Generale  
BROSEGHINI PAOLO