A116-0011635-02/07/2019-A

Partito Democratico del Trentino

Circolo di Ala

ALA
Prot. 0011635 del 02/07/2019
Class. 2019-2.3-2

ORDINE DEL GIORNO

AUTOSTRADA A31 VALDASTICO

La recente proposta del Presidente della Provincia Fugatti ha riportato in primo piano il tema della Valdastico, l'autostrada A31 aperta nell'ormai lontano 1976 e da allora ferma a Piovene Rocchette.

Fin da quella data la Regione Veneto e la Società che gestisce l'autostrada hanno proposto il prolungamento della A31 e il suo collegamento con la A22.
Varie le ipotesi e gli studi di fattibilità commissionati e succedutesi nel tempo, fino ad arrivare, a metà degli anni '90, ad un progetto preliminare che, tra più ipotesi di tracciato, individuava come privilegiato l'innesto con la A22 a Besenello.

Quel progetto è rimasto però lettera morta per l'opposizione delle Province di Trento e Bolzano, di alcuni Comuni, di molte associazioni culturali e ambientaliste. Un'opposizione che ha trovato infine legittimazione dalla Corte Costituzionale che, con sentenza 21 febbraio 2011, ha ribadito l'impossibilità di realizzare qualsiasi opera, atto o progetto dell'arteria senza la preventiva intesa con la Provincia autonoma di Trento, nel rispetto dello Statuto di autonomia e delle sue norme di attuazione.

Pressioni e azioni ulteriori della Regione Veneto porteranno in seguito all'approvazione di un progetto di prolungamento che otterrà nell'agosto del 2016 il via libera del CIPE. Da lì l'avvio, da parte della Società Autostrada A31, della progettazione di un primo lotto funzionale dell'opera, ancora interamente in territorio veneto.
Quella delibera del CIPE dell'agosto 2016 verrà però annullata, in ultimo grado di appello, dalla sentenza del Consiglio di Stato (n. 00499/2019 dd. 21.01.2019) su ricorso promosso dal Comune di Besenello, interessato all'uscita dell'arteria e al suo raccordo con l'A22.

La progettazione, l'opera sono quindi ancora fermate dall'iniziativa delle popolazioni e delle amministrazioni locali, essendo sempre assenti quelle intese e convergenze richiamate dalla Corte Costituzionale.

Quel che rimane in essere è un impegno, assunto dall'ex governatore Rossi nell'ambito del Comitato paritetico con Governo (Ministero Infrastrutture e Trasporti) e Regione Veneto, "a proseguire l'iter di un'intesa su uno scenario di comune interesse consistente in un corridoio d'interconnessione infrastrutturale tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige, che in territorio trentino si contestualizza anche come collegamento tra viabilità ordinarie e, segnatamente, tra la SS 47 della Valsugana e la SS12 dell'Abetone e del Brennero". Il documento conclusivo del Comitato paritetico (09.02.2016) prevede che "lo scenario come individuato venga sottoposto in via preliminare al CIPE, previa adozione di convergenti atti decisionali a carattere amministrativo degli organi provinciali, regionali e statali competenti, nonché previo svolgimento di una fase partecipativa a livello territoriale" e che sempre al CIPE, entro due anni dall'approvazione di quel documento, venga nuovamente sottoposta "la progettazione viabilistica che sarà redatta sulla base dello scenario individuato dal Ministero, comprensiva delle connesse attività, previa adozione degli atti decisionali –a carattere amministrativo e, ove ne ricorrano i presupposti, legislativo– degli organi provinciali, regionali e statali competenti".

E' questa, come definita dal Comitato Paritetico e sopra riportata, una fase non esperita. Risulta per altro chiaro che non c'è nessun accordo per il "completamento della Valdastico", ma un impegno alla prosecuzione di un iter partecipativo e di confronto per una successiva eventuale presentazione di un progetto di viabilità ordinaria.

Il quadro sinteticamente esposto degli accadimenti evidenzia la costante opposizione alla realizzazione della A31 espressa dalle comunità locali, dalle loro rappresentanze istituzionali e in particolare dalle Province autonome di Trento e Bolzano.

Un'opposizione motivata dalla preoccupazione di un possibile, notevolissimo aumento del traffico sulla A22, già oggi pesantemente gravata dallo stesso e ormai giunta al limite di saturazione , e dalle inevitabili conseguenze di un tale esito per l'ambiente e per le condizioni di salute delle popolazioni residenti lungo l'asse autostradale.

Che si stia pensando all'introduzione di "tariffe ambientali" è una conseguenza e una riprova di una situazione ormai emergenziale. Che su queste tariffe sia d'accordo oggi anche il nuovo governo della Provincia di Trento risulta patentemente contradditorio con la scelta di realizzare la A31 e di innestarla sulla A22, cosa che non potrebbe che portare ad un aumento consistente del traffico .

L'opposizione alla A31 fin qui espressa dalle due Province autonome e dall'intera Euregio trova ragione nelle linee politiche sempre perseguite, coerenti anche con i principi dettati dalla Convenzione delle Alpi: è chiara la scelta di ridurre i transiti su gomma sull'Autobrennero e di trasferire merci e persone su rotaia attraverso l'ammodernamento della ferrovia. Tale politica di trasferimento del traffico pesante su rotaia sarebbe fortemente danneggiata dall'innesto di una A31 che, senza per altro risolvere i problemi viabilistici della Valsugana, bypasserebbe l'interporto di Verona –snodo fondamentale per lo scambio strada-ferrovia– trasferendo sulla A22 il traffico pesante proveniente dal quadrante veneto-emiliano orientale, con pesantissime e non sopportabili conseguenze.

La svolta della nuova giunta provinciale, recentemente annunciata per bocca del suo Presidente, stravolge questo quadro segnato da politiche chiaramente e progressivamente orientate da una sempre più consapevole coscienza ambientale e paesaggistica e già concretamente operanti con iniziative ed investimenti importanti per il potenziamento ferroviario (tunnel del Brennero).

L'ipotesi di completamento della Valdastico e di un suo innesto con la A22 a sud di Rovereto, in un'area parzialmente interessante anche il nostro Comune, per il modo stesso in cui è stata presentata alle Comunità e agli amministratori, senza alcun supporto di studi e analisi approfondite, appare motivata solo da ragioni ideologiche o dalla necessità di rispondere a pressioni e interessi esterni come quelli della Regione Veneto e della Società che gestisce la A31.

Il tracciato proposto, di circa 41 km, denominato nei progetti preliminari "alternativa T5" già in quella sede era considerato come l'ipotesi peggiore e più problematica.

Difficile ipotizzarlo "gradito" anche agli operatori economici veneti, interessati ovviamente ad andare, e per la strada più breve, verso Nord.

L'uscita a Rovereto sud, ai margini del nostro territorio comunale, oltre che attraversare un territorio delicatissimo sotto il profilo ambientale e geologico, porterebbe un inevitabile aumento di traffico in A22 tra Rovereto e Trento, senza per altro incidere minimamente sul traffico della Valsugana.

Le motivazioni che, per altro in forma di puro assunto teorico, sostengono l'utilità di questo nuovo collegamento autostradale per la crescita e lo sviluppo della Vallagarina, oltre che non supportate da serie analisi che ne dimostrino ipotetiche ricadute sull'economia o sul turismo, sembrano far riferimento ad una idea di sviluppo quantomeno datata.

Un dato questo già evidenziato da operatori, forze economiche, organizzazioni sindacali locali e persino venete.

Superficialità e inconsistenza della nuova proposta sono evidenziate anche dalla mancanza di un'analisi della sostenibilità economica dell'opera, ma forse e soprattutto dalla banalizzazione dei temi ambientali.

Su questo fronte non casualmente si registra l'addensarsi dei rilievi e delle preoccupazioni di un fronte sempre più largo e trasversale del No alla Valdastico ed oggi, e a maggior ragione, allo sbocco della stessa a sud di Rovereto.

La stessa Serenissima indicava la criticità di questo tracciato, tecnicamente il più complesso, "al limite della sostenibilità" geologica.

Amministratori, Comunità interessate, Associazioni ambientaliste, tecnici ed esperti concordano sull'esistenza di rischi altissimi e sulla possibilità di danni irreparabili sotto il profilo paesaggistico ed ambientale per il territorio interessato, per la salvaguardia delle falde, per il sensibile aumento dell'inquinamento da particolati e polveri sottili –già oggi a livelli di guardia in Vallagarina– e acustico.

Accanto a queste prese di posizione, alcune delle quali più orientate alla salvaguardia dell' ambito territoriale della Vallagarina, non si può non registrare la recente e netta presa di posizione del Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano (mozione n. 65 dd. 11.4.2019) che ha espresso "la propria ferma contrarietà al progetto di prolungamento verso nord della A31 della Valdastico fino ad allacciarla alla A22, qualsiasi sia il punto dell'innesto, poiché tale opera creerebbe un nuovo corridoio per il 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".

Tutto questo considerato

Il Consiglio comunale di Ala, ritenendo il progetto di completamento della A31 e del suo innesto con la A22, inutile e dannoso, non sostenibile da un punto di vista economico e sostanzialmente contrario agli interessi prevalenti e primari della Comunità locale e trentina in ordine allo sviluppo socio economico della stessa e alla sostenibilità ambientale, invita il Consiglio provinciale e il Presidente della Provincia autonoma di Trento a desistere dal progetto del prolungamento della A31 fino ad allacciarla alla A22.

Ritiene altresì doveroso e improcastinabile proseguire con gli investimenti sulla mobilità sostenibile, sull'ammodernamento della ferrovia sull'asta dell'Adige, sul suo potenziamento anche nelle Valli e sullo spostamento del traffico da gomma a rotaia.

Impegna il Sindaco e la Giunta a trasmettere questa sua determinazione al Consiglio provinciale e al Presidente della Giunta provinciale.

Il Gruppo consiliare del PDT

Massimo Maranelli

Paolo Mondini

Antonella Tomasi

Ala, 1 luglio 2019