OSSERVAZIONI RIGUARDANTI LA DELIBERA DELLA GIUNTA DELLA PROVINCIA DI TRENTO N. 1923 DEL 28.10.2022

La delibera della Giunta della Provincia di Trento n. 1923 del 28.10.2022 non convince affatto, molti sono i motivi che ne dimostrano l'infondatezza, l'invalidità.
Una prima contestazione riguarda la totale indifferenza della Giunta all'opposizione al progetto della variante al PUP ed alla A31 di esecuzione dello stesso, espressa da numerosi Comuni, dal CAL, da Associazioni ambientaliste ed altri interessati.
Si afferma nella delibera che "In esito alla fase di consultazione, il progetto di piano ha visto la parziale revisione dei contenuti della proposta preliminare, con il recepimento delle osservazioni pervenute dai soggetti interpellati per gli aspetti di competenza." Si continua sostenendo che: "La revisione condotta, fondata sui contenuti dei rilievi espressi dalle strutture ambientali, dagli enti e dagli organi coinvolti, in coerenza con gli approfondimenti svolti rispetto alle strategie provinciali, nazionali ed europee in tema di mobilità e sviluppo sostenibile, consente la formulazione di una proposta di variante integrata e comprensiva degli sviluppi dei temi precedentemente solo accennati". In realtà tutte le forti proteste dei Comuni, del CAL e delle Associazioni ambientaliste contro variante ed autostrada, sono state completamente ignorate, non è stata prestata alcuna attenzione agli atti di programmazione, indirizzi ed obiettivi di sviluppo, di sostenibilità ambientale determinati dai Comuni. Certo, una relazione illustrativa ed un rapporto ambientale contengono dichiarazioni ben più estese di quelle espresse in un documento preliminare. Il problema è che novità in relazione illustrativa e rapporto ambientale, rispetto a quanto espresso nel documento preliminare, non se ne riscontrano: entrambi gli atti ricalcano per intero quanto già formulato nella precedente proposta. La dichiarazione che la proposta di variante sarebbe stata migliorata ed integrata inglobando quanto espresso da Comuni, CAL, Associazioni ed altri interessati, è pertanto fittizia.
Sono aggiunte motivazioni anche più ampie delle anteriori ("alla parziale attuazione del sistema pianificatorio definito dal PUP rispetto alle reti per la mobilita consegue l'esigenza di indicazioni e indirizzi per una pianificazione alla scala adeguata"; "la variante integra l'articolazione delle reti per la mobilita data dal piano vigente, superando la rigida distinzione tra corridoi interni e di accesso, al fine di ampliarne la portata delle previsioni e facilitarne l'attuazione" ecc.) ma che si esauriscono in mere dichiarazioni affatto comprovate da dimostrazioni che quanto dichiarato da Comuni, CAL e Associazioni sia erroneo, asserzioni non convalidate da ricerche, studi, riferimenti precisi all'impatto ambientale della variante, all'impronta geologica, alla sicurezza del suolo, all'aspetto economico-sociale che ne dimostrino la validità e fondatezza.
E' affermato nella delibera che "la variante integra l'articolazione delle reti per la mobilità data dal piano vigente, superando la rigida distinzione tra corridoi interni e di accesso"; la variante soddisferebbe le esigenze di connessioni dei territori. Manca però del tutto la spiegazione del modo in cui la variante possa produrre tali effetti, l'indicazione di quali corridoi ne possano trarre beneficio, quali

siano le esigenze di connessioni da esaudire, senza rilevare che il territorio della Val d'Adige e dell'Alto Garda sono già cronicamente congestionati e la A22 sia già satura di traffico a tal punto da indurre a programmare la costruzione di una terza corsia. Ma per la costruzione della terza corsia da Verona a Bolzano saranno impiegati lavori di lunga durata (dovranno essere scavate anche gallerie). Lontano è pertanto il momento in cui dalla nuova opera si possa trarre beneficio.
Del resto una infrastruttura con approdo nel Trentino meridionale non potrebbe che generare traffico parassitario di transito con conseguenze gravissime in termini di sostenibilità ambientale, data l'incapacità dell'esistente di sostenere l'aumento dei flussi; il respiro, ma solo parziale, offerto dalla terza corsia della A22 è previsto in un futuro ancora molto lontano. Ne sarebbe inevitabilmente compromesso l'equilibrio economico ed ambientale delle Valli.
Non va dimenticato, inoltre, che l'opzione di corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di "Rovereto sud" non risulta coerente con gli approfondimenti condotti sul versante per la realizzazione del corridoio del Brennero (quadruplicamento della ferrovia del Brennero) che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero.
Non è stata neppure presa in considerazione la posizione del Comune di Trento, che (come evidenziato dal Comune stesso) risulta nodo di incontro dei tre corridoi di accesso Nord – Sud, inteso come asse del Brennero nell'ambito del corridoio Scandinavo – Mediterraneo, corridoio Ovest rivolto verso la Regione Lombardia attraverso la Provincia di Brescia e corridoio Est verso la Regione del Veneto, con particolare riguardo alle modalità di interconnessione dei corridoi stessi e del ruolo dell'interporto.
Se queste, in concreto, sono le conseguenze della variante, è evidente che la "scala appropriata per la definizione del quadro urbanistico utile alla pianificazione completa dei trasporti" coerentemente con le politiche europee è fantomatica. Nella delibera non ne è data alcuna definizione, la politica europea da tempo è ormai improntata sul passaggio dal trasporto su gomma al trasporto su rotaia, non sono esposte le "esigenze di connessione necessarie". Non è stato neppure valutato il progetto di fattibilità elaborato dalla A4 - Brescia – Padova, del 21.10.2019, comprensivo di varie uscite dell'autostrada con ricadute su territori estremamente fragili. Sarebbe stato utile un suo giusto grado di approfondimento per una valutazione multicriteriale da porre alla base del procedimento di variante al PUP.
Sono del tutto assenti analisi e dati al dettaglio sulla mobilità del traffico, non è stata definita la domanda, l'offerta, manca previsione delle domande future e dell'offerta futura, non sono espresse valutazioni comparative. Le poche informazioni contenute nella delibera riguardano solo i flussi del traffico tra Trento e Pergine e Pergine Levico, a conferma che la circolazione anche pesante è generata quasi esclusivamente nella Valsugana, motivo per il quale il prolungamento del tratto NORD della A31 non potrebbe ridurlo.
Di fatto la proposta della Giunta è del tutto decontestualizzata con le reali esigenze del territorio, in contrasto con la Strategia provinciale dello Sviluppo sostenibile - SproSS approvata dalla Giunta stessa con la delibera n. 1721 del 15.10.2021.
Non si comprende, poi, per quale motivo ed in che modo dovrebbero essere assicurati i collegamenti interni tra insediamenti e territorio e risulterebbero rafforzate le condizioni fisiche di inclusione sociale. In Vallarsa praticamente tutti i Comuni non solo non hanno espresso alcun interesse a maggiorare i collegamenti con altre reti di mobilità, ma anzi, hanno contestato duramente la variante per i gravissimi danni economici ed ambientali che essa comporterebbe. E' del tutto privo di senso affermare che la soluzione infrastrutturale intermodale "massimizza la risposta al fabbisogno di connettività" quando del fabbisogno non è data prova e la collettività che dovrebbe beneficiarne ha respinto

con forza il preteso giovamento. Solo il Comune di Luserna ha rilasciato parere positivo alla variante, ma è tutto da dimostrare che per la soddisfazione delle esigenze dichiarate dall'ente sia necessaria addirittura la costruzione di un'autostrada, con gli ulteriori problemi che l'apertura di un casello in loco comporterebbe, per l'impego di suolo ed effetti di carattere economico ed ambientale che esso provocherebbe.

E non è certo plausibile la pretesa che la variante possa rafforzare l'attrattiva del Trentino nei macro-sistemi economici nazionali quando nella Provincia di Vicenza Sindaci ed imprenditori di ogni genere hanno respinto la proposta di un'autostrada con uscita a Rovereto perché un *nonsense*. La Presidente della Confindustria veneta ha dichiarato che nessuno avrà interesse ad un percorso a pedaggio che allungherebbe di 20 Km quello della attuale statale della Valsugana, che è pure gratis. "Costi e danni ambientali alla Valdastico" - ha affermato ancora la Presidente - "sono del tutto ingiustificati, visto che non ci saranno vantaggi ecologici né economici a compensarli".

Fittizio è anche l'intento di "adottare modalità di spostamento delle persone e delle merci più efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze della competitività degli operatori". Oltre a quanto espresso da Comuni, imprenditori e dalla Presidente della Confindustria veneta è stato del tutto trascurato il trasporto di persone e merci con la ferrovia che, si dichiara nella relazione illustrativa, attualmente sarebbe inadeguata nonostante "interventi e investimenti". In verità per ora investimenti se ne sono visti proprio pochi: la linea ferroviaria Trento – Bassano del Grappa non è ancora dotata della linea elettrica!

E' evidente, poi, la contraddittorietà di quanto deciso con la delibera con quanto previsto dalla Convenzione delle Alpi del 1991 e del protocollo di attuazione ratificato dallo Stato con la L. 9.11.2012, n. 196. Tale normativa impone di promuovere lo sfruttamento ottimale della potenzialità delle infrastrutture esistenti, ridurre il consumo delle risorse ad un punto tale da non superare, per quanto possibile, la capacità naturale di rigenerazione, ridurre l'emissione di sostanze nocive, valorizzare e sfruttare i potenziali di riduzione del volume del traffico, obblighi, questi, che la Giunta non dimostra affatto di aver rispettato.

E quanto deciso con la delibera è del tutto incoerente con la L.P. n. 15 del 2015: mancano elementi conoscitivi di base, un'analisi socio-economica del territorio per ancorare gli obiettivi e le finalità perseguite con reali esigenze del territorio.

La pretesa riduzione dell'impatto ambientale è del tutto infondata.

Si ricorda che per rapporto ambientale si intende il documento che individua tutti gli impatti positivi e negativi sul territorio del piano, sviluppando delle possibili alternative di miglioramento, tenendo in considerazione le esigenze del territorio stesso.

Nella delibera in esame si afferma che le tematiche di "ambiente" e "fattibilità tecnica" sono sviluppate nel Rapporto ambientale che ne descriverebbe le componenti e "gli indicatori da trattare e approfondire". Sennonché nel Rapporto sono sì espressi gli indicatori ma ciò è più un esercizio accademico. Non trovano infatti nessuna applicazione le analisi tra incidenza dell'opera e risultati sugli indicatori. L'affermazione di riduzione dell'impatto ambientale, pertanto, non è attendibile data la mancata indicazione di modalità e mezzi per attuarla, sostituita da un rinvio al Rapporto ambientale che informazioni di tal genere non ne dà.

Ma non convince soprattutto la frase con la quale nel Rapporto sono esposti gli "Effetti della variante sull'ambito territoriale di riferimento". Ivi sta scritto che "Va evidenziato, quale considerazione generale per la componente Paesaggio, natura e biodiversità, che l'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili mostra elevati livelli di compatibilità con gli obiettivi di tutela e valorizzazione del paesaggio

e dei sistemi naturali, e che la previsione e realizzazione delle infrastrutture necessarie, quando svolta nel rispetto delle tutele esistenti sul territorio, e con la necessaria attenzione al contesto e alle sue specifiche sensibilità, oltre a non generare criticità, consente una fruizione migliore, diffusa e capillare del paesaggio e dei beni naturali, artistici, culturali che lo caratterizzano, di grande interesse ed attualità." Della validità di quanto affermato non è data alcuna dimostrazione, quando i Comuni della Valli coinvolte nella variante hanno espresso pareri esattamente opposti, la cui veridicità non è stata affatto contestata.

Per il consumo dei suoli si rinvia a futura progettazione per una pretesa impossibilità attuale di stimare l'incremento della superficie urbanizzata dovuta all'attuazione del piano. Si richiede, pertanto, di approvare una variante senza conoscere le superfici territoriali impiegate per l'attuazione del piano, della costruzione, quindi, della A31, corridoio Est in connessione con i corridoi europei Nord-Sud.

Non può essere accettato neppure il rinvio a future "verifiche preventive" l'aumento delle superfici impermeabilizzate. In tal modo si impedisce di accertare la compatibilità con la normativa vigente e l'assenza di aumenti di pericolosità idraulica.

Ulteriormente inammissibile è quanto successivamente precisato. Si asserisce che "Il contributo che l'attuazione della variante potrà fornire all'aumento delle pressioni volte a peggiorare lo stato qualitativo dei corpi idrici, sia superficiali che sotterranei, è legato all'interferenza delle infrastrutture con il reticolo idrografico superficiale e sotterraneo, anche attraverso l'aumento delle superfici urbanizzate, che può determinare un certo grado di rischio di inquinamento delle acque superficiali/sotterranee, anche dal punto di vista ecologico". Si ammette, pertanto, la presenza di aree a rischio idraulico, si dichiara che l'aumento di superfici impermeabili e la realizzazione di nuove infrastrutture può avere effetti sul regime idrografico superficiale e sotterraneo, con conseguenze sull'approvvigionamento idrico e sulla biodiversità acquatica. Affermazioni di tal genere evidentemente non consentono di sapere neppure se sussistono o meno le condizioni per l'attuazione del piano. E' evidente, infatti, che nel caso in cui le superfici impermeabilizzate risultino troppe, o nuove infrastrutture compromettano l'approvvigionamento idrico e la biodiversità acquatica, non potrà certo essere data esecuzione al piano.

Le stesse osservazioni valgono per le verifiche preventive a cui ancora una volta si rinvia per valutare l'incidenza dell'opera sui beni archeologici e beni tutelati.

Ci si muove di nuovo nell'astratto quando si rimanda a future analisi della "componente geomorfologica" per valutare fenomeni di dissesto. Si è già avuto modo di evidenziare l'instabilità del terreno su cui si intende dare esecuzione alla variante. A dimostrarlo è innanzi tutto la "Frana Marogna", sita esattamente sopra il punto di sbocco della galleria "S. Pietro" e lo svincolo Valle dell'Astico a Pedemonte. Nel progetto definitivo del 1° lotto sono contenute due relazioni tecniche che consigliano di adottare rilevanti opere di difesa, di ri-modellazione del fianco della montagna data la possibilità di distacco di frane nell'ordine di milioni di metri cubi di roccia; il proprietario di terreno dove dovrebbe essere costruito viadotto, ha denunciato lo stato di pericolo del pendio: l'opera pregiudicherebbe la stabilità del suolo e dei fabbricati ivi presenti, con grave pericolo per chi li occupa.

Dell'impatto ambientale non sono, poi, presi in considerazione effetti sulla qualità dell'aria, nulla è detto dell'inquinamento acustico.

Privo di senso è altresì lo studio di incidenza delle azioni di piano di attuazione sui siti e zone della Rete Natura 2000. Delle zone ne è evidenziata la presenza, ma non l'incidenza del piano sulle stesse; tutto è rinviato alle fasi successive per la mancata identificazione nella variante, di azioni/interventi. Si pretende, pertanto, l'approvazione di una variante senza conoscere quali siano le conseguenze della

realizzazione del relativo piano, infatti anche la relazione illustrativa allegata alla delibera 1923/2022 non sviluppa concretamente l'analisi integrata di aspetti riguardanti il sistema dei trasporti, il sistema territoriale, quello antropico e quello delle attività.
Nel rapporto ambientale si ammette la presenza di aree sensibili, ma lo studio si esaurisce con la dichiarazione che esse necessitano di una tutela. Nello stesso atto si dichiara che costruzione, esercizio, manutenzione e periodico adeguamento della "viabilità" possono generare disturbi di inquinamento, rumore, presenze umane in siti, frammentazione di siti, sottrazione di habitat tutelati, ma non sono indicati mezzi per farvi fronte; sono avanzati solo "accorgimenti" generici e futili (scelta di sezione, previsione di elementi vegetali di mediazione e schermatura, dissuasione di attraversamenti)
Nella delibera non è trattato il tema dei costi. Degli stessi si rinvia a precedenti valutazioni, che, come è ben noto, si esauriscono nella esclusione di spese per la Provincia di Trento, dal momento che la costruzione dell'autostrada sarà effettuata dalla concessionaria della A4 Brescia-Padova. E' comunque espresso un rimando, in argomento, ad approfondimenti nella pianificazione subordinata. Non resta che constatare che non sono date informazioni riguardanti anche i costi che l'esecuzione della variante comporta.
E' adottata l'analisi multicriteria come metodo vincolante per la definizione e valutazione delle scelte territoriali attraverso la pianificazione subordinata e la conseguente valutazione delle alternative. Essa consentirebbe la previsione dello scenario che ammette la soluzione infrastrutturale intermodale che dovrebbe massimizzare la risposta al fabbisogno di connettività nel rispetto dei criteri definiti per le componenti ambientali, tecniche ed economiche. Ma nell'analisi multicriteria "si procede alla definizione della metodologia, ovvero alla definizione degli indicatori e dei pesi, che dovranno essere utilizzati nella analisi delle proposte alternative." Come precedentemente posto in chiaro, con il Rapporto ambientale devono essere esposti gli impatti positivi e negativi sul territorio del piano, sviluppando alternative di miglioramento. Il Rapporto, pertanto, non può esaurirsi in definizione di metodologia.
Da quanto suesposto è evidente che il progetto della variante al PUP avanzato dalla Giunta della Provincia di Trento con la delibera n. 1923 del 28.10.2022 risulta del tutto invalido, privo di fondamenti, di entità di prova in grado di dimostrane la plausibilità, in piena contraddizione con i principi assunti dall'UE e le direzioni imboccate da Stato e Provincia stessa per l'ambiente.
A conferma di quanto suesposto, si ricorda che, in riferimento all'impatto ambientale che il piano della variante comporta, l'argomento è stato trattato dal Coordinamento NOA31. Dalle osservazioni presentate alla III Commissione del Consiglio provinciale, il Coordinamento NOA31 ha dimostrato, dati alla mano, quanto gravi siano i danni all'ambiente che il piano suddetto comporterebbe. Di quanto dichiarato dal Coordinamento non è stata palesata alcuna inattendibilità.
Ancora, in riferimento al consumo del suolo che almeno l'autostrada comporta (escludendo dal calcolo il terreno occupato da caselli ed altro), il Coordinamento NOA31 ha già posto in chiaro che "Le autostrade di terreno ne occupano parecchio: esse hanno larghezza minima di 24 m in piano; per effetto di scarpate, sterri e riporti la larghezza effettiva considerata dall'ANAC è pari fino a 47,7 m. Secondo il progetto del 2012 la A31 occuperebbe 1.182.114 mq.". Promettere che l'occupazione del suolo sarà ridotta al minimo, non può bastare!

Il progetto di variante al PUP va pertanto respinto.

Il Coordinamento