

Trento, 9 novembre 2006

DISCUSSIONE DELLA PROPOSTA DI MOZIONE n. 327

Inserimento del completamento della Valdastico nella variante al piano urbanistico provinciale e nel piano della mobilità

BOMBARDA (Verdi e Democratici per l'Ulivo): Grazie, signor Presidente. Io sono stato più parco nei consumi di tempo e quindi mi ritrovo i miei dieci minuti per poter parlare, come tutti sapevo che avevo il mio tempo a disposizione contingentato e lo utilizzerò.

Ho apprezzato peraltro le parole del Presidente Dellai e lo stile e il metodo che egli intende adottare per affrontare questo problema. Credo che il punto di partenza dei colleghi di Forza Italia, pur rispettabilissimo, possa essere messo in discussione secondo alcuni principi. Ad esempio nessuno ha tenuto in considerazione che il problema dell'eventuale completamento della A31 non è un problema limitato alla Valsugana, alla Val d'Adige o al Trentino, ma è un problema alpino. È un problema alpino perché il traffico eventualmente generato, attirato in più dal completamento della A31 si scaricherebbe inevitabilmente sulla A22 e questo comporterebbe un aumento del traffico sulla valle dell'Adige e quindi in Trentino, in Alto Adige e anche in Tirolo. Quindi il problema del completamento della A31 non è un problema solo trentino, così come il tunnel di base evidentemente non è un

problema soltanto alto atesino ma è anche un problema del Trentino, del Tirolo e delle regioni che sono a valle o a monte. E questo ci dovrebbe portare a ragionare che esiste un trattato internazionale che ha valore di legge, di trattato internazionale, che si chiama Convenzione delle Alpi. E questa Convenzione delle Alpi, che è stata approvata anche dal Parlamento nazionale, ha alcuni protocolli attuati.

Il protocollo attuativo Trasporti, che è stato approvato a Lucerna il 30-31 ottobre 2000, ha degli obiettivi generali. Tra gli obiettivi generali vi è l'attuazione di una politica sostenibile dei trasporti, all'articolo 1, e dice "Ridurre gli effetti negativi e rischi derivanti dal traffico intra alpino e transalpino favorendo i vettori meno inquinanti e con minor consumo di risorse, osservando i principi di precauzione, prevenzione e casualità". E nelle misure tecniche che fissa il protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi c'è "Astenersi dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino e astenersi dal realizzare progetti stradali di grande comunicazione per il trasporto intra alpino".

Allora, questo protocollo trasporti nessuno se lo vuole ricordare, ma io ricordo invece che è già entrato in vigore in Austria, in Germania, in Francia, in Slovenia ed in Lichtenstein; l'unico paese in ritardo sull'entrata in vigore di questo protocollo trasporti è l'Italia, che già nella scorsa legislatura aveva approvato alla Camera, ma non successivamente al Senato, la legge di ratifica. Ma secondo il programma elettorale dell'Unione e

secondo gli impegni presi dal Ministro dei Trasporti italiano al Consiglio dei Ministri europei c'è l'impegno ad adottare in Italia, a recepire in Italia il protocollo trasporti. Quindi il protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi di fatto rende incostruibile la Valdastico.

Qui si è ragionato come se non ci fosse una politica dei trasporti. I dati di Grigno sono questi, di Civezzano sono questi, nel 2020 saranno questi. È così se non ci sarà nessuna politica dei trasporti, ma una politica dei trasporti deve esserci, non è pensabile che l'Italia, il Trentino e l'Alto Adige non abbiano una politica dei trasporti. La politica nei trasporti non può che andare verso il rafforzamento della ferrovia, verso l'intermodalità.

Ricordo anche ai colleghi che la Confederazione Svizzera, che molto spesso prendiamo a modello come paese alpino, perché noi ci consideriamo un paese alpino anche se dopo vogliamo fare i capannoni continui da Trento a Rovereto, sul modello veneto, che è un modello da rigettare, ché non vogliamo il modello veneto di capannoni continui lungo l'autostrada, la devastazione del territorio che è stata fatta in Veneto, questo è un modello che non vogliamo. Noi vogliamo un modello alpino. Allora dicevo il modello da imitare è quello alpino svizzero. La Svizzera ha inserito nella propria costituzione della confederazione federale un principio secondo il quale il traffico di attraversamento delle merci avviene su ferrovia e in base a quello loro hanno fatto una

politica dei trasporti e stanno facendo una politica delle infrastrutture.

In Trentino invece, nelle Alpi, in Italia, si subisce tutto quello che arriva. Allora se noi saremo in grado, noi come Italia, come Provincia autonoma di Trento, come Provincia autonoma di Bolzano, di attuare delle politiche dei trasporti allora potremo evitare la costruzione di nuove autostrade. Vorrei pure esprimere un plauso verso l'accordo tra Trentino, Alto Adige e Tirolo sulle limitazioni del traffico agli Euro 0 o Euro 1; questa è politica dei trasporti. Se noi riusciremo a fare una politica dei trasporti che incentivi il ferro e disincentivi la gomma, noi riusciremo a valorizzare e ad utilizzare meglio le infrastrutture ferroviario, riusciremo a far fluire il traffico merci in maniera migliore e più efficace di come non avvenga adesso, utilizzando meglio gli interporti. È stato citato ad esempio Isola della Scala, che sarà un punto fondamentale nei nuovi traffici nord-sud.

Ma voglio dire anche un'altra cosa. Qui si vende il completamento della A31 nord come la soluzione definitiva dei problemi della Valsugana. Allora, i problemi della Valsugana in gran parte nascono in Valsugana, l'attraversamento del traffico pesante potrebbe essere limitato ad esempio con il pedaggio selettivo e con gli stessi divieti che sono stati introdotti sulla A22, quindi vietare il traffico degli Euro 0 e gli Euro 1 e mettere un pedaggio selettivo. Dopodiché tutte le iniziative che si possono fare per rendere più sicura la Valsugana dobbiamo farle,

assolutamente, non stiamo dicendo che non si devono fare dei lavori sulla Valsugana per renderla più sicura e più fluida.

Un'altra cosa di cui non si tiene conto, non si è tenuto conto in questo dibattito, è che il comprensorio della valle dell'Adige e i comuni della valle dell'Adige si sono espressi negativamente sullo sbocco della A31 nord sulla A22, sia Besenello o sia poco più a nord o poco più a sud. E anche di questo credo si debba tenere conto. Se c'è una volontà, non è che noi risolviamo i problemi di una valle scaricandoli su un'altra valle. Noi dobbiamo cercare di risolvere i problemi di tutte le valli, non è che possiamo avere - come ha detto qualcuno - il cuore in una valle e dopo non pensare ai problemi che si creerebbero in un'altra valle.

Ricordo che la città di Trento è soffocata da un inquinamento da traffico che fa sfiorare tutti gli anni i parametri imposti dalle direttive comunitarie. Noi vorremmo aumentare ancora di più il transito sul corridoio del Brennero a Trento portando ancora più traffico, che sarebbe chiaramente veicolato, come un imbuto, dalla A31 nord? Se vogliamo considerare queste cose, bene, sennò vuol dire che non si ha la sensibilità per considerarle. Perché il Brennero, secondo la definizione dei direttive europee e gli accordi internazionali, dovrà diventare un "corridoio sensibile". Corridoio sensibile significa che dovranno essere adottate tutte le iniziative per ridurre il più possibile i danni derivati dal traffico di transito.

Quindi noi dobbiamo investire in una politica dei trasporti, dobbiamo investire nelle infrastrutture. Ha ragione il Presidente

Dellai, dobbiamo potenziare la ferrovia. Piccola parentesi, okay al tunnel di base se saranno fatti anche i by-pass, perché altrimenti questo comporterebbe degli inquinamenti non di PM10 ma da rumore nelle città.

Anche un'ultima valutazione di tipo economico. L'unico motivo per fare il completamento della A31 nord - non avrò grandi competenze ma sono uno degli economisti qua dentro, quindi ho un po' di pratica di economia e di studi di economia - può essere un aumento del prodotto interno lordo di qualche decimale per qualche anno, perché è un grande appalto, una grande opera. Quindi sicuramente può far girare dei soldi, può far lavorare qualche impresa, può avere delle ricadute dirette o indirette.

Dopodiché, secondo me, esporrebbe la nostra Provincia e il sistema territoriale della nostra Provincia, della nostra regione, che grazie anche all'autonomia e grazie alle condizioni geografiche e orografiche è stata protetta da certi elementi di competizione molto serrata che avvengono in altre province, in altre regioni, e in particolare il Veneto, esporrebbe il nostro sistema produttivo, specialmente quello delle piccole imprese, ad un vento di competitività impressionante da parte del Veneto e da parte di altre zone limitrofe. Sono convinto che sarebbero messe in seria difficoltà le piccole e medie imprese trentine, in particolare piccoli artigiani trentini e il settore del commercio trentino da un avvicinamento in termini geografici, in termini temporali per quanto riguarda la percorrenza Trento-Vicenza con il completamento della A31.

Paradossalmente, il non realizzare la A31 ha creato un dazio doganale a tutela del Trentino e dell'Alto Adige. Questo dal punto di vista economico dunque sarebbe una perdita. Dopodiché resto convinto che il completamento della A31 nord, comportando un avvicinamento in termini geografici tra il Trentino e il Veneto farebbe uscire il Trentino da questa dimensione alpina, lo farebbe diventare più una regione di livello padano, importando quindi in Trentino un modello urbanistico che è il modello tipico della speculazione edilizia dei capannoni industriali, dei mega centri commerciali. Tutti noi abbiamo percorso l'autostrada da Verona fino a Udine e sappiamo cosa significa il modello veneto. Una devastazione del territorio che ha comportato la perdita di un sistema storico di economie, di relazioni verso un sistema speculativo di consumo.

Presidente, concludo. Il modello quindi da perseguire è un modello di tipo svizzero, un modello che consideri modalità, intermodalità diverse, che consideri una politica forte dei trasporti, che porti ad impedire il traffico di attraversamento su gomma diretto ad altre destinazioni a favore della ferrovia.

In questo senso, se saranno fatte delle politiche dei trasporti e delle politiche infrastrutturali per rendere più efficiente e più efficace il trasporto su ferro, l'autostrada A31 rimarrà nel cassetto come - qualcuno l'ho già detto in questi trentacinque anni - l'autostrada più inutile d'Italia. Io credo che il Trentino possa vivere benissimo come è vissuto fino adesso senza questo disastro imminente e quindi auspico che oggi la proposta di

mozione venga bocciata e domani nel corso del dibattito sul piano urbanistico provinciale questo completamento autostradale non sia mai inserito nel PUP.

Intervento pomeridiano

BOMBARDA (Verdi e Democratici per l'Ulivo): So che ho finito il tempo, solo in dichiarazione di voto. Anche perché ho sentito fare dei ragionamenti sulla Valsugana e non voglio essere considerato negli ipocriti. Perché qui ho sentito un'equazione: chi non vuole affrontare il problema della Valsugana uguale ipocrita. Io credo che i problemi della Valsugana che sono stati sollevati grazie a questa mozione - quindi quantomeno riconosco un valore positivo a questa mozione, perché ha consentito di dibattere anche di questi problemi e di portarli all'attenzione - sono indubbiamente gravi, dobbiamo affrontarli e dobbiamo cercare di risolverli non però con una soluzione univoca in tasca, che equivale Valdastico, ma considerando il completamento della Valdastico come un'eventuale possibile soluzione ai problemi della Valsugana.

Chiudo però ricordando come a fronte di problemi analoghi altri paesi europei, in particolare i paesi alpini - e qui voglio riaffermare l'alpinità del Trentino, quindi Trentino come regione alpina e regione sensibile che deve puntare sulla qualità più che sulla quantità - altri paesi alpini e anche i nostri vicini dell'Alto Adige stanno guardando a soluzioni diverse, e la

soluzione prima è quella del potenziamento dell'intermodalità e dei trasporti su ferrovia, potenziarli il più possibile.

Dopodiché, come dice il protocollo trasporti, se valorizzate e valutate tutte queste alternative non si riesce a trovare soluzioni si considera anche la strada, però il protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi la mette come soluzione finale, non come prima soluzione. Io chiedo che si ragioni in questa direzione. Grazie.