



CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

XVII LEGISLATURA

ANNO 2024

**RESOCONTO INTEGRALE
DELLE SEDUTE ANTIMERIDIANA E POMERIDIANA
DEL 3 OTTOBRE 2024**

RESOCONTO INTEGRALE
DELLE SEDUTE ANTIMERIDIANA E POMERIDIANA
DEL 3 OTTOBRE 2024

INDICE

	pag.
<u>Disegno di legge n. 37/XVII, "Approvazione della variante al piano urbanistico provinciale relativa all'ambito di connessione corridoio Est: modificazioni della legge provinciale 27 maggio 2008, n. 5", proponente ass. Gottardi</u>	1
Discussione generale	1
CIA (Gruppo Misto).....	47
DE BERTOLINI (Partito Democratico del Trentino).....	12
DEGASPERI (Onda).....	77
DEMAGRI (Movimento Casa Autonomia.eu).....	73
KASWALDER (Partito Autonomista Trentino Tirolese).....	84
MAESTRI (Partito Democratico del Trentino).....	51
MALFER (Campobase).....	1
MAULE (Campobase).....	34
PAROLARI (Partito Democratico del Trentino).....	22
STANCHINA (Campobase).....	66
ZANELLA (Partito Democratico del Trentino).....	61

**SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
DEL 3 OTTOBRE 2024**

(Ore 10.00)

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE MARIACHIARA FRANZOIA

PRESIDENTE

Do il buongiorno a tutti i colleghi e le colleghe. Chiedo alla consigliera Demagri di iniziare con l'appello.

DEMAGRI (Segretario questore)

(Procede all'appello nominale dei consiglieri)

PRESIDENTE

Di nuovo buongiorno. Allora proseguiamo col punto all'ordine del giorno. Chiedo se ci sono prenotazioni. Consigliere Malfer, ha facoltà di parola. Prego.

Disegno di legge n. 37/XVII, "Approvazione della variante al piano urbanistico provinciale relativa all'ambito di connessione corridoio Est: modificazioni della legge provinciale 27 maggio 2008, n. 5", proponente ass. Gottardi

MALFER (Campobase)

Grazie, Vicepresidente. Riprendo un po' da dove avevo lasciato ieri alle 18.00. Buongiorno a tutti innanzitutto. Riprendo, dicevo, da dove ho lasciato ieri. Avevo fatto un discorso introduttivo ed avevo concluso con la prima parte introduttiva dicendo che avrei voluto mettere l'accento dell'intervento, non solo ma in particolare, anche sul tema del rapporto col territorio, con gli enti locali e l'ascolto appunto ai territori e in particolare ne avevo scelti due, perché non potendo esporre le posizioni di tutti, pur avendoli letti quasi tutti, ne avevo scelti due. Quindi continuerò con il primo, che per prossimità l'avevo definito quello di Aldeno, per vicinanza mia d'origine, avevo iniziato ad evidenziare, e poi invece darò lettura di osservazioni di quello che è un comune che è il comune di Besenello che ha avuto un ruolo centrale in questa partita e appunto avevo chiamato, definito araldo, insomma un comune bandiera. Ecco, in queste osservazioni, dicevo, il primo, il comune di Aldeno è un comune limitrofo, non direttamente interessato alla partita, ma sicuramente limitrofo e quindi per prossimità, per derivazione interessato come molti altri sulla destra Adige alla questione. Besenello invece ha avuto una storia ben diversa e ho scelto questo proprio perché nella relazione emersa dal tavolo di lavoro ho trovato una grande profondità, una ricchezza di spunti, di stimoli. Nel corso della lettura che proverò a commentare, soprattutto di questo secondo, cercherò anche di mettere l'attenzione un po' anche sulle parole, perché veramente

le parole a volte sono pietre, direbbe Carlo Levi, quindi definiscono, danno anche un po' la cifra del peso della situazione.

Ecco quindi detto questo, riprendo con quello che era la lettura del verbale di deliberazione del comune di Cavalese. Riparto da dove ero arrivato e al punto, verso la fine insomma, nel verbale si dice che "ritenuto pertanto, anche nel caso specifico, di esprimere le proprie osservazioni, evidenziando preliminarmente che le finalità del documento preliminare e del rapporto preliminare finalizzato all'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso est sono rispettivamente quella di indicare e illustrare gli obiettivi generali e le linee direttive che si intendono perseguire con la variante al PUP e di fornire le prime indicazioni sui possibili impatti ambientali significativi della variante al PUP; ritenuto, così come già evidenziato da diverse amministrazioni comunali, che: il documento preliminare ed il rapporto preliminare evidenziano carenze di metodo e contraddittorietà di contenuto, in quanto: il metodo adottato e l'istruttoria tecnica svolta risultano inadeguati rispetto alla rilevanza e complessità dei temi da trattare; sono assenti indicazione e analisi dei dati di dettaglio sulla mobilità, di carattere ambientale, socio-economico a supporto degli enunciati motivazionali; la proposta appare decontestualizzata dall'intero sistema provinciale della mobilità e difetta ogni valutazione di possibili alternative", sulle quali abbiamo insistito in questi giorni parecchio anche consiglieri di Ada, "il tema del collegamento con il Veneto viene proposto quale intervento di carattere strategico, ma la soluzione proposta pare incoerente con le politiche europee in ambito di mobilità e con i principi di sviluppo sostenibile e durevole, sussidiarietà, partecipazione e valutazione enunciati in primis dalla legge urbanistica provinciale per il governo del territorio; considerato, pertanto, che la totale indeterminatezza della soluzione proposta rende impossibile la formulazione di osservazioni e proposte che non siano, a loro volta, generali e di metodo, non potendosi rilevare la razionalità delle scelte compiute, la congruità dei mezzi adottati rispetto allo scopo e l'avvenuta valutazione di soluzioni alternative; ritenuto, inoltre, di condividere alcune delle considerazioni già formulate dai comuni maggiormente interessati dalla proposta di variante elaborata dalla Giunta provinciale e più precisamente: uno, la mancanza di condivisione, di reale coinvolgimento e collaborazione fra enti nelle scelte: in tal senso si ravvisa la mancanza di ascolto delle comunità locali, per aver ignorato le perplessità ed i dissensi espressi nel corso degli anni dai vari consigli comunali". Su questo tema della partecipazione democratica magari poi tornerò, perché è un tema anche di metodo importante che a livello nazionale è poco espresso, ma in Francia è un modello dagli anni Novanta ormai valorizzato, mentre in Italia, se non a livello di qualche regione, Toscana ed Emilia Romagna, si sta iniziando in verità probabilmente anche nella nostra Provincia, ecco questo modello di partecipazione proprio denominato "alla francese" sta prendendo sul tema delle grandi infrastrutture, delle grandi opere, ospedali, strade e non solo, un nuovo sviluppo. Quindi magari ci torneremo.

Secondo punto: "contrasto con i patti sovraprovinciali tesi a valorizzare e salvaguardare il patrimonio paesaggistico, culturale", anche su questo tornerò, "e ambientale montano; si

evidenza in particolare che il documento preliminare... e la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 per tale ambito. Ed ancora il mancato recepimento della partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, che avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure". Il tema della Convenzione delle Alpi è tornato più e più volte perché di fatto si definisce proprio come un modello che diventa addirittura sovranazionale di valutazione di impatto ambientale. Quindi è chiaro che diventa una Magna Carta anche su tematiche di questo ampio respiro.

Punto tre: "incoerenza con i principi e le finalità della Legge urbanistica provinciale laddove prevede di garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione del sistema delle risorse territoriali e del paesaggio provinciali per migliorare la qualità della vita, dell'ambiente e degli insediamenti e promuovere la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole mediante il risparmio del territorio, l'incentivazione delle tecniche di riqualificazione, limitando l'impiego di nuove risorse territoriali alle ipotesi di mancanza di alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del contesto urbanistico edilizio esistente; ed ancora, laddove introduce la limitazione al consumo di suolo", altro tema molto battuto, "anche prevedendo particolari misure di vantaggio, il riuso e la rigenerazione urbana delle aree insediate, attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica e di densificazione".

Punto quattro: "assenza di dati viabilistici o raccolta dei medesimi come base sulla quale impostare idonei modelli e i ragionamenti progettuali anche di massima prodromi alla variante al PUP".

Punto cinque: "assoluta povertà informativa dei documenti preliminari i quali non menzionano e non riportano il progetto di fattibilità 2018-2019 elaborato dalla società autostradale all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle Infrastrutture. Il progetto di fattibilità redatto dalla società autostradale A4 riporta, infatti, vari scenari con un giusto grado di approfondimento per una loro valutazione multicriteriale da porre alla base del procedimento di variante al PUP. Ed ancora i documenti stessi non riportano lo stato di progettazione dell'opera e l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile (all'epoca Ministero delle Infrastrutture), dalla regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla concessionaria autostradale A4 Brescia-Verona-Vicenza-Padova s.p.a".

Punto sei: "mancata menzione e considerazione delle criticità che hanno comportato una revisione progettuale del potenziamento ferroviario lungo il corridoio del Brennero, nonostante tali criticità verranno interessate dalla nuova infrastruttura di collegamento con il Veneto come sommariamente enunciata nei documenti approvativi".

"Necessità", punto sette, "di sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica ed idrogeologica del contesto; nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relativi alle sorgenti con rischio di estinzione delle stesse. Tali profili dovranno

essere valutati con assoluta attenzione e posti quali indicatori non negoziabili nelle eventuali fasi di approfondimento".

Punto otto: "incoerenza, infine, con le priorità che l'Europa ha dettato in materia di economia verde, transizione digitale e coesione sociale a cui dovranno essere orientate le pubbliche politiche, che potranno passare solo attraverso una diversa concezione della mobilità delle persone e delle merci (potenziamento del trasporto su rotaia", ne abbiamo parlato a lungo ieri, "nuovi sistemi di collegamento), per salvaguardare l'ecosistema ambientale e garantire l'identità dei territori".

"Considerato, altresì, che nel 2015 è stata adottata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite l'Agenda 2030 che, in particolare, attraverso l'obiettivo di sviluppo sostenibile 11 denominato "Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili" mira in particolare a promuovere nelle città modalità di trasporto sostenibili al fine di ridurre l'inquinamento dell'aria; rilevato poi che le più recenti politiche europee in materia di trasporti mirano alla creazione di un sistema di mobilità sostenibile, intelligente, resiliente e in grado di raggiungere gli obiettivi del Green deal europeo mediante l'adozione di strategie finalizzate ad accelerare la decarbonizzazione dei trasporti in sinergia con l'impegno di azzerare entro il 2050 le emissioni di gas ad effetto serra, contribuendo in tal modo al raggiungimento degli obiettivi climatici posti in Agenda. Evidenziato poi che la Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile declina, a livello nazionale, i principi e gli obiettivi dell'Agenda 2030 e che il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), nella Missione 3, denominata "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", punta a realizzare un sistema infrastrutturale di mobilità moderno, digitalizzato e sostenibile dal punto di vista ambientale; ritenuto, pertanto, che una variante al PUP che affronti il tema dei trasporti, diversamente da quanto contenuto nella proposta di variante, debba considerare l'intero sistema provinciale dei trasporti", questa è una delle questioni dirimenti, "ispirandosi ai principi della mobilità sostenibile e conciliare gli scenari infrastrutturali e gli obiettivi generali dichiarati a quanto previsto dall'Agenda 2030, dalle politiche europee sul trasporto sostenibile, dal PNRR, dalle politiche provinciali in materia di mobilità sostenibile, in primis dalla Strategia... gestione degli interventi in materia di mobilità sostenibile, che, tra le finalità, riconosce", tra l'altro, "l'importanza di ridurre la dipendenza dal petrolio e da materie prime non rinnovabili, senza sacrificare" ovviamente "l'efficienza, l'efficacia e il diritto alla mobilità". È ovvio.

"Rilevato che la suddetta variante se, da un lato, riconosce la scelta europea di incentrare sulla ferrovia la strategia di sviluppo dei trasporti terrestri, con particolare riguardo al potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero, e la maggiore sostenibilità ambientale del trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma, dall'altro lato propone l'adozione di scenari che prefigurano la realizzazione di corridoi stradali tra il Trentino e il Veneto, determinando in tal modo una incongruenza di fondo tra gli obiettivi dichiarati e le soluzioni prospettate dalla variante medesima; ritenuto poi che il documento preliminare non affronti i potenziali impatti negativi sul sistema stradale di fondovalle, con particolare riguardo all'ulteriore

volume di traffico indotto dal nuovo tracciato stradale, peraltro non quantificato", non quantificabile, "che graverebbe inevitabilmente sull'autostrada A22, già attualmente sovraccaricata".

Tutto ciò premesso, "esaurita la discussione, visto il Codice degli enti locali, sentito il Presidente, preso atto, ritenuto", ometto alcune cose, "con voti favorevoli numero 17, astenuti 0, contrari 0, su 17 consiglieri presenti e votanti, relativa all'immediata eseguibilità da conferire alla presente espressi in forma palese per alzata di mano".

Allora la delibera va da sé, è un precipitato, "approva la proposta di delibera relativa all'oggetto. Uno, esprime la propria contrarietà, per le motivazioni indicate in premessa, al documento preliminare finalizzato all'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al corridoio di accesso est (strada Valdastico) e relativo rapporto preliminare, evidenziando in particolare che: a) successivamente all'entrata in vigore del "PUP 2008" il tema della mobilità sostenibile ha assunto una sempre maggiore rilevanza nelle politiche internazionali, europee, nazionali e locali in materia di trasporti, anche nella prospettiva di contribuire a contrastare il costante aumento delle emissioni di gas ad effetto serra prodotte dal settore, che minacciano di compromettere gli sforzi volti a conseguire gli obiettivi climatici; aspetti che, invece, il documento preliminare e il rapporto preliminare della variante al PUP non affrontano, limitando l'attenzione al mero ampliamento del corridoio est secondo un approccio non del tutto coerente con le attuali politiche per la mobilità sostenibile; punto b: gli obiettivi generali e operativi dichiarati nel documento preliminare e nel rapporto preliminare devono comunque conciliarsi con quanto previsto dall'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, dal Piano nazionale di ripresa e resilienza e dalle politiche provinciali al fine di assicurare l'adozione della soluzione infrastrutturale con il minore impatto sull'ambiente; punto c: la visione di mobilità proposta dal documento preliminare risulta limitata a soluzioni di tipo stradale, e, quindi, in evidente contrasto con le politiche europee per la mobilità sostenibile che mirano a incentivare le reti ferroviarie in luogo di quelle stradali; punto d: il documento preliminare e il rapporto preliminare non affrontano i potenziali impatti negativi indotti sul sistema stradale della Valle dell'Adige dall'ulteriore volume di traffico generato dal nuovo tracciato stradale, peraltro non quantificato, che graverebbe principalmente sull'autostrada A22, già attualmente sovraccaricata; punto e: la documentazione approvata e pubblicata dall'amministrazione provinciale risulta del tutto generica e insufficiente per formulare osservazioni compiute e dettagliate nel merito". Quindi al punto due, "di dichiarare la presente", la presente delibera, "con 17 voti favorevoli, 0 voti contrari, 0 voti astenuti, su 17 consiglieri presenti, immediatamente eseguibile e poi trasmessa agli enti locali della regione autonoma Trentino-Alto Adige approvato con la legge del 3 maggio 2018 n. 2". Quindi voto all'unanimità.

Passo poi, ho ancora un po', allora invece ad entrare un po' più nel vivo su osservazioni al documento, appunto, preliminare e al rapporto preliminare del comune di Besenello. Tutti sappiamo l'importanza strategica, insomma, che ha avuto in questa partita questa

amministrazione. Ometto le premesse perché di fatto richiamano quelle che ho già letto relative al comune di Aldeno, ma che poi un po' tutti hanno riportato. Però alcuni passaggi secondo me meritano attenzione. Allora "il comune di Besenello, attraverso l'istituzione di un tavolo di lavoro tematico dedicato, a cui tutti i consiglieri comunali sono stati invitati, ha attentamente esaminato la documentazione inviata e ha condotto gli approfondimenti di dettaglio del materiale allegato, formulando osservazioni inerenti sia ad aspetti di metodo sia che nel merito. Preliminarmente ad ogni altra considerazione si ritiene necessario rilevare che l'analisi del documento preliminare e del rapporto preliminare ne ha evidenziato carenze di metodo e contraddittorietà di contenuto. Il metodo adottato e l'istruttoria tecnica svolta risultano inadeguati rispetto alla rilevanza e alla complessità dei temi da trattare. Sono assenti indicazioni ed analisi dei dati di dettaglio sulla mobilità di carattere ambientale e socio-economico a supporto degli enunciati motivazionali. La proposta appare quindi decontestualizzata dall'intero sistema provinciale della mobilità e difetta ogni valutazione possibile alternativa. Il tema del collegamento con il Veneto viene proposto quale intervento di carattere strategico, ma la soluzione proposta appare incoerente", lo abbiamo detto e viene ribadito continuamente, "con le più moderne politiche europee in ambito di mobilità e con i principi di sviluppo sostenibile e durevole di sussidiarietà, di partecipazione e di valutazione enunciati in primis dalla legge urbanistica provinciale per il governo del territorio. La totale indeterminatezza della soluzione proposta rende impossibile la formulazione di osservazioni e proposte che non siano a loro volta generali e di metodo, non potendosi rilevare la razionalità delle scelte compiute, la congruità dei mezzi adottati rispetto allo scopo e l'avvenuta valutazione di soluzioni alternative". E ancora "nel complesso merita evidenziare che il documento preliminare presenta delle importanti carenze interne di coerenza interna ed esterna rispetto agli strumenti di pianificazione e programmazione", come la legge urbanistica provinciale già più volte richiamata, "il documento preliminare della Strategia provinciale per lo sviluppo sostenibile (Spross), la Convenzione delle Alpi, le più recenti politiche europee in materia di trasporti, che mirano alla creazione di un sistema di mobilità sostenibile, intelligente, resiliente, oltre che porsi in contrasto con i principi e le finalità del Piano urbanistico già approvato".

"Preso atto di quanto premesso, il consiglio comunale di Besenello ha approvato all'unanimità, con delibera 27 del 28 settembre del 2021, avente per oggetto "espressione di contrarietà alla realizzazione dell'autostrada A31 Valdastico nord" a prescindere dalla soluzione progettuale che verrà scelta e mandato al sindaco per l'invio delle osservazioni proposte al documento preliminare, al rapporto ai sensi dell'articolo 28, legge provinciale 15 del 2015 nell'ambito della variante al Piano urbanistico relativa al corridoio di accesso est avviata dalla Giunta provinciale, disponendo: punto uno: di confermare la propria opposizione 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, il suo collegamento alla A22 del Brennero, qualsiasi sia il punto

dell'innesto poiché esso 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. Punto due: di prendere atto dell'iter avviato ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico, relativa al corridoio di accesso est, attraverso l'approvazione del documento preliminare e del rapporto preliminare di cui alla delibera Giunta provinciale 1058 di data 25 giugno del 2021. Punto tre: di dare mandato al sindaco di inviare alla Giunta provinciale, ai sensi dell'articolo 28 legge provinciale 15 del 2015, le proprie osservazioni e proposte esprimendo la piena contrarietà del comune di Besenello alla pianificazione di interventi oggetto della variante al PUP relativa al corridoio di accesso est, sulla scorta di numerose criticità, contraddizioni rilevate, accertata la non coerenza degli strumenti programmatici sovraordinati, dall'evidente carenza sistematica degli obiettivi generali operativi prospettati dalla tipologia relativa al modello di mobilità proposto. Punto quattro: di ravvisare alla luce di quanto sopra la presenza di elementi presupposti, condizione per chiedere la revoca della procedura di variante avviata. Tale richiesta deve intendersi quale proposta formulata ai sensi dell'articolo 28, legge provinciale 15/2015, in quanto le carenze documentali e motivazionali appaiono tali da essere considerate insanabili nelle successive fasi di procedimento. Tale atto è già stato anticipato al Servizio urbanistica e tutela con nota protocollo 4621 di data 22 settembre ultimo scorso".

"Mutuata nei contenuti e nelle osservazioni presentate a riguardo al Comune di Rovereto, è stata quindi elaborata in termini integrati la presente analisi, contenente le osservazioni e le proposte al documento preliminare al rapporto, con la quale si intendevano evidenziare le criticità dei contenuti, degli elaborati trasmessi alla PAT e più in generale alla carenza di profili atti a supportare l'opportunità e la necessità della variante proposta".

"Le osservazioni elaborate attengono" e qua entriamo un po' nel vivo della questione, "a quattro macro argomenti: procedimentale, ambientale, normativo e infrastrutturale. Di seguito si ripropone l'elencazione sintetica delle osservazioni che trovano completa estensione e definizione nel seguito del presente rapporto". Allora osservazioni afferenti all'ambito procedimentale, area uno... Sono 28 punti divisi in 4 aree, però ne evidenzio alcune che mi hanno fatto riflettere parecchio e hanno corroborato, direi, alcune convinzioni sulla questione. "Numero uno: mancata considerazione della contrarietà espressa dagli enti locali direttamente e indirettamente interessati rispetto alle soluzioni di corridoio di accesso pianificato. Non trovano infatti conforto e richiamo, neppure in termini del tutto generali, il supporto motivazionale di controdeduzione rispetto alle molteplici posizioni assunte dalle amministrazioni locali che sull'argomento hanno espresso assoluta contrarietà con provvedimenti consiliari negli anni dal 2012 al 2021, progetto preliminare con uscita a Besenello, ipotesi di sblocco nella zona di Centa San Nicolò e studio di fattibilità con uscita a Rovereto. Con deliberazione 1058 del 2021, la Giunta provinciale ha approvato il documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico relativa al corridoio di accesso est, nonché il relativo rapporto preliminare ai sensi dell'articolo 28 della già citata

legge provinciale 15/2015. Invero la questione attinente alla opportunità di realizzare il corridoio est, al fine di agevolare la mobilità tra il Veneto e il Trentino, si trascina da tempo", lo abbiamo detto, immemore tempo, "e ha sempre trovato un'espressa volontà contraria da parte di molteplici consessi consiliari degli enti locali della Provincia di Trento, i cui territori non possono che essere travolti da un siffatto provvedimento". Travolti. "Ciò che preme sottolineare però è la mancata attuazione ad opera della Provincia dei principi generali che governano il procedimento di formazione degli strumenti di pianificazione, più in generale che informano la legge provinciale 4 agosto 2015 n. 15, rubricata Legge provinciale per il governo del territorio. Difatti l'articolo 2 della surrichiamata legge dispone espressamente che la formazione degli strumenti di pianificazione postula la necessità di un previo confronto fra Provincia, comunità e comuni in ossequio ai principi di sussidiarietà", parola che a me piace moltissimo, "partecipazione, valutazione di rango costituzionale. Con specifico riferimento al principio di partecipazione infatti occorre sottolineare che sebbene l'articolo 28 della legge 15/2015 consenta agli enti coinvolti di presentare memorie o osservazioni, queste ultime intervengono in un momento temporale in cui lo strumento di pianificazione è già stato ormai adottato. Per tal motivo si sarebbe auspicato da parte dell'organo esecutivo provinciale una maggiore sensibilità volta a tenere acceso un confronto costante con gli enti coinvolti data la rilevanza e la portata della variante in questione, la quale richiedendo un'interpretazione di processi economico-sociali in corso ed una destinazione dello sviluppo degli stessi all'interno di un determinato contesto territoriale, non può che configurare la partecipazione dei portatori dei diversi interessi coinvolti come momento nevralgico e inalienabile di acquisizione di conoscenze necessarie, onde conseguire in termini di efficienza il miglior assetto possibile del territorio attraverso decisioni aventi una più piena legittimazione democratica. In altri termini la partecipazione al procedimento di formazione degli atti di pianificazione territoriali è quel principio che si fa strumento e portatore del livello di democraticità seppure indiretta, che concorre alla definizione del modello di sviluppo di una comunità".

È materia abbiamo detto trentennale a livello europeo, sul modello francese. Anche in quel paese quando si iniziò a mettere in atto una partecipazione dal basso di questo tipo si crearono diversi dissapori anche con la classe politica, proprio perché partiva questo movimento dal basso da una presa di posizione che metteva in primis in evidenza quella che era una mancata fiducia nella classe politica, una disaffezione alle urne, ma poi anche il grande tema della crisi ecologica in particolare, collegata poi anche a quella economica. Come dicevamo in Italia stiamo vivendo i primi esempi soprattutto in alcune regioni e su alcune opere già sono nati dei comitati ad hoc. Continuo con il discorso legato alle osservazioni di Besenello.

"Tra i tanti comuni che hanno deliberato affermando la contrarietà alla realizzazione del completamento dell'autostrada Valdstico A31 nord in territorio Trentino negli anni tra 2012 e 2021 si annoverano Aldeno, Pomarolo, Volano, Calliano, Nomi, Villa Lagarina, Mori,

Caldonazzo, Calceranica al Lago, Vallarsa, Rovereto, Trento, Terragnolo, Folgaria, Riva del Garda, Ala, Altopiano della Vigolana, cui vanno aggiunte anche le comunità della Vallagarina, degli Altipiani cimbri, di Primiero e della Rotaliana. In particolare il comune di Besenello ha sempre e ripetutamente affermato la propria opposizione a tale tipo di soluzione autostradale, quale che fosse la soluzione progettuale prospettata e diverso punto di innesto sul territorio. Il consiglio comunale di Besenello già nel 2012 con propria deliberazione n. 14 di data 20 aprile del 2012 nell'ambito della procedura di approvazione del progetto preliminare dell'autostrada Valdastico A31 nord, prevista dal programma Infrastrutture strategiche 2010 di cui alla delibera del Cipe n. 81 di data 18 novembre 2010, ha affermato all'unanimità la propria totale contrarietà alla realizzazione dell'opera, incaricando il sindaco a procedere all'adozione di tutti gli adempimenti a ciò utili e a far valere in ogni sede deputata le norme di diritto a tutela del territorio comunale, nonché di esprimere la sovraesposta contrarietà dell'amministrazione comunale alle riunioni della Conferenza dei servizi. Con successiva deliberazione n. 19 di data 11 luglio sempre del 2012, il consiglio comunale ha ribadito che, alla luce delle osservazioni, pareri, rilievi, ulteriori elementi conoscitivi e valutativi trasmessi dalla società autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova s.p.a., la propria totale contrarietà alla realizzazione dell'infrastruttura denominata Autostrada Valdastico A31 nord, sia che essa venisse prevista nella localizzazione prescelta sia che il tracciato prescelto diventasse un altro in territorio trentino. Con delibera n. 109 di data 1 ottobre 2013, la giunta comunale di Besenello ha iniziato un lungo iter legale per la difesa del proprio territorio, promuovendo ricorsi avanti al Tar del Lazio contro la delibera del Cipe", il Comitato interministeriale per la programmazione economica come tutti noi sappiamo, "n. 21 di data 18 marzo del 2013 che approva il progetto preliminare del primo lotto funzionale, uscendone soccombente e decidendo quindi di promuovere giudizio di appello davanti al Consiglio di Stato. Quest'ultimo con sentenza n. 499 di data 21 gennaio 2019 ha accolto il ricorso presentato dal comune di Besenello. A difendere l'esito di quella sentenza sempre il comune Besenello si è opposto al ricorso che la società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova s.p.a. ha promosso avanti alla Suprema Corte di Cassazione e anche a quello presentato dal Cipe e dal Consiglio dei Ministri per l'annullamento della decisione del Consiglio di Stato, anche in questo caso ottenendo ragione e ristoro per le spese legali".

"Dalla lettura del quadro sopra elencato emerge quindi come le comunità locali e in particolare il comune Besenello", adesso stiamo mettendo un focus su questo, "abbiano con decisione, motivazione e coerenza espresso viva preoccupazione per l'intervento ipotizzato, esprimendo posizione di assoluta contrarietà. La contrarietà è stata espressa per lo più in periodi immediatamente antecedenti all'assunzione delle delibere giuntali. Questo testimonia l'assoluto spregio", così si scrive, "e incuranza dei rapporti fra istituzione provinciale ed enti locali, allontanandosi dal metodo dell'effettiva partecipazione" già citato "e dal legittimo coinvolgimento degli enti locali alle scelte strategiche interessate al proprio

territorio. Tale atteggiamento contrasta", come già evidenziato in altre molte, moltissime osservazioni, "con il principio che prevede di conformare l'attività pianificatoria provinciale al metodo della condivisione e della dedizione delle scelte". Punto numero due sempre della prima macroarea: "la documentazione approvata e pubblicata dall'istituzione provinciale risulta del tutto generica e insufficiente per formulare osservazioni compiute e dettagliate nel merito. Insieme agli atti messi in disponibilità dell'amministrazione non si rinvergono in termini chiari e oggettivi gli obiettivi cardine che dovrebbero supportare, secondo rigore motivazionale, la pianificata variante al PUP. Dalla documentazione pubblicata, rubricata Piano urbanistico provinciale, variante corridoio accesso est, documento preliminare Piano urbanistico provinciale, variante corridoio di accesso est, al rapporto preliminare, emerge in tutta evidenza l'assoluta carenza di ogni riferimento a scenari alternativi", più volte evocati in quest'aula da molti consiglieri, "nonché indicazioni dettagliate rispetto all'ipotesi per la quale è stata prefigurata l'attivazione dell'adozione della variante al PUP. La documentazione allegata alla delibera della Giunta provinciale n. 1058 del 2021 connota peraltro con assoluta genericità la costituzione di un nuovo corridoio per l'accesso est per il Trentino, senza tra l'altro fornire un dato significativo di dettaglio al supporto degli enunciati motivazionali. Tale carenza motivazionale pertanto non consente allo scrivente di operare le opportune valutazioni".

Salto, ometto alcune cose perché voglio andare al punto tre, perché ci sono delle cose interessanti. Punto tre: "gli obiettivi enunciati nel rapporto preliminare, oltre ad apparire contraddittori, sembrano incoerenti, inadeguati, carenti e parziali alla luce delle previsioni di metodo e i criteri ispiratori contemplati nel PUP vigente. Gli stessi appaiono per nulla consoni al perseguimento dello sviluppo delle vocazioni territoriali e ad una crescita equilibrata della comunità, al fine di rafforzare il benessere collettivo", il ben stare di una comunità dentro i confini di un territorio. "In questa prospettiva gli obiettivi non risultano sostenibili e non mirano ad uno sviluppo centrato sulla qualità e la loro impostazione appare ben lontana da un approccio basato sulla continuità, sul coinvolgimento e sulla condivisione".

Siccome il tempo scorre veloce, ometto alcune...

(Intervento dall'aula)

Grazie, assessore. Allora ometto alcune cose, quindi salto sempre dalla prima macroarea i punti due e tre, che volevo andare a concludere, perché ci sono nel punto quattro delle riflessioni interessanti che non sono, nel dibattito di questi due giorni perlomeno, emerse, ma che io reputo comunque importanti, perché quando si analizzano le varie questioni come su un piano sinottico si mette sullo stesso piano valutazioni di carattere economico, ambientale, culturale di varia natura e in questo momento quindi un'analisi sinottica, quindi da visione di insieme, può contribuire anche questo passaggio che io ho apprezzato particolarmente. Numero quattro: "la proposta formulata non pare sintetizzare in termini adeguati gli obiettivi e le finalità volte a preservare le invarianti ambientali, storiche e

identitarie". Noi che spesso ci riferiamo a questo termine "identità" giustamente, correttamente dentro questo nostro assetto autonomistico è veramente un termine che ci porta alle radici. Quindi "invarianti ambientali, storiche e identitarie, nonché gli elementi territoriali testimoniali", testimoni di un paesaggio, "sanciti dal piano urbanistico provinciale. Tali tematiche non vengono affrontate neppure in termini preliminari, lasciando tutta la valutazione ad una fase successiva della variante. Infine non vengono neppure citate, in termini di generici obiettivi e priorità, finalità per l'evidenza ad oggi in possesso derivati da studi e analisi finora condotti. Il nuovo Piano urbanistico provinciale affronta la questione stabilendone i valori del paesaggio e del territorio in primo luogo attraverso le invarianti e le aree agricole di pregio, quelle cui ispirarsi per contribuire a creare identità. Più precisamente il nuovo Piano attribuisce a questi valori presenti sull'intero territorio il significato di fonti irrinunciabili di identità, di criteri ispiratori per la pianificazione a tutte le scale, di essenziale risorsa culturale ed economica". Ed ancora nel paragrafo 5.2, inquadramento strutturale invarianti, viene specificato che "le invarianti rappresentano quegli elementi aventi carattere di permanenza e di insostituibilità, in quanto strettamente e durevolmente relazionati con l'ambiente e il territorio, nonché la comunità che in essi si riconosce e si identifica. Il riconoscimento di tali elementi, che non solo strutturano in modo permanente ma altresì identificano il territorio provinciale, richiede cautele e usi tali da garantire l'approfondimento e la valorizzazione, conferendogli duratura riconoscibilità, unicità e non sostituibilità. Le invarianti sono dunque intese come gli elementi, i connotati, gli aspetti del territorio dei quali tutelare, mantenere, arricchire le caratteristiche distintive di stabile configurazione o di lenta modificazione, vale a dire l'insieme degli elementi areali, lineari e puntuali diffusi strettamente relazionati con l'ambiente e con il territorio che li esprime e li assimila alla categoria di beni, in cui le comunità si riconoscono e si identificano".

Ancora nel paragrafo 9.2, inquadramento strutturale, si riporta che "le condizioni di equilibrio sono quelle che consentono di mantenere al meglio la funzione principale riconosciuta come propria delle relazioni strutturali. Le invarianti ambientali devono mantenere funzionalità ecosistemica. Le invarianti storiche e identitarie devono mantenere la capacità di testimonianza e il significato di memoria per chi le percepisce. Gli elementi territoriali invece devono mantenere efficacia funzionale rispetto al sistema provinciale".

Allora l'allegato D al Piano urbanistico, denominato Elenchi di invarianti, riporta tutte le invarianze del PUP, tra queste rientrano ad esempio le aree ad elevata naturalità e i Siti natura 2000. Ai soli fini esemplificativi se ne citano alcuni ricompresi nel territorio di Besenello e comuni limitrofi. Allora morfologie carsiche, aree carsiche: Besenello, Vigolana, si colloca sulla sommità della Vigolana ed è costituita da un'ampia spianata rocciosa con morfologie carsiche sia epigee che ipogee. Abisso della cavità ipogee, la principale delle quali è Abisso Bosentino. Grotte: Besenello, Antro ai Murazzi, si trova in località Murazzi a nord di Besenello. Si tratta di una sala di circa 12 metri di lunghezza per 10 di altezza e di larghezza. Riparo sottoroccia utilizzato in preistoria e forse in epoca storica. Scavi archeologici effettuati

nel 1979 hanno portato alla luce reperti riferibili al Mesolitico. Ne cito alcuni veloci, ma sono moltissimi. Vigolo Vattaro, Grotta degli Stambecchi: la grotta è sostanzialmente fossile fatta eccezione di sporadici stillicidi in corrispondenza dei quali si concentrano le poche concrezioni presenti. Poi aree di interesse geologico, aree di interesse paleontologico: Folgaria, Val di Gola, sito posto sul versante meridionale della Val Gola nei pressi di Fontani. La successione calcareo-marmosa presenta ricchi orizzonti e livelli carboniosi con impronte di apparati radicali. Aree di interesse archeologico: Besenello, Bus de la Vecia. Vado veloce. Besenello, Castel Beseno - Maso Trapp: materiale sporadico età del bronzo. Besenello, Scatinelli - Cooperativa: necropoli altomedievale. Ma poi beni architettonici e artistici rappresentativi: Besenello, Chiesa Santa Marina Vergine e Martire; Besenello, Castel Beseno, non serve presentarlo, zona di rispetto; Besenello, Malga Palazzo. Ma poi la Carta delle tutele paesistiche: i beni ambientali. Reti ecologiche e ambientali: i Siti e zone della rete europea "Natura 2000", siti di importanza comunitaria. E l'elenco è molto lungo.

Il tempo scorre inesorabile, quindi qua completo questa mia relazione. Probabilmente nei prossimi giorni ci troveremo ancora a entrare sulla questione. Avrei ancora alcuni concetti. Mi premeva portando due esempi di un comune, come detto in premessa, limitrofo ma comunque interessato, che ne rappresenta molti altri, e di un comune invece che è sempre stato dentro la partita in modo molto convinto per ovvi motivi, ma che si è fatto portavoce anche del pensiero della critica, nel senso del termine "krino", voler fare chiarezza, approfondire, andare alla genesi delle questioni, portare quello che è il pensiero appunto dei territori dentro questa partita. Vi ringrazio per l'attenzione e auguro buona continuazione di lavoro.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CLAUDIO SOINI

PRESIDENTE

Grazie, consigliere. Prego, consigliere de Bertolini.

DE BERTOLINI (Partito Democratico del Trentino)

Grazie, Presidente. Allora inizio anch'io in questo percorso che ormai è tracciato nei suoi contenuti ideali, non ideologici. Ci sono però delle cose per cercare di non rendere soprattutto a me stesso vuoto questo spazio, ci sono alcune considerazioni che mi permettono di proporre e che prescindono una regressione rispetto al tema di cui tanto si sta parlando. Colgo l'occasione anche per parlarne come se io ne parlassi un po' con me stesso, per potermi confrontare con me stesso e mettere in ordine anche forse alcuni aspetti sui quali mi sono trovato a riflettere anche ieri sera, complici alcuni post su Facebook per esempio dell'assessore Failoni che stigmatizzavano il senso di quello che succede in queste giornate in questo Consiglio. Per carità, io non ho alcuna pretesa di insegnare ad alcuno il senso di certi momenti della politica, così come non ho alcuna intenzione di silenziare il dibattito, la libertà di manifestare il proprio pensiero, però ci sono alcune questioni che secondo me vale la pena

di porre, forse anche perché ne rimanga traccia ed allora il tema è un po' quello dell'ostruzionismo, perché su questo a me interessa fare qualche considerazione. È un tema cruciale, è un tema che è stato utilizzato, è un presidio di democrazia. Ostruzionismo è molto vicino alla parola "resistenza", rispetto al significato di quello che un consenso, un contesto sociale sta esprimendo nella sua dimensione maggioritaria. Usualmente il tema dell'ostruzionismo è attribuito alle minoranze come strumento, non mi piace definirlo di lotta politica, ma certamente di dialettica politica. Usualmente è uno strumento che è usato dalle minoranze, ma di fatto è stato utilizzato anche dalle maggioranze in passato, così tanto per condividere come poi le prospettive a volte si vivano in modalità opposte. Andando a scorrere in rete quali sono stati gli ultimi casi di ostruzionismo politico, uno lo abbiamo avuto, l'ultimo che ho trovato, nel luglio del 2022, mi pare, quando Matteo Salvini in maggioranza per contrastare i disegni di legge della sinistra rispetto all'Ius Scholae, e forse c'era anche la legalizzazione della cannabis, adottò una tecnica di ostruzionismo nel contesto delle sedute delle commissioni che dovevano trattare di queste proposte di legge. Lo porto come dato perché, a me piace poco polemizzare, ma lo porto come dato semplicemente per rappresentare il fatto che frequentemente a seconda dei momenti ci si trova a stigmatizzare, addirittura a censurare il diritto di ostruzionismo e usualmente chi lo fa in quel momento è perché è sempre in maggioranza o perché ritiene di non ritenere questo strumento uno strumento proprio della dialettica politica. Chi è più navigato di me in politica certamente ricorderà quando, e anche questo l'ho trovato in rete, francamente non me lo ricordavo, l'attuale Ministro Calderoli presentò mi pare 85 milioni di emendamenti, era il 2015, era luglio. Milioni. Ma questo per dire che, ma lo dico con il sorriso davvero, senza polemica, e l'assessore Failoni che peraltro non c'è ma è lo stesso, glielo dirò poi quando ne avrò occasione, fra gli 85 milioni di emendamenti e quelli presentati in questa vicenda, beh credo che ci sia una certa siderale distanza e quindi questo dovrebbe già dare senso, secondo me, della inopportunità di alcune esternazioni funzionali a sminuire, a svilire il significato di chi in quest'aula in questi giorni sta ponendo una strategia di ostruzionismo. Però il passaggio sul quale, così, mi piace parlarne con me stesso è questo, e cioè il tema dell'ostruzionismo in realtà è un passaggio non negoziabile, non pretermettibile. Però tocca qualcosa che in questo paese si sta via via percependo con sempre maggior vigore, cioè c'è la tendenza, non è solo politica, è anche culturale, a ritenere una perdita di tempo il fatto di ascoltare chi non la pensa esattamente come il pensiero dominante oppure come la maggioranza politica, che sappiamo per certo non essere due concetti sinonimici. Una gran perdita di tempo che ad un certo momento però diventa talmente un tratto culturale per alcuni nel qualificarla in questo modo che si arriva anche a eccessi. Io non mi sottraggo al definirli reazionari, eccessi normativi che come in questi giorni si sono visti dove si usano decretazioni di urgenza per introdurre nuovi reati, finanche reprimendo la resistenza passiva, che con il concetto di ostruzionismo insomma politico ha delle prossimità non insignificanti. La mia preoccupazione è che al di là di quello che succede fra di noi, al di là di come fra di noi

poi ci relazioniamo, qui fuori, la buvette, dove siamo liberi ciascuno di qualificare le condotte degli altri nel modo in cui riteniamo, ma la cosa che mi preoccupa è che la censura di questo tipo di dialettiche politiche venga portata sull'esterno e concorra a radicare nelle comunità un'insofferenza che in realtà diventerà intolleranza, per certi aspetti lo è già diventata intolleranza, all'ascoltare chi non la pensa come chi ritiene pur legittimamente di avere il diritto di decidere, perché ha i numeri per farlo. Questo è un passaggio che è delicato. Io sono sicuro che l'assessore Failoni non ha inteso quel post nei termini sui quali io mi sto riferendo, però sono altrettanto convinto che siccome l'assessore Failoni ha una responsabilità politica nei confronti della società, chi legge quel post facilmente ne trarrà l'idea dell'essere condivisa ormai in modo granitico l'insofferenza per chiunque, con degli strumenti legittimi perché rendiamoci conto che l'ostruzionismo è uno strumento legittimo, non è vietato, non è capzioso, non è retorico. È uno strumento di dialettica politica per contrastare il pensiero, per esempio, della maggioranza.

Quindi secondo me oggi al di là degli aspetti che afferiscono alla questione della Valdastico, ma credo che una riflessione su questo tema abbia senso farla, perché ho la sensazione che il mondo possa cambiare in futuro e non escluderei che magari qualcuno di quelli che oggi siedono in maggioranza un giorno si trovi all'opposizione e non intenda adottare il medesimo strumento per contrastare le decisioni di quella che potrà essere in futuro un'altra maggioranza. Siccome io ho l'abitudine a cercare di evitare di incartarmi in nemesi personali e cioè tendo a dire quello che io dico oggi è quello che in linea di massima su questi temi riterrò di dire anche in futuro, trovo un po' frettoloso e un po', come dire, azzardato stigmatizzare in certi modi questo strumento di dialettica politica. L'articolo 21 della nostra Costituzione è un passaggio cruciale nel presidiare il diritto di manifestare il proprio pensiero in modo lecito e fino a quando non si cambieranno le norme impedendo l'ostruzionismo politico, e a quel punto però temo è già stato fatto in altre sedi per snellire il lavoro perché la celerità dell'attività politica non può essere fermata, non può essere impaludata da strategie ostruzionistiche, ma insomma nel momento in cui l'ostruzionismo dovesse essere davvero estromesso dalla dialettica politica credo che tutti noi saremo serenamente convinti dell'esserci stata una deriva autoritaria nella logica del non consentire l'espressione del dissenso. L'espressione del dissenso, viva Dio, rimane forse l'ultimo presidio di libertà che ciascuno di noi può avere.

C'è un altro passaggio che a me interessa sottolineare, cioè che il tema dell'ostruzionismo è inscindibilmente connesso al tema della minoranza e il tema della minoranza è inscindibilmente connesso alle radici del nostro territorio che nell'autonomia ha trovato il suo perno cruciale, ma il perno cruciale dell'autonomia si fonda sulla tutela e il riconoscimento delle minoranze e gli strumenti legittimi con i quali le minoranze si possono far sentire sono naturalmente presidi nodali fondanti il senso che ciascuno di noi ha della nostra autonomia. Allora è per quello che nell'andare verso la fine di questa digressione, che però ritenevo potesse essere importante, è ben evidente che se la libertà di manifestare il

proprio pensiero è incoercibile per certi aspetti dal mio punto di vista, è anche vero che però le responsabilità di chi la esercita a seconda dei ruoli dovrebbero fungere da limiti deontologici nell'accezione più autentica del dover essere, perché è chiaro che in una qualunque piazza chiunque può ritenere che questa minoranza stia facendo perder tempo ad una macchina di una politica che altrimenti avrebbe già risolto le sorti dell'umanità trentina, chiunque può dire che siamo degli autoreferenzialisti inespessivi di parti della comunità, che solo per ragioni personali pretendono di parlare un'ora a testa per sfogare la propria esigenza di visibilità, chiunque può dire questa roba. Chiunque la può dire, non ci sarebbe nessun problema, però chi ha una responsabilità politica che significa anche dare conto di come la comunità deve accettare le regole della politica, chi ha una responsabilità politica su questo livello si dovrebbe fermare ed astenersi. Di questo ne sono profondamente convinto. Anche perché, sempre per entrare gradatamente nel merito di questa vicenda, non è che si possa dire che questa minoranza si fa carico di uno strumento che è quello dell'ostruzionismo e se ne fa responsabilmente carico, perché naturalmente, e questo va sottolineato, in questi giorni la minoranza, l'opposizione nella sua dimensione prevalente in termini proprio di persone fisiche è stata qua, è stata presente. È un segnale importante, nel senso che la strategia, il metodo dell'ostruzionismo non è stato concertato anche con degli escamotage di interessi personali per cui si è venuti qui in due, quello che parla e uno per fare da assistenza morale, con gli altri che nel frattempo erano al bar, piuttosto che a prendere il sole, piuttosto che a comprarsi le tute da sci. Siamo stati qui perché per noi questa situazione, questa vicenda ha un significato simbolico. Siamo stati qui in modo prevalente. È chiaro che poi ci possono essere stati, io per primo, dei momenti in cui sono stato assente, ma il significato era semplicemente dare conto del fatto che la presenza supporta chi sta parlando e in realtà chi sta parlando sta parlando per quelli che sono presenti. Quindi tutti questi argomenti che sono stati spesi in modo reiterato, magari in modo provocatoriamente ripetitivo, sono stati detti, ripetuti, reiterati perché sono condivisi da tutti noi.

Io a dirvi la verità non è che abbia avuto in passato grandi occasioni per approfondire questo tema in tutte le sue plurime direzioni tecniche, giuridiche e ho, come dire, fruito e ho beneficiato in questa aula di questi interventi anche per consapevolizzarmi su una serie di lacune mie, delle quali ero e sono responsabile, ma insomma è evidente che non posso dire che questo fosse uno dei temi dei quali io mi sono occupato in passato. Ascoltando, riascoltando, sentendo, risentendo, leggendo, quello che ne ho tratto è l'ingombrante evidenza di criticità rispetto alla direzione politica che si vuole portare a termine, ma non solo, non solo importanti criticità, ma l'evidenza dell'esistenza di gran parte di questa comunità che condivide queste criticità e che fermamente si oppone a questa scelta politica. Allora con ancor maggior nitore credo si smaschera e si confuta il senso di chi vorrebbe leggere in questa strategia politica, che è quella dell'ostruzionismo, un qualcosa di funzionale solo al far perdere tempo, un qualcosa che è solo ostacolare il significato di quel che altrimenti una maggioranza vorrebbe e di ostacolarlo in modo fine a se stesso perché a

nessuno tanto della comunità interessa, perché in realtà di questo nostro dire, del dire dei miei colleghi che hanno parlato di questa faccenda in modo molto più perito di quello che farò io, non vi è dubbio che se rimane qualcosa a saldo è il dato oggettivo che la comunità trentina su questa vicenda è certamente spaccata e lacerata. D'altra parte, voglio dire, più di qualcuno ha ricordato il tempo che è passato dagli esordi di questa faccenda, anche solo ci misurassimo sul trascorrere del tempo, cioè dei 59 anni, l'ora in cui io mi permetto di scassarvi quello che volete, ma l'ora di tempo che io convintamente trascorro nel confrontarmi con voi o con me stesso mi interessa poco per un tema del genere, se parametrato sui 59 anni francamente dà conto di qualcosa che è impietoso. Ci si duole di due giorni di dibattito rispetto ad una scelta forzata, calata, legittima, ci si straccia le vesti, ci si sconcerta davanti a un atteggiamento ostruzionistico che si condenserà in due, tre, quattro, cinque, sei giorni in una narrazione che è durata 60 anni. Ma de che se sta a parlà? Ma de che se sta a parlà? Cioè in fin dei conti siamo tutti qui non solo con un mandato elettivo, ma siamo anche tutti qui con un lauto riscontro economico che ci permette serenamente di pensare che al netto del disagio del perdere del tempo comunque è un tempo che viene pagato.

Qui c'è un ulteriore passaggio che mi porterà poi ad entrare decisamente nel merito che è questo e che non può non essere qualcosa che percepisco in questo modo anche perché per me è la prima esperienza in un contesto di questo tipo. Io sono abituato a dialettiche d'aula dove gli interlocutori sono tre, di solito tre, a volte sono più di qualcuno con ruoli ben decisi e ben definiti quantomeno sulla carta. Chiaramente qui il dialogo e la dialettica è esponenziale ed è una ragione per cui le geometrie di quell'aula sono fatte in un modo, in modo triangolare, le geometrie di quest'aula sono circolari. Però ieri, ma forse di nuovo sono stato lì sollecitato dalla lettura del post di Failoni, che mi ha fatto dormire eh, intendiamoci. Non è che poi io non abbia dormito, perché so che l'assessore Failoni lo ha fatto anche con una punta di provocatoria ironia e quindi va bene. Ok, benissimo. Ma dico mi è tornato alla mente il principio delle rette parallele, cioè il principio delle rette parallele è qualcosa di talmente chiaro e talmente materico da dare conto di quello che sta succedendo, cioè due rette che non si incontreranno mai, che non si incontreranno mai quantomeno in questo segmento di dibattito politico. Nessuno discute il teorema delle rette parallele, questo è pacifico, ma perché siamo in un mondo che è quel mondo, che è quello della scienza, della matematica, della fisica, eccetera, eccetera. Però se si parla di uomini e se si parla di attività politica che nella dialettica politica dovrebbe essere e trovare la sua matrice qualificante, non vi è dubbio che al netto dell'evidenza dell'esistere momenti politici dove il principio delle rette parallele si ripropone, ma l'aspettativa dovrebbe essere quella che gli uomini, le persone sono in grado di spaccare la rigidità del principio delle rette parallele generando un percorso di avvicinamento che a un certo punto trovi una sovrapposizione, perché la sovrapposizione, se è sana nella logica del non essere coartata da chi detiene il potere a

detrimento di chi è più debole, quel punto di sintesi, quel punto di sovrapposizione delle due rette, quel punto di convergenza diventa un punto di equilibrio politico accettabile.

Mi interrogavo non per la volontà di essere titolato a storicizzare la vicenda Valdastico, che appunto va avanti da 60 anni e rispetto alla quale io solo di recente ne ho potuto conoscere in modo più tecnico i contenuti, ma nel chiedermi perché si è finiti in questo... neanche collo di bottiglia, perché il collo di bottiglia ha un'uscita. Perché si è seduti sul principio delle rette parallele? Da dove arriva questa condizione politica e peraltro anche sociale? Perché, ripeto, il tema che se ne possa pensare è che questa è una vicenda importante che riguarda il territorio. Ci continuiamo a sentir dire, ci continuiamo a volerci a volte effettivamente rassegnare nel fatto di dire che alcuni temi dei quali si parla in questa aula interessano solo a noi e che fuori esiste una società che sta andando per direzioni completamente diverse, credo che però su questa cosa nessuno possa affermare che alla società o a significativi pezzi della società trentina, della comunità trentina questa faccenda non interessa. Non interessa nella misura del: o dividerla come direzione, cioè il sì, o non dividerla, cioè no, noi non la vogliamo. Quindi voi giustamente vi fate carico di chi questa opera la vuole e c'è chi si fa carico di chi questa opera non la vuole. È legittimo probabilmente anche aver cambiato idea nel corso dei 60 anni, perché è pacifico, cioè c'è chi sostiene che è insensato o è irresponsabile chi non riesce mai a cambiare la propria idea, ma qui si entra in categorie del pensiero diverse. Quello che a me però interessa rilevare è che se devo ragionare di qual è il fattore di innesco dell'ultima sequenza del rivalidare il principio delle rette parallele, io non posso non ritrovarlo nel fatto che questa maggioranza ha legittimamente scelto una linea ignorando però ciò che parte della comunità stava rappresentando non solo per ragioni ideologiche, ma per ragioni tecniche. E questo è un punto importante perché dal mio punto di vista in qualche modo, mi permetterete, avrete tutti pazienza, ma legittima questo ostruzionismo. Nella misura in cui si è scelto di non ascoltare i territori, nella misura in cui si è scelto di tirare dritti, nella misura in cui si è scelto di rendere quella retta parallela a chi aveva posizioni diverse, sottraendosi dalla volontà di imprimere un movimento convergente, chi ha agito in questo modo ha indotto, ha innescato il significato di questo ostruzionismo. Va bene, non è un problema. Si dovrà stare qui del tempo? Siamo qui apposta per stare qui del tempo. Non mi farà uscire da questa aula affermando che è irresponsabile chi non molla rispetto al nostro ostruzionismo, pretendo che non si esca da questa aula dicendo che è irresponsabile chi agisce con questo ostruzionismo. Se dovessi ragionare in questi termini, penso che non mi rivolgerei più la parola da anni con la maggior parte dei magistrati del tribunale di Trento, perché non è che si possa sempre trovare una sintesi. In aula ce ne si dicono di tutti i colori e poi fuori serenamente c'è un rispetto che però è un rispetto anche quello del riconoscere i ruoli. E se questo è uno strumento lecito, civile, democraticamente necessario, non può essere svilito nella sua dimensione ideale nel momento in cui viene posto in essere, anche perché con buona pace di chi giustamente ritiene di voler portare a casa il risultato del varare questa variante, però ho ascoltato molti interventi che hanno dato conto bene di tutti gli

aspetti critici che ci sono. Al netto dei 59 anni di dibattito, è vero che questa esperienza nasceva in un mondo diverso. 59 anni fa, 60 anni fa, ma voglio dire, il significato del territorio, il significato delle comunità era sideralmente distante e così se sono cambiate le coordinate del nostro contesto, non c'è dubbio alcuno che è cambiato anche il Trentino oggi rispetto a com'era anni fa, perché vedete io, cioè giustamente, oggi sembra che ce l'ho con Failoni ma non è vero, ci si scaglia contro chi ritiene che il turismo possa essere un danno. È improprio definirlo così, ma tutti stiamo percependo che l'ambizione che questo territorio ha nel voler essere attrattivo e nel voler rimanere attrattivo sotto il profilo turistico è chiaramente che si trovi una sintesi nella tutela dell'ambiente, perché non è che ci sono frotte di turisti che vanno nell'hinterland milanese, perché ovviamente per quanto lì ci siano degli alberghi respiri un'aria che è un'aria diversa. Allora è chiaro che questa opera sarei folle a precipitarla in modo frettoloso dicendo che in termini di inquinamento genererà qualcosa simile alle grandi metropoli, perché è ben evidente che non è così, ma è certamente altrettanto evidente che nella misura in cui si sollecita, si apre, si favorisce l'incremento di flussi di traffico, gli esiti per l'ambiente non possono che essere nocivi.

C'è poi il tema dei costi di realizzo. Io chiedendo diligentemente al mio capogruppo di darmi dei dati, mi ha fornito dei dati. Quando poi io gli ho chiesto: "Ma ascolta, ma questi dati adesso li posso usare? Da chi vengono? Sono solidi?". La risposta è stata: "Vengono dallo stesso lavoro che la maggioranza ha commissionato". Corretto? Ho imparato e studiato, giusto? Perfetto. Quindi dico: "Eh beh ma insomma cioè, costi di realizzo, tempi di realizzo, beh non sono due fattori trascurabili nel momento in cui...". Poi qualcuno dice: "Ma non è vero, perché in realtà non la paghiamo noi sta cosa o non la paghiamo tutta noi". Però "non la paghiamo tutta noi" cosa vuol dire? Cioè non è che arriva il Padre eterno o arrivano i marziani che ci danno una barca di soldi, cioè questi sono soldi comunque pubblici. Cioè c'è un problema di gestione che a me è un tema che sta purtroppo inevitabilmente a cuore, di allocazione di una spesa nazionale per massimizzare efficienze nel contesto di un modello e di un mondo che ha delle risorse sempre più scarse, dove le urgenze e le ricadute degli investimenti hanno un'importanza fondamentale, perché certo, ed uso un'altra figura, può essere importante costruire ponti fisici in un momento come questo, ma è molto più importante investire per costruire ponti sociali, relazionali, che abbiano una ricaduta sul benessere collettivo. E questa struttura fa tremare i polsi se si pensa all'investimento che sembrerebbe presupporre, sapendo che di solito fra il resto gli investimenti tendono ad essere purtroppo, come dire, modificati in peius, a valle del senso finale dell'operazione, per mille e una ragione, anche non imputabile al committente nel momento in cui ha scelto di fare un'opera, ma non possiamo negarci che la storia media è quella per cui a valle di un investimento ci si trova sempre a correre dietro a costi che sono implementati anche magari per fattori purtroppo nocivi, che possono essere banalmente quelli della speculazione che in certi contesti si fa nel momento in cui si sa che un'opera deve essere fatta. Basta pensare al

110 dove i costi sono lievitati. Giusto o sbagliato che sia non mi interessa, ma era tanto per dar conto del significato di quello che avevo in mente.

Poi c'è il problema degli impatti che in una logica ancora una volta di rette parallele è talmente evidente quello che succede, per cui da una parte gli impatti sono virtuosi, dall'altra parte gli impatti sono tossici, nocivi, insalubri. Per l'approccio che io ho sempre, può darsi che gli approcci nocivi, tossici che stiamo rappresentando possono avere delle tare, e la verità nessuno ce l'ha in tasca, però di certo quello che si è sentito in questo percorso di interventi è piuttosto chiaro nel dar conto di una quantità tale, di una varietà, di una eterogeneità di riflessi, riverberi tossici rispetto a una serie di interessi connessi fra loro eterogenei e disomogenei, perché l'ambiente è diverso, come dire, dall'uomo, le attività economiche, i costi, ma tutto quello che viene rappresentato, tutto quello che è stato rappresentato, il paesaggio, l'acqua, anche facessimo la tara del 30 per cento, del 40 per cento, del 50 per cento rispetto alle preoccupazioni che sono state rappresentate, lascia comunque un saldo negativo talmente serio e rilevante da non poter non essere considerabile. Allora ancor più incongrua in termini dialettici ritengo la forzatura, la scelta di portare questo provvedimento in aula ancora una volta pretermettendo di fatto quello che parte significativa della società e della comunità trentina ha rappresentato. In questo è ben evidente che c'è una logica di sinonimia fra la variante, la Valdastico, perché questo tentativo di annacquare, di separare le due vicende sì lo comprendo, è come se io dovessi ragionare di un presupposto giuridico senza il quale quella opera non può essere messa a valle e quindi in questo senso non c'è dubbio che oggi del tema della Valdastico se ne parla perché è sinonimico rispetto al significato dell'approvazione della variante. Sarebbe suggestivo e improprio veicolarlo sulla comunità in modo differente. Al netto del fatto che io su questo mi ero riproposto di fare degli approfondimenti perché è una questione piuttosto delicata da un punto di vista tecnico e giuridico, al netto del fatto che varare questa variante, approvare questa variante, non sappiamo obiettivamente, come dire, che percorsi di reversibilità potrebbero esservi laddove il Trentino ad un certo momento ritenesse di non portare più avanti questa opera.

C'è un'altra perplessità che nella mia modesta volontà di capirci un po' meglio, c'è un'altra perplessità che a mio avviso è importante e dovrebbe essere anche questa, e questa è meno suscettibile di tara rispetto a quello che dicevo poco fa, perché questo è più un dato che è plasticamente oggettivo, cioè se io guardo il tracciato di questa opera, non posso non trovarne una irragionevolezza ma proprio nella logica del percorso che mette a terra, perché c'è questa ansa e questo ripiegio che torna verso Verona e questo secondo me è un altro dei limiti che questo progetto porta con sé.

Mi avvicino verso le conclusioni non però dimenticando un altro elemento a mio avviso di incongruenza, cioè perdonatemi ma io non riesco mai a scindere quello che faccio nel corso delle giornate rispetto a quello che vado facendo, quello che ho fatto, quello che sto facendo e quello che farò. Abbiamo passato l'altro giorno una giornata di comunione, di confusione

con il CAL, dove comprensibilmente c'era un certo clima di volontà di dialogo, di volontà di addirittura valorizzare il senso del ruolo che ha, assumendolo, lo hanno detto tutti, come un ganglio, uno snodo cruciale nelle grammatiche relazionali fra la Provincia Trento-centrica e il territorio assumendolo come uno snodo fondamentale e cruciale per creare relazioni a raggio accorciato che permettano ai territori di sentirsi in concreto riconosciuti, rappresentati nell'itinerare. È chiaro che si sentono rappresentati con il dato delle elezioni e con il riscontro delle votazioni, ma di certo la legislatura presuppone un quinquennio nel quale se non si tengono stretti i raggi delle relazioni con riferimenti locali, quale è il CAL, è ben evidente che c'è il rischio di un iato profondo fra le scelte del decisore a Trento e il territorio. Però ho imparato da voi, l'ho ascoltato attentamente, mi pare che in questa vicenda il CAL sia stato poco valorizzato e i comuni, e questo tocca qualcosa che è ancora ulteriore rispetto a quelle che dovrebbero a mio avviso essere maggiori fisiologie nella rappresentanza da parte degli organi rispetto ai rappresentati, per intendersi il CAL se ha in seno, se ha in pancia un pezzo della sua comunità costitutiva espressiva, di cui deve essere voce, esprime delle resistenze di un certo tipo, voi sapete quanto mi sta a cuore il tema della rappresentanza della proporzionalità, beh insomma l'organo apicale che si rende fattore dialogante con la politica non dovrebbe sottrarsi a rendicontare puntualmente la resistenza che proviene da parte dei suoi organismi e mi fermo perché sarebbe importante ragionare del perché poi si edulcorano, alcune voci si stemperano, si annacquano. Se dovessi usare una parola più forte, si cercano di silenziare voci. Ci sarebbe di che parlarne, ma tanto sappiamo che questa meccanica ce la ritroveremo, perché tendono a reiterarsi queste dimensioni, quindi ci saranno altre occasioni per riprendere il tema di quanto è nocivo alla democrazia che certi organismi si autosilenzino rispetto a pezzi di se stessi in funzione del, è una parola brutta ma la dico lo stesso, compiacere scelte già prese che devono essere solo messe a terra e portate a termine.

Per concludere addirittura con qualche minuto di anticipo, mi permetto solo di dare conto dei titoli di alcune osservazioni che furono presentate dal comune di Rovereto al documento preliminare, al rapporto preliminare. È un documento molto ricco, molto tecnico, però fra le varie osservazioni ho scelto quelle che hanno a che fare con i profili ambientali, perché penso che siano un po' il tema anche al quale si deve prestare attenzione soprattutto se l'aspettativa che tutti noi abbiamo è che questo territorio nei prossimi decenni attraverso il turismo riceva importanti risorse, rendendosi modello virtuoso anche rispetto al tema della sostenibilità, al tema dell'ambiente al netto di chi vive. In questo c'è un rapporto a mio avviso invertito, perché vivere nelle periferie e vivere nelle valli da un punto vista di qualità della vita è sicuramente migliore di chi vive nell'asse della Val dell'Adige, però vi dico davvero che chiunque abbia vissuto, lavorato o lo faccia da tutta la vita come me nella parte della città di Trento e quindi della Val dell'Adige non può non ritrovare un qualcosa che sta diventando sempre più drammatico, cioè da un lato c'è un'autostrada del Brennero che ormai è sostanzialmente sempre ferma. Questo è un dato. Si scarica in questa piana una quantità di

smog che è imbarazzante. Guardo Girardi, Mezzolombardo, Trento, cioè non possiamo mica dire che la Val dell'Adige sia un luogo di salubrità, perché ci sono dei periodi dell'anno che diventano significativamente ingombranti nell'arco degli interi 12 mesi dove davvero sto corridoio, vuoi anche complice il fatto che non gira molta aria, dà conto di un tappo, perché lo si vede in certe giornate, è visibile. Allora io, non me ne vorrà la collega, sono significativamente distante da impostare la questione solo su questo parametro che è quello della qualità dell'aria, della salute, eccetera, eccetera, ma dico che se volessimo anche solo valutarlo come un fattore attrattivo meno per il turismo, credo che ci troveremo tutti d'accordo sul fatto che se questo luogo diventerà un luogo o aumenterà rispetto al significato di quello che già è rispetto all'inquinamento atmosferico, non credo che sia coerente con gli slogan che la Trentino marketing sta mandando in giro su tutte le reti dell'aria pulita e della salubrità, perché quell'aria lì ci si può anche augurare a Cavalese che rimanga stagnante sulla parte della città, perché è giusto che il cittadino che beneficia di particolari favori sui servizi, eccetera, eccetera, almeno compensi intossicandosi. Però temo che la questione sia un po' più complicata, perché l'aria non la si ferma, cioè l'aria si muove, va in giro e quindi da un punto di vista ambientale secondo me il vero problema è che questa opera favorisce e rivalida una cultura che è quella dell'uso delle auto. Capisco che sia molto complicato pensare di invertire la tendenza, però con il Brennero, con l'asse del Brennero, con l'operazione virtuosa dell'accantonare fondi nella A22 per traghettarsi su una idea, idea ancora una volta, non un'ideologia ma un'idea di qualcosa che cambi quest'opera qui è dissonante, è distonica sia in termini di audio che di immagine, dà conto di qualcosa di diverso, rumore e certamente continuare a pensare che l'auto sia l'unico strumento che ci accompagnerà da qui ai prossimi 50 anni, 60 anni, perché se non si avrebbe la ricaduta nell'efficienza, sarebbe ancora più inefficiente lo sforzo economico rispetto all'impegno che sembra esserci di tre miliardi e rotti, quello che è. Se non hai una prospettiva che quella roba lì venga usata per le macchine nell'arco di 50, 60 anni, beh allora non so neanche bene, cioè va cambiato tutto.

Quindi queste osservazioni sul profilo ambientale compendiate dal comune di Rovereto mi sento di riproporvele perché secondo me hanno un loro significato rispetto al tema dell'ambiente. Osservazione n. 10: incoerenza con la strategia approvata con deliberazione della Giunta provinciale di data 14 dicembre 2020, approvazione del documento preliminare della Strategia provinciale per lo sviluppo sostenibile. Poi l'osservazione 11: necessità di integrare gli obiettivi ambientali specifici con nuovi riferimenti di sostenibilità ambientale interessanti l'ambito di Rovereto, della Comunità della Vallagarina e dell'intero territorio provinciale. Osservazione 12: mancata valutazione, e conseguente estrinsecazione dei rapporti istruttori, delle criticità geologiche, idrogeologiche e di sicurezza del suolo. Ovviamente per ciascuna di queste titolazioni corrisponde uno sviluppo analitico. Osservazione 13: impostazione del sistema di monitoraggio ambientale. Osservazione 14: mancata valutazione di iniziative volte alla mitigazione, compensazione ed integrazione

territoriale della proposta. Osservazione 15: incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto sud con quanto previsto dal Documento unico di programmazione e con gli altri strumenti di pianificazione comune. Osservazione 16: incompatibilità tra quanto previsto dalla variante al PUP e gli ambiti del paesaggio di Rovereto. E con questo sono concluse le osservazioni da un punto di vista ambientale, osservazioni che naturalmente in maniera di evidenza obiettiva e quello che sta succedendo in quest'aula sono state completamente ignorate. Vi ringrazio per l'attenzione. Nove minuti.

PRESIDENTE

Grazie, consigliere. Prego, consigliera Parolari.

PAROLARI (Partito Democratico del Trentino)

Grazie, Presidente. Saluto i colleghi. Non è facile intervenire di fatto dopo anche le interessanti osservazioni e riflessioni portate questa mattina in particolare dal collega Malfer e dal collega de Bertolini, proprio diciamo in particolare il collega de Bertolini si è soffermato sul significato giuridico, etico anche del ruolo del consigliere provinciale in particolare di minoranza. Ecco in particolare sul significato e sulla finalità, sul significato anche da un punto di vista costituzionale che assume l'ostruzionismo. Ecco quello che io ovviamente sottoscrivo e condivido in toto quanto ha detto in particolare il collega, mi preme però sottolineare una cosa, che qui non siamo ancora nella fase ostruzionistica perché siamo nella fase diciamo del merito e quindi delle riflessioni generali e delle discussioni generali su questo argomento. Quindi di fatto l'ostruzionismo sarà magari uno strumento che forse metteremo in campo, ma insomma in questo momento siamo nel merito. E nel merito abbiamo non solo appunto l'onere di farlo, ma abbiamo il dovere di entrare nel merito delle questioni, perché noi siamo stati eletti e quindi siamo anche retribuiti per sviluppare, approfondire, studiare, comprendere e quindi elaborare anche delle proposte e delle osservazioni appunto sui punti che vengono posti all'ordine del giorno. Io sfido chiunque in questa aula a dire che fino ad oggi gli interventi dei colleghi, in particolare di minoranza, siano stati ostruzionistici. Allora sfido a trovare anche sola una parola, una sola frase che sia stata detta per questo fine appunto, per il fine dell'ostruzionismo, perché noi siamo andati sempre nel merito delle questioni con profili, sguardi, sottolineature diverse, riprendendo anche giustamente osservazioni da parte dei comuni che sono state fatte, ma siccome non sono state valutate è anche opportuno in quest'aula riportarle. Perché di fatto, ribadisco, questo è il nostro ruolo e noi abbiamo il dovere di esercitarlo prendendoci tutto il tempo che è necessario per farlo. Ora non si può dire come è stato detto ieri da parte dei colleghi di maggioranza che questo nostro atteggiamento non permette a chi è stato votato di completare il programma. Ora io ieri francamente mi sarei aspettata da parte dei colleghi di maggioranza che ci fosse un intervento sostenuto a sostegno appunto di questa opera, appunto perché è un'opera di cui si sta parlando da quasi 60 anni, nel momento in cui la si mette all'ordine del giorno e si istruisce proprio un Consiglio provinciale specifico su questo tema, avremmo dovuto avere

tutte le ore occupate dai colleghi di maggioranza visto che questa diventa per loro, a loro dire, nel programma l'opera, una delle opere principali. A cosa abbiamo assistito invece? Ad interventi che di fatto in un'ora si sono esauriti, in interventi brevissimi. La maggior parte rivolti a contestare cosa non si sa, perché dovevamo ancora intervenire noi, ecco a contestare le intenzioni, a contestare forse, così, le chiacchiere che girano fuori da questa aula. Non abbiamo assistito ad una presentazione approfondita, seria, fondata su dati di quello che si propone. È stata riversata su di noi di fatto, così, una lagnanza su cosa, ripeto, ancora non avevamo parlato noi. Su cosa? Appunto su chiacchiere. Invece è mancata la parte proprio sostanziale. Ma allora mi chiedo se appunto un'opera è così ritenuta fondamentale all'interno di un programma politico, possiamo allora immaginare che non ci siano elementi per sostenerla? Come noi abbiamo dimostrato di possedere elementi per contrastarla e quelli che abbiamo esposto sono soltanto alcuni degli elementi, non tutti perché ci vorrebbero giornate intere per esporre in maniera analitica tutte le questioni che nel corso degli anni tutti i vari anche stakeholders, persone interessate, gruppi informali hanno portato. Possibile che la maggioranza qui in nemmeno un'ora, e non tutta la maggioranza perché anche gruppi politici tipo il PATT non abbiamo sentito una parola su questa opera. Quindi gradiremmo...

(Intervento dall'aula)

Eh magari. Ecco, quindi gradiremmo conoscere anche il pensiero di quella parte politica lì visto che appunto ricopre un ruolo importante all'interno della maggioranza, invece appunto non abbiamo avuto di fatto nulla di motivazioni e questo, a parte ripeto che rientra nel nostro compito quello di portare motivazioni, rientra nella nostra funzione quella di sostenere i provvedimenti e le leggi che presentiamo e di illustrarli e non è una perdita di tempo, ma a me questa, diciamo, rapidità della resa di fatto un po' mi sfugge.

(Intervento dall'aula)

Sì, la rapidità. Se la scriva, sì, sì. La rapidità della resa appunto al primo, si scriva anche questa, stormir di fronde, ecco al primo stormir di fronde di fatto c'è stato un ripiegamento, cioè noi non ci si è di fatto allora accaniti verso la minoranza, ripeto, appunto accusandoci di voler bloccare i lavori dell'aula, di voler comunque diciamo appunto fermare le intenzioni in maniera illegittima della maggioranza, però appunto io invece vorrei di più andare sul merito, ripeto vorrei che voi portaste ragioni, dati. I dati li avete portati. Ve li siete smascherati subito dopo, perché i dati sulla percorrenza della Valsugana sono stati smentiti nella stessa documentazione che avete prodotto.

Ora questo non è un esercizio di stile il mio, quello di chiedere che i provvedimenti siano motivati, perché di fatto che i provvedimenti debbano essere motivati è uno dei principi fondamentali dei procedimenti amministrativi. Voi lo sapete benissimo, perché ne avete subito le conseguenze, cosa significa non motivare gli atti che si assumono oppure motivarli male o motivarli in maniera parziale. Vengono cassati e penso che qualche ricorso nelle sedi

giurisdizionali che avete perso per questa ragione c'è. Quindi di fatto allora le questioni, i temi, i provvedimenti vanno motivati. Vanno motivati perché è appunto, ripeto, uno dei principi amministrativi fondamentali, perché di fatto non basta dire che noi siamo stati eletti, siamo stati votati e questo di fatto è solo l'unico motivo per cui possiamo completare il programma. No, di fatto chi è stato votato ha l'onere di governare, ha il dovere di governare, chi è stato votato e ha vinto ha il dovere di governare, però ha il dovere di governare non in maniera dispotica. Ha il dovere di governare motivando, ripeto motivando, e portando le legittime giustificazioni alle proposte che presenta, come la minoranza ha il dovere, ripeto, di controbattere o comunque di portare le proprie osservazioni contrarie. Questo è legittimo esercizio della democrazia anche. Ecco, la democrazia si esprime nel contraddittorio. È auspicabile il contraddittorio perché se è voce unica solo da una parte, ecco non sarebbe contraddittorio, però nel legittimo contraddittorio che impone anche di star qui giornate se ci confrontiamo e credo che i cittadini all'esterno che vedono un legittimo e lungo e proficuo contraddittorio non possano che essere contenti del lavoro che stiamo portando avanti se entriamo come stiamo facendo noi nel merito delle questioni, nel merito dei problemi, nel merito anche degli aspetti che noi contrapponiamo a delle decisioni politiche. Questo dovrebbe essere fatto anche dalla maggioranza, cioè sostenere con forza appunto, ripeto, e motivare. Perciò diciamo...

(Intervento dall'aula)

Ma dopo risponderà. Io dico quello che penso. Ecco quindi...

(Intervento dall'aula)

PRESIDENTE

Evitiamo i commenti fuori microfono, per favore.

PAROLARI (Partito Democratico del Trentino)

Beh, meno male che ho un po' ravvivato l'aula. Buongiorno. Ce l'ho fatta, dopo le osservazioni di fatto abbiamo ravvivato. Detto questo, allora vado nel merito di fatto del disegno di legge, allora in particolare della relazione illustrativa. Una riflessione proprio, così, di principio.

Allora bene ha detto il collega Degasperi ieri quando ha detto che questa relazione è incomprensibile. Allora abbiamo tutti lavorato o la maggior parte di noi ha avuto esperienze nell'ente pubblico e quindi sa benissimo che i tecnici a volte usano termini che sono poco, diciamo, intellegibili, poco quotidiani, con compiti specifici. Però è compito secondo me anche del politico dare indicazioni ai tecnici affinché redigano degli atti che siano comprensibili, perché, e ritorno sul tema della motivazione ma che rientra comunque in un principio generale di trasparenza e della possibilità per il cittadino di comprendere, il cittadino deve essere messo nelle condizioni di poter interpretare e capire, leggere, interpretare e poi comprendere quello che legge. Io ho sfasciato il fascicolo qui a forza di

leggere e rileggere, perché le questioni appunto... Siccome è un tema importante, voglio anche capire quello che vado a... ed è, diciamo, una questione che interesserà probabilmente i nipoti dei nipoti, ma comunque che interessa la comunità trentina. È importantissimo leggere e capire. Questo documento non consente di capire, comunque ad una persona, ad un cittadino comune non consente di essere compreso. Allora nel momento stesso in cui parliamo di partecipazione dei cittadini alla vita pubblica e comunque, come posso dire, di capacità di coinvolgimento anche della popolazione, noi dobbiamo rendere le cose intellegibili, anche perché c'è un dovere di trasparenza che non è un principio che ci inventiamo noi, cioè la trasparenza amministrativa, a cui appunto è collegato anche il diritto di accesso agli atti, è un principio del diritto amministrativo che in Italia è stato introdotto nel 1990 con la legge 241 del 1990 sulla partecipazione al procedimento e l'accesso ai documenti amministrativi e la nostra Provincia l'ha recepita con la legge 23 del 1993, quindi è un principio di fondo quello della trasparenza amministrativa. I cittadini, i nostri, non sono sudditi. Devono essere coinvolti nei procedimenti e per essere coinvolti devono poter anche conoscere e quindi avere accesso agli atti e soprattutto riuscire anche a tradurli e a comprenderli. Questo, ripeto, è un documento che non si fa capire. Ecco, quindi non si fa capire. Perché non deve probabilmente essere compreso? E do un esempio, perché insomma vi leggo una frase. Dopo chi riesce a tradurmela di fatto mi fa un piacere. Arrivo a un certo punto nell'abstract e l'abstract poi dovrebbe essere proprio il riassunto che si mette di solito, diciamo prima dei documenti lunghi si mette l'abstract. Allora dice, allora questa è la frase: "la traduzione operativa del metodo è rappresentata dai criteri di valutazione delle alternative che consentono la previsione dello scenario che ammette la soluzione infrastrutturale intermodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività nel rispetto di quanto definito per le componenti ambientali, tecniche ed economiche". A parte l'italiano che qua è un po' zoppicante, è proprio completamente incomprensibile. Ma a parte questo, che è, così, una sottolineatura diciamo anche poco, cioè un po' così, di contorno, entriamo un po' nel merito di questo documento che appunto ho letto e riletto per poterlo comprendere, perché ci sono delle questioni veramente interessanti e anche delle contraddizioni che sono anche quelle così simpatiche da sottolineare. Ecco innanzitutto il documento inizia appunto con una disamina complessiva dei documenti che a livello europeo nel tempo sono stati elaborati sul tema dei trasporti e che di fatto segnano un po' la strada appunto che nel tempo è stata percorsa. Questo anche un po' per diciamo sostenere, è importante anche fare un riferimento a questi documenti perché danno proprio anche contezza del cambiamento che nel corso degli anni e delle attenzioni che nel corso degli anni sono state messe diciamo su alcune tematiche, attenzioni che probabilmente 50 anni fa quando usavamo ancora il pennino e il calamaio queste attenzioni non c'erano ed è per questo che è importante anche dar conto che nel corso degli anni sono cambiate, cioè si sono accresciute le conoscenze, le competenze, abbiamo potuto beneficiare di tutta una serie di dati, di strumentazioni che ci permettono appunto di avere informazioni che

sicuramente 59 anni fa non avevamo, cioè dal 1965 ad oggi è cambiato il mondo. Quindi anche sostenere, come è stato fatto ieri, che siccome quella della Valdastico sarebbe un'opera, che siccome è 59 anni che ne parliamo, debba essere per forza messa a terra, diciamo è una affermazione che non ha nessun fondamento, perché appunto dal 1965 ad oggi è cambiato il mondo come ho detto, cioè, ed è cambiato il mondo e soprattutto appunto sono aumentati tutta una serie di elementi, di dati, di informazioni che hanno consentito di arrivare a definire anche degli orientamenti per lo sviluppo, in particolare per quanto riguarda le reti dei trasporti. Teniamo anche conto che appunto adesso non ci inseriamo più in una visione meramente nazionale delle questioni come appunto poteva essere 60 anni fa. Dobbiamo valutare tutte le nostre decisioni all'interno appunto di un contesto di un perimetro che sicuramente è europeo se non appunto globale, anzi mi avrebbe da dire almeno europeo e poi appunto globale.

Quindi il documento parte con i riferimenti agli studi europei, quindi si cita la Strategia Europa 2020, il Libro bianco della Commissione, appunto, europea intitolato "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti", il Piano di coesione 2021-2027 e il regolamento relativo, la Convenzione delle Alpi su cui appunto magari torneremo dopo. Convenzione delle Alpi che è citata qui nel documento alla base, diciamo, dell'approvazione dell'ambito di connessione est, in cui si dice che uno degli obiettivi appunto che devono essere inseriti dentro il protocollo trasporti, che appunto rappresenta uno dei documenti che diciamo ha sviluppato gli obiettivi generali della convenzione, uno degli obiettivi sarebbe quello 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". Ma poi si, diciamo, mette bene in evidenza l'articolo 11 comma 1 del protocollo, protocollo, appunto, trasporti della Convenzione delle Alpi, il quale dice che "le parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino". Allora chi ha sottoscritto la Convenzione delle Alpi, appunto quindi Repubblica d'Austria, francese, Repubblica federale di Germania, Repubblica italiana, Principato del Liechtenstein, Principato di Monaco, Slovenia, Svizzera e Comunità europea, quindi non diciamo gli stati, hanno stabilito all'articolo 11, si sono presi l'impegno ad astenersi dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino. Ecco questo è messo nelle motivazioni dell'adozione, dopo ripeto, del corridoio est. Poi si cita ancora che "nell'aprile 2019 i paesi alpini hanno approvato il Sistema alpino di obiettivi per il clima 2050, che formula una risposta alpina alla necessità mondiale di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici, complementare agli obiettivi nazionali e internazionali, mediante approcci cooperativi basati su una governance multilivello e sul coinvolgimento delle parti interessate".

Poi di fatto allora scendiamo dal livello europeo, il vostro documento scende alla programmazione di livello nazionale e quindi cita in maniera anche approfondita le linee

guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche, appunto dove dice che, allora, "il documento, anche al fine di individuare le principali criticità per le infrastrutture e la mobilità del paese, riporta una sintetica analisi della domanda di mobilità multimodale dei passeggeri delle merci, delle sue tendenze di medio termine anche in termini di confronti internazionali, nonché di quelle di breve periodo". Poi scendiamo alla programmazione di livello provinciale. La programmazione di livello provinciale, e questa è quella un po' più significa. Allora programma di sviluppo provinciale della sedicesima legislatura, perché appunto questo è quello che abbiamo agli atti, dice: "tra gli obiettivi di medio-lungo periodo il Psp individua il miglioramento dell'accessibilità e della mobilità di persone e di merci con lo sviluppo delle reti di mobilità alternativa, in un'ottica di sostenibilità ambientale, sociale ed economica". Ecco, questo documento è appunto il programma di sviluppo provinciale della sedicesima legislatura. "I grandi corridoi transeuropei in maniera sostenibile e sinergica allo sviluppo della competitività e degli investimenti, riducendo l'impatto ambientale del trasporto merci". Gli Stati generali della montagna appunto che in pompa magna sono stati, diciamo, presentati e promossi nel 2019, cosa dicono gli Stati generali della montagna? Oltre appunto a ribadire l'importanza corretta e giusta e sottoscrivibile del radicamento dei giovani sul territorio e quindi del fatto che debbano essere create le condizioni di abitabilità e lavoro, ecco, e quindi l'attivazione del senso di appartenenza alla comunità locale, dice: "le proposte puntano a favorire l'intermodalità anche con modalità nuove di gestione del servizio di trasporto. Si chiede di velocizzare il completamento delle infrastrutture viarie avviate ed i tempi di scelta politica delle modalità realizzative delle arterie viarie della Provincia, ricordando in ogni caso che il miglioramento della rete stradale rende più appetibile il trasporto su gomma". Quindi vuol dire che ovviamente qua si prende atto che incrementare di fatto la rete stradale sicuramente crea la domanda, quindi più estendo le strade più aumento il traffico, perché più sono invogliato a portare le merci su gomma. Questa di fatto è una conclusione a cui si è arrivati negli Stati generali della montagna.

Documento di economia e finanza provinciale 2023-2025, il Defp, in cui si dice che: "unitamente a politiche di investimento pubblico per il miglioramento e il rafforzamento delle reti di interconnessione, viene individuata la necessità di una crescente attenzione a forme di mobilità inclusiva e sostenibile". Per poi arrivare all'Agenda 2030, e allo Spross che qui più colleghi hanno citato, in cui alla sezione Per un Trentino più connesso "prevede di promuovere investimenti nella mobilità e nelle reti di trasporto e digitali strategiche, investendo su mobilità sostenibile, connettività regionale e nelle tecnologie dell'informazione e della comunicazione quali strumenti di inclusione e coesione territoriale e quali infrastrutture strategiche per uno sviluppo territoriale rispettoso dell'ambiente, integrato, connesso a livello internazionale e supportato da ricerca e innovazione".

Linee strategiche di indirizzo per la pianificazione della mobilità, adottate "con deliberazione n. 576 del 2022 la Giunta provinciale", quindi l'attuale maggioranza, "ha approvato il documento di indirizzo per la pianificazione della mobilità", in cui appunto si dice al punto

tre: "mobilità dolce e micro mobilità: la spinta verso una mobilità sostenibile passa sicuramente da una promozione e da un utilizzo di forme di trasporto più dolci e a impatto ambientale zero". "Merci e logistica: la mobilità sostenibile non passa solo da azioni mirate al trasporto di persone; anzi, molti investimenti dovranno sapersi concentrare sul miglioramento della filiera della logistica proprio per il ruolo chiave che essa occupa nella quotidianità dei cittadini". Piano urbanistico provinciale, sì il documento continua: "nuove modalità di spostamento delle persone e delle merci, sostenibili dal punto di vista ambientale e rispondenti alle macro esigenze territoriali, dove incidono turismo, internazionalizzazione dei mercati dei prodotti, spostamenti occupazionali". E si sollecita ancora "l'adozione di modalità di spostamento delle persone e delle merci più efficienti dal punto di vista ambientale e più rispondenti alle esigenze della competitività degli operatori. In tal senso si persegue un modello di mobilità in cui il rapporto fra strade e ferrovie risponde in modo equilibrato all'obiettivo di ridurre l'impatto negativo sulla qualità dell'aria che deriva dall'aumento dei carichi di traffico e, allo stesso tempo, di migliorare l'attrattività e l'integrazione dei territori, nel rispetto di un bilancio ambientale complessivo".

Anche quando si parla di corridoi infrastrutturali nel quadro europeo si dice che appunto "all'origine della scelta europea di incentrare sulla ferrovia la strategia di sviluppo dei trasporti terrestri vi sono considerazioni di natura tecnica, economica e ambientale, valide anche e soprattutto nel contesto trentino. La maggiore sostenibilità ambientale del trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma va ricondotta alla riduzione della congestione lungo l'autostrada", alla A22, "e alla conseguente riduzione dell'inquinamento atmosferico; a questo si aggiungono gli effetti economici positivi legati ad un trasporto reso più efficiente. La nuova centralità della ferrovia nei collegamenti di lunga distanza richiede però di sviluppare i servizi secondo logiche nuove, che non possono connettere direttamente in modo capillare tutto il territorio". Quindi qua si dà di fatto contezza del fatto che non può oggettivamente essere connesso tutto il territorio. "È quindi essenziale promuovere l'integrazione tra ferro e gomma, come pure la capacità di concentrare la domanda". Queste non sono osservazioni di un programma di centrosinistra, sono le vostre, cioè sono vostre, sono nel documento che avete elaborato voi. Ma poi andando avanti di fatto alla riflessione, ad approfondire la riflessione sui corridoi infrastrutturali nel quadro europeo, si arriva di fatto ad una osservazione, cioè si dice che "lo scenario prefigurato dal potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero quale collegamento primario della rete di trasporto europea di media e lunga distanza, richiede e comporta l'intensificarsi delle relazioni, e quindi anche della mobilità di passeggeri e merci. Verona, per la sua posizione geografica, è già oggi un nodo di primario livello, ma il disegno della rete europea, ponendola all'intersezione tra due corridoi", quindi il corridoio scandinavo-mediterraneo e quello mediterraneo, "ne sviluppa ulteriormente il ruolo, quale nodo di servizi, passeggeri e merci, diretti e rapidi di lunga distanza". Qua si arriva a dire di fatto che "l'integrazione dello scenario con l'eventuale realizzazione di collegamenti infrastrutturali, anche nell'ipotesi di prolungamento a nord dell'autostrada A31,

per la connessione diretta dell'area centro veneta, e in particolare dell'area di Vicenza-Treviso, con la valle dell'Adige, senza passare per Verona, risulta funzionale per i traffici di medio raggio; non risponde invece alle esigenze di trasporto di lunga percorrenza di quell'area. In questo senso la realizzazione di un'infrastruttura di collegamento tra la valle dell'Adige e l'area centro veneta è vantaggioso se si inserisce", eh va beh, "in maniera gerarchica". Quindi vuol dire di fatto, lo si dice qui nel documento che la posizione strategica per il trasporto merci a livello europeo sarà quella che passa per Verona, mentre l'altra sarà tutta, diciamo, un trasporto merci che avrà medio raggio e quindi che si fermerà a un certo punto. Quindi l'interesse di fatto che potrebbe avere Vicenza nel portare le merci al centro Europa cozza contro il fatto che è Verona che è il nodo centrale e sarà il nodo centrale dei collegamenti. Quindi non c'è neanche la giustificazione. Ma lo scrivete voi, non lo dico io, della ragione del fatto che di fatto questa sarà la funzione di quella parte della A31, quindi medio e non lungo.

Prosegue di fatto, si continua a ripetere queste esigenze, cioè anche quando si dice che bisogna introdurre questo nuovo strumento dell'ambito di connessione come livello intermedio che ha una valenza cartografica e che mira di fatto a sviluppare tutto ad un livello intermedio, appunto, la rete dei trasporti intermodali per poter bla bla bla migliorare, di fatto si continua a ripetere che gli ambiti, anche in questo caso l'ambito di connessione est, "devono essere funzionali ad un sistema di mobilità socialmente, economicamente ed ambientalmente sostenibile, rispondente alle peculiarità dei contesti interessati e alle esigenze di accessibilità che essi esprimono", perché appunto l'ambito di connessione, che appunto in particolare qui è stato individuato l'ambito est e l'attenzione è posta su quello, deve avere come obiettivo "la prefigurazione dell'infrastrutturazione multimodale che massimizza la risposta al fabbisogno di connettività in una logica di rete", quindi in una logica, si dice, di individuazione di strumenti di trasporto che poi si intersecano.

Salvo poi però di fatto arrivare a dover giustificare perché si fa il corridoio est. Allora perché si dice qua "ambito di connessione corridoio est"? Perché il corridoio est? Allora dice che "l'attivazione in via prioritaria dell'ambito di connessione corridoio est risponde all'esigenza di risolvere, dotando la pianificazione provinciale di strumenti adeguati, il tema del collegamento con il Veneto, dei volumi di traffico che interessano la Valsugana e delle esigenze di connessione che esprimono in particolare i territori della Vallarsa e degli Altipiani Cimbri". Si portano alcuni dati appunto che riguardano l'attraversamento della A22 e si dice che appunto "il percorso autostradale si snoda lungo due arterie che rappresentano gli assi portanti del sistema padano, con un traffico giornaliero che supera le 90 mila unità sulla A4 e le 40 mila sulla A22". Quindi lungo l'asse della A22 giornalmente passano 40 mila automezzi. "Tali volumi sono fortemente caratterizzati da una componente pesante che supera il 25 per cento del totale", quindi più di un quarto, quindi più di diecimila sono pesanti, "e che, soprattutto sull'autostrada del Brennero, condiziona fortemente il deflusso. Su quest'ultima, inoltre, sono da tenere in considerazione le forti stagionalità" e lo diceva bene prima il

collega de Bertolini, che in alcuni momenti diciamo ci troviamo di fronte a situazioni di congestione non trascurabili.

Passati i dati della A22, andiamo sui dati della Valsugana, cioè magicamente compaiono alcuni dati della Valsugana. Si dice "la strada statale 47 Valsugana evidenzia volumi di traffico giornaliero medio che nella tratta Pergine-Levico Terme si attestano sulle ventitré mila unità bidirezionali ma con un valore medio di 45 mila veicoli giornalieri bidirezionali nella tratta Trento-Pergine con punte superiori a 55 mila veicoli al giorno". Quindi 45 mila con punte di 55 mila. Allora i dati che ci sono stati dati, forniti ieri dicono di fatto che il traffico che entra al confine provinciale è di circa 13 mila unità. Di quanto poi questo traffico si fermi in Valsugana e non arrivi a Trento non è dato sapersi. Comunque diciamo al Lago di Caldonazzo arrivava a ventitré mila. Se a Trento chi passa per Pergine arriva a 45 mila, significa comunque che gran parte di questi 45 mila veicoli giornalieri bidirezionali è traffico interno, è traffico che dalla realizzazione della Valdastico non otterrà nessun beneficio. Ma qui mi chiedo: perché valutare solo il traffico sulla statale 47 della Valsugana, che appunto abbiamo detto porta punte massime di 45 mila? E l'asta dell'Adige? E la Vallagarina e la Val d'Adige? Abbiamo detto che solo 40 mila sono sulla A22, ma abbiamo la statale, la SS12 e la statale strada provinciale 90. Allora abbiamo cittadini di serie A e di serie B? Perché di fatto perché qua io analizzo solo i dati del traffico della Valsugana e dimentico tutta l'asta dell'Adige? In cui mi pare qualcuno viva, cioè non sono territori poco urbanizzati. Abbiamo quindi di fatto, vorremmo vedere anche i dati allora dei passaggi sulla A22 e magari anche da Calliano, per prendere proprio un comune che non è dei nostri quantomeno. Ecco, prendiamo quello, prendiamo Calliano. Vediamo quanti sono i veicoli che passano da Calliano, dalla zona lì Calliano. Ecco, e vedremo che probabilmente sono molto più alti, ma questo non per mettere in contrapposizione, noi non mettiamo in contrapposizione i territori. Questo però è per significare che quando si assumono delle decisioni bisogna avere i dati e bisogna assumere delle decisioni sulla base dei dati. Quindi non è che siamo favorevoli alla Valdastico se esce in un punto e contrari alla Valdastico se esce in un altro, allora come magari qualche fotografia ha dimostrato, che gira, che sia qualche forza politica che era contraria e che adesso è favorevole. Questa è la dimostrazione che quando si fanno, si assumono delle decisioni si devono fare sulla base di dati.

Ci sono poi anche delle cose carine, perché allora ho detto prima che intorno al nodo di Verona di fatto c'è l'intersezione dei due corridoi e di fatto la Valdastico, su quello che abbiamo letto prima, volge solo a rispondere al traffico di media lunghezza e non di lunga. Quindi chi passa da lì non va al centro Europa. Salvo poi andare avanti e dire quando si parla di statale, della strada statale della 47 e quindi realizzazione di fatto della strada della Valdastico, che toglierebbe traffico alla statale 47, si dice: "la definizione del reciproco ruolo tra i due tracciati, da realizzarsi sia con interventi infrastrutturali sia con azioni gestionali consentirebbe", dice, "di risolvere le esigenze di collegamento e insieme di ridurre il traffico sulla strada statale della Valsugana, in ragione di una differente specializzazione delle due

infrastrutture: l'asse della strada statale 47 quale arteria a servizio del traffico locale e della mobilità di breve-media percorrenza, confermando in questa prospettiva le opere di modernizzazione", vabbè, "della linea ferroviaria, e il collegamento tra le valli dell'Adige e dell'Astico", quindi la Valdastico, "quale asse funzionale alla gestione della mobilità di medio lunga percorrenza attraverso la connessione diretta alla rete infrastrutturale nazionale ed europea". Avete detto prima che la A31 di fatto, proprio perché non passa da Verona, diciamo, darà risposta al trasporto di medio tragitto e qua invece si dice che realizzare la A31 libererà la strada statale 47 perché su quella ci sarà il traffico locale e sull'altra il traffico che va e attraversa l'Europa. Quindi decidetevi, o l'una o l'altra, cioè non è che sia possibile avere tutte e due, diciamo, le conclusioni.

Si dice poi che comunque "a questo fine è in corso la sottoscrizione, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della regione del Veneto e della Provincia, dell'atto aggiuntivo al documento conclusivo del comitato paritetico del 9 febbraio 2016, con cui le parti convengono di integrare l'articolazione dello scenario generale di comune interesse, che riguarda i collegamenti trasportistici tra la Provincia autonoma di Trento e l'area del Veneto centrale, si arricchisce con l'opzione di un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico e la zona di Rovereto sud". Allora io vorrei sapere a che punto è appunto, qua si dice che è in corso la sottoscrizione, se è stato sottoscritto oppure no, diciamo, questo documento con il Ministero delle infrastrutture, che individua appunto la zona di Rovereto sud come uscita, appunto, della Valdastico A31. Alla Valdastico A31 di fatto è dedicata poi una parte. Allora, cioè questo anche per sottolineare che questo è un documento che nelle premesse di fatto parla di coinvolgimento dei territori, di sostenibilità ambientale, di comunque dover creare questi ambiti di connessione proprio come delle zone in cui, lo traduco perché qua se leggo non si capisce niente, ma in cui appunto più modalità di trasporto integrato si intrecciano e dopo ti entra dentro la A31. Allora cioè ragioniamo in un modo o abbiamo già deciso? Qua è stato detto anche che questo non è il documento che approva la Valdastico, però ce lo ritroviamo a metà infilato dentro e non sappiamo, diciamo, come questo possa avvenire se non è un documento che approva la Valdastico, però di fatto ci sarebbe già appunto la sottoscrizione di un atto aggiuntivo, di un documento conclusivo e ci sarebbero già insomma comunque degli atti interni che definiscono. Poi si arriva di fatto a definire il quadro socio-economico nel Piano urbanistico provinciale. Quindi qua ci si infila dentro nell'analisi, appunto, socio-economica della situazione dei territori. E cosa si scopre? Si scopre che, ma questa è una sorpresa per me che sono della Vallagarina, uno dei territori meno adeguati ma in cui manca un adeguato livello di servizi, in cui c'è un... aspetti che questo è bello. Allora in cui ci sarebbero state nel tempo "occasioni di sviluppo turistico, ma la modesta dimensione demografica complessiva, unitamente alla mancanza di attività economiche forti e di servizi di livello superiore, avrebbero indotto una perdita progressiva di popolazione. Il territorio si struttura in una serie di piccole e piccolissime località sparse". Bene, questo territorio sarebbe il territorio che riunisce i tre comuni di Folgaria, Lavarone e

Luserna. Ora che Folgaria sia un territorio in cui si sono sviluppate occasioni di sviluppo turistico e in cui ci sia di fatto una situazione di turismo debole che va sostenuto, e che quindi di fatto in Trentino insieme con gli altipiani, anche l'altopiano della Vigolana rientra fra uno dei territori più sguarniti, cioè che hanno bisogno di fatto di un sostegno nei trasporti, c'è Folgaria, in particolare Luserna e gli Altipiani cimbri. Allora stamattina io che leggo i giornali ogni tanto e fa bene: Alpe Cimbra, un'altra estate da record. Allora il Presidente della Apt degli Altipiani cimbri dice: "Il 2024 eguaglia il super 2022; rispetto all'anno scorso più 10 per cento di presenze". Poi a domanda: "Presidente, che stagione è stata l'estate 2024 per il turismo sull'Alpe Cimbra?" "I dati sono molto positivi. Nel 2024 abbiamo eguagliato la straordinaria stagione del 2022", quindi non è una eccezione il 2024, "il post Covid che era stata eccezionale". Allora "con una presenza di più il 10 per cento, il mese di agosto quando sull'Altopiano abbiamo praticamente registrato il 99 per cento di occupazione". Allora e poi proseguiamo dicendo, insomma devo dire che la crescita... Anche qui, "l'Altopiano della Vigolana", un altro degli altipiani che sarebbe a detta di quanto è scritto qui bisognoso di supporto per quanto riguarda la mobilità, "come sta andando?" "Devo dire che anche qui la crescita in presenze ha superato il 10 per cento". Allora se questa attenzione in particolare al comune e all'altopiano di Folgaria, allora mi vien da dire insomma che questa attenzione sia un po' forzata, ecco, nel senso di dire che comunque un'uscita della A31 a Rovereto sud, qua non si dice chiaramente ma insomma, non mi pare di averlo interpretato, ma di fatto andrebbe a sostenere queste situazioni di maggior criticità di alcuni territori rispetto ad altri per quanto riguarda le dinamiche economiche e sociali.

Allora la A31 avrebbe questa finalità. Ma allora mi chiedo come potrebbe di fatto il nuovo collegamento che passa dalle valli del Leno raggiungere e far beneficiare, far crescere questi territori. È evidente che appunto c'è l'uscita che dovrebbe essere il progetto, il progetto dovrebbe di fatto essere favorito dalla presenza del casello autostradale a Terragnolo, perché questo è quello che dice il progetto di cui abbiamo avuto copia sulla base di accesso agli atti. Quindi per chi conosce le zone, se si immagina lo spazio di Terragnolo, ecco vede benissimo quanto può starci un casello autostradale. Ma lo facciamo il casello autostradale a Terragnolo dicendo, e lo si dice in questo documento: "il PUP evidenzia come le aree periferiche del territorio della Vallagarina presentino opportunità di sviluppo turistico purché sappiano trovare una specificità nel mercato puntando soprattutto sulla salvaguardia delle peculiarità ambientali e sui segni del paesaggio antropico, in particolare nelle valli del Leno". Ecco questa proprio è la conclusione, diciamo l'evidenza della perfetta linearità del ragionamento che ci sta dietro al fatto di dire che per avere un turismo, per rispettare anche il turismo locale e quindi mettere proprio veramente a frutto tutte le potenzialità e le particolarità che ogni zona, in particolare le valli del Leno, che avrebbero bisogno di un turismo che valorizza il paesaggio antropico, ecco ci facciamo i piloni della A31. Allora avremo la nuova Apt che immagino svilupperà progetti di, ecco, "turismo dei piloni", cioè faremo la visita turistica. Ecco, il nuovo turismo sarà il turismo dei piloni.

Poi una curiosità mia perché in questo documento, e vado a concludere, appunto si parla di: "per gli approfondimenti in tema di mobilità, è stato affidato un incarico di consulenza, risultato in uno studio specialistico che ha analizzato alla scala territoriale il fabbisogno di potenziamento della connettività nell'ambito interessato dalla variante corridoio est". Allora anche qui si parla genericamente di uno studio. Vorremmo sapere qual è lo studio, che tipo di studio, chi l'ha svolto, sulla base di quali dati. Perché coartare gli studi, i sondaggi che si fanno per farli andare in alcune direzioni non è corretto. In questi giorni stiamo assistendo più volte ad un uso diciamo un po' spregiudicato dei sondaggi, più che altro fatti non tanto per analizzare e registrare i bisogni, ma per confermare scelte. Allora anche qui chiedo, chiederei se appunto c'è la disponibilità di questo studio e di chi l'ha fatto. Non so se ci si riferisce a questo studio qui, Analisi economica e sociale dell'allacciamento A31 Valdastico nord-A22 del Brennero redatto da questa ditta che è Pwc. Ecco, se fosse questo, sarebbe veramente imbarazzante perché di fatto non dice assolutamente nulla, se non confermare quello che ho detto prima, che a volte appunto gli studi sono più che altro finalizzati a seconda poi delle società che incarichi a confermare scelte già fatte piuttosto che a raccogliere seriamente dati che sarebbero, come ho detto prima, strategici per capire effettivamente in quale direzione andare.

Questo documento finisce continuando a ribadire le linee guida tracciate dall'Onu con l'Agenda 2030, gli obiettivi politici e programmatici dell'Unione Europea confluiti nel Green deal europeo, il Piano di coesione 2021-2027, la Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile, i documenti assunti dalla Giunta, lo Spross e lo si rimette qui e si riportano tutte le strategie: mobilità alternativa all'auto, potenziamento del Piano provinciale di mobilità in linea con gli indirizzi del piano della mobilità nazionale, decarbonizzazione del settore, aiuti al trasporto ferroviario delle merci sia combinato da e verso nord. Ecco alla luce di tutte queste, e poi ovviamente si parla anche della valutazione ambientale strategica, cioè tutte cose che in un ambito se non fossero coartate verso una direzione, unica direzione, di fatto sono tutte azioni che dovrebbero, diciamo, stare alla base, così, del programma politico e amministrativo di una realtà, ma invece troviamo per l'ennesima volta un documento che da una parte dice una cosa giusta per poi finire, diciamo, a dire esattamente il contrario, perché allora non è vero che qui di fatto non si parla di Valdastico e ve l'ho anche dimostrato più volte. Qui di fatto si parla di Valdastico, la si dà, diciamo, come scelta definitiva, si individua anche il tracciato perché appunto di Rovereto sud si parla, ma appunto con tutte le contraddizioni e i paradossi di fatto che la previsione di questa opera crea con tutto quello che nel mondo ci gira attorno. Grazie.

PRESIDENTE

Grazie. Prego, consigliera Maule.

MAULE (Campobase)

Grazie, Presidente. Allora io ringrazio la consigliera Parolari, ovviamente tutti quelli che sono intervenuti prima. A differenza di lei ho comunque apprezzato, diciamo, in parte che questa maggioranza almeno nella prima giornata per 40 minuti circa sia intervenuta, perché altrimenti, diciamo, in questo primo anno di mia presenza anche in Consiglio provinciale, quindi insomma novità per me, pare sempre che questi incontri in Consiglio provinciale siano unidirezionali perché tendenzialmente insomma parla spesso la minoranza, la maggioranza dice poco rispetto a quelli che sono i suoi pensieri. Questa volta invece c'è stato modo di poter dialogare almeno nella prima giornata e ho cercato anche di scrivermi alcune cose che sono state dette e magari anche di ribadire alcune cose, insomma, che sono i miei pensieri. Devo dire che io sono rimasta davvero molto colpita che dagli interventi che sono stati fatti dai banchi della maggioranza non sia sorto mai nessun dubbio rispetto a quello di cui stiamo discutendo. Davvero vi ho ascoltati, però le incitazioni che sono state fatte, ad avere coraggio, ad andare avanti nonostante voi, immagino che il voi era rivolto a noi delle minoranze, al miraggio di quest'opera, insomma sono tutte frasi che definiscono certezze. Ecco, quindi nessun dubbio. Io invece ne ho davvero tanti e forse sarà anche perché sono una principiante. Mi dispiace che non ci sia l'assessore Spinelli che ieri ha proprio utilizzato questo termine per se stesso quando il consigliere gli ha ricordato che quattro anni fa in un incontro che fece a Roma disse che in quattro anni in Trentino sarebbe stata messa la prima pietra per fare questa Valdastico. Quindi diciamo così, io mi ritrovo nell'essere tra quelle persone invece che su questo tema ha molti dubbi. Forse devo dire il fatto di avere molti dubbi viene anche declinato dal fatto che il tema sia oggettivamente molto complesso e questo è stato ribadito da tutti quelli che sono intervenuti anche prima di me. A me hanno sempre insegnato che quando si affrontano temi complessi l'atteggiamento più adeguato per riuscire a capire bene di cosa si sta parlando e a poter poi anche fare delle scelte che siano adeguate sia quello di trattare l'argomento cercando di capire e leggere e quindi anche di avere più informazioni possibili, anche tramite le persone che di fatto studiano questi temi, sono tecnici, sono specializzati e di fatto che conoscono anche un po' la storia, perché come ci diceva il consigliere Bisesti, come ci ha ribadito più volte nel suo intervento e ricordato, si discute di questo argomento da cinquantotto anni. Peccato che non c'è il consigliere Bisesti, sennò gli avrei detto che nemmeno io ero ancora nata cinquantotto anni fa e quindi nonostante sia ancora abbastanza giovane, in effetti potrei anche dare ragione al consigliere per dirle che effettivamente è davvero un bel po' di tempo su cui si discute. Quindi io credo a differenza sua che non sia solo per il fatto che siano passati così tanti anni che per forza quest'opera si debba fare. Io penso piuttosto che non si sia mai raggiunto il fine e lo scopo perché ci sono molte criticità, davvero tante criticità. Ne elenco soltanto alcune: la parte tecnica su cui ancora non c'è una convergenza unanime, la parte che riguarda tutto l'aspetto ambientale, la parte che riguarda la scelta del tracciato, che è diverso, che è stato diverso negli anni, che è cambiato e su cui

oggi discutiamo perché è stato ulteriormente modificato e anche che la sensibilità non da ultimo della collettività e della politica in questo anno sia cambiata, non da ultimo che il costo dell'opera e della sua manutenzione sia quantomeno degno di importanti riflessioni. Quindi direi che porsi dei dubbi, avere delle domande, sentirsi addosso quella sensazione di inadeguatezza di fronte a un tema di questo tipo, forse, dico forse, oltre a non essere sbagliato potrebbe persino essere opportuno.

Riprendo quindi il primo punto da cui sono partita, cioè i problemi legati al tema e all'ambito infrastrutturale. L'opzione di corridoio di collegamento viario tra la valle dell'Astico e la Vallagarina riportata nella documentazione di progetto adottato non affronta compiutamente il tema della mobilità sostenibile. È in parte incoerente con gli approfondimenti condotti per la realizzazione del corridoio del Brennero. Anche i dati forniti a sostegno dello scenario pianificatorio non sono del tutto sufficienti per la definizione di un nuovo sistema di mobilità, né per definire il ruolo che assumerebbero le infrastrutture esistenti anche in relazione agli ambiti territoriali e limitrofi. Il documento adottato non affronta compiutamente la salvaguardia e la congrua tutela di ambiti di orientamento paesaggistico evidenziati dalla pianificazione urbanistica comunale e sovracomunale. Si prefigura quindi una potenziale incompatibilità tra le tutele poste per gli ambiti di paesaggio, il Parco dei Lavini, i vigneti di Rovereto, i vigneti di Marco, Monte Zugna, Frana dei Lavini, Parco del Cengio alto, paesaggi verticali della Ruina Dantesca, eccetera, eccetera, e la proposta infrastrutturale. Si evidenzia la necessità di un adeguato approfondimento e un maggiore confronto con le amministrazioni comunali, tenuto conto anche dei progetti di trasformazione che interesseranno la città di Rovereto nel prossimo futuro, alcuni dei quali anche finanziati con il Fondo strategico. Si chiede quindi che venga inserita nella documentazione di variante al PUP tra gli ambiti specifici dettagliata valutazione in ordine alla tutela di profili sopracitati. Quindi dubbi, molti dubbi.

Passiamo a dire qualcosina anche sull'altro tema, che sono gli aspetti ambientali. Si rileva un'assenza di integrazione degli obiettivi ambientali specificati nel rapporto ambientale con i molteplici obiettivi di sostenibilità ambientale interessati il comparto territoriale dell'asta dell'Adige, con particolare riferimento a quelli di pertinenza del comune di Rovereto e della comunità della Vallagarina, ma anche della comunità dell'Alto Garda. È indispensabile sviluppare studi che approfondiscano la delicatezza geologica e idrogeologica del contesto. Nel documento vengono meramente richiamati alcuni riferimenti di criticità relative alle sorgenti d'acqua, mentre dovrebbero invece essere preventivamente valutati tutti i possibili impatti tenuto conto dei processi ecosistemici complessi. Gli interi massicci del Pasubio e della Vigolana dal punto di vista idrogeologico costituiscono un sistema altamente fragile e interconnesso e quindi qualsiasi tipo di opera in mancanza di un preventivo ed approfondito studio di tipo idrogeologico potrebbero compromettere anche in maniera irreversibile le fonti idriche a esso correlate. La presunta assenza di filtri naturali e di difese potrebbe rendere le sorgenti suscettibili nei confronti di ogni tipologia di inquinamento. Quello che si

deve evitare è di realizzare un'opera a valle dei moti di filtrazione che potrebbe costituire un drenaggio artificiale e quindi causare un esaurimento più o meno repentino dell'acquifero che alimenta le sorgenti basali, tra le quali in primis la sorgente di Spino e quella di Acquaviva. Per inciso si segnala a riguardo che, a riprova della necessità di preservare l'area degli acquiferi di Acquaviva e dello Spino, recentemente Ferrovie dello Stato ha modificato la progettazione del lotto trentotto, circonvallazione di Rovereto, archiviando definitivamente l'ipotesi di una galleria che attraverserebbe il massiccio della Vigolana e del Pasubio proprio per non compromettere le numerose sorgenti.

Abbiamo sentito parlare dentro questa aula in questi giorni anche di questioni di metodo e di necessità di avere tutti i dati relativi alla variante, per poter esprimere quindi un parere informato. Non vi è menzione ad esempio del progetto di fattibilità 2018-2019 elaborato dalla società autostradale A4 all'interno del gruppo di coordinamento istituito dal Ministero delle infrastrutture, né i documenti riportano lo stato di progettazione dell'opera o l'istituzione di un gruppo tecnico di coordinamento composto dal Ministero delle infrastrutture, dalla regione Veneto, dalla Provincia autonoma di Trento e dalla concessionaria autostrade A4 Brescia-Verona-Vicenza-Padova. Nella documentazione oggetto di istruttoria non vengono tratteggiate in maniera chiara ed approfondita le strategie che si intendono percorrere per la prevenzione e la tutela dell'ambiente.

PRESIDENTE

Un po' di attenzione, prego.

MAULE (Campobase)

La previsione di infrastrutture di tale portata deve essere preceduta da congrue analisi, atte a considerare le condizioni e le precondizioni ambientali e paesaggistiche, valorizzando la peculiarità attraverso misure volte alla riqualificazione delle aree in cui le opere si inseriscono. Lo studio multicriteriale propone in tema di mobilità e infrastrutture l'impiego di parametri scarsamente correlabili alla pianificazione che comportano in questa fase l'impossibilità di relazionare gli impatti e le incidenze ambientali dell'opera, con la conseguente impossibilità di formulare punteggi per l'analisi e la valutazione delle proposte, mancanza di un quadro conoscitivo preliminare relativo all'ipotesi di variante che di fatto impedisce di verificare la sostenibilità ambientale e socio-economica della proposta, attribuzione dei pesi alle quattro tematiche di riferimento al fine dell'analisi multicriterio non giustificato in relazione alle valenze ambientali dei siti.

Se non avete capito da che documento ho letto questi stralci, ve lo dico subito. Sono le osservazioni del CAL sul ddl 37 corridoio est del 9 settembre 2024, quindi meno di un mese fa, che ci sono state proprio esposte nelle commissioni. A me sembra francamente che pongano molti dubbi, che lascino aperti molti punti di domande, che chiedano un di più di ragionamento e un di più di studio. Mi permetto di sottolineare anche a questo punto che ci sono dei cavalli di battaglia in questa maggioranza che sono sempre stati portati avanti e cioè

una delle cose di cui sempre si discute è l'attenzione che questa maggioranza dà ai territori e sappiamo quanto sia importante: le organizzazioni delle giunte fuori porta, la partecipazione alle sagre, a festa in paese, l'attenzione appunto ai territori. Tutto bene naturalmente, un buon lavoro anche auspicabile di per sé e necessario. Insomma una sorta di dialogo che viene fatto con i territori che tradotto in questo modo è una specie di poesia. Il problema però è poi che quando ti devi mettere a discutere con i territori, quando devi soffermarti su temi che sono davvero complessi e quindi non è sufficiente soltanto partecipare alle sagre di paese, a farsi i selfie alle manifestazioni, tutta questa poesia diventa alla fine una prosa. Peccato, perché non ascoltare ciò che viene detto dai territori e che proprio il CAL nell'incontro in cui è stato fatto e con questo documento che ho letto non venga accolto nelle sue richieste di fatto porta a poter dire che almeno in questa parte qui uno scivolone sia stato fatto da parte di questa maggioranza nei confronti dell'ascolto dei territori. Vorrei velocemente anche fare l'elenco dei comuni che all'interno di questo documento che è stato presentato appunto dal CAL dicono essere contrari al tema della Valdadige.

"Il Consiglio delle autonomie locali ha avuto modo di esprimersi in merito al documento preliminare del parere del 7 marzo 2022, in merito alla prima audizione con parere del 18 maggio 2023 rispetto alla discussione svoltasi in seno all'organo della seduta del 8 maggio 2023, raccogliendo le posizioni dei comuni e delle comunità a seguito anche di una consultazione promossa ad hoc. In entrambe le occasioni il CAL aveva ritenuto di dare voce ai territori che principalmente sono interessati dalle scelte pianificatorie relative al corridoio est, indirizzo che si ritiene di confermare anche con l'odierno parere. Si riportano pertanto di seguito i contenuti del parere da ultimo formulato dal CAL e si ribadisce nella sua integrità la posizione precedente assunta dal Consiglio medesimo, non ravvisando nel documento proposto con la delibera all'esame elementi di novità tale da giustificare un riesame in quanto già considerato. Le politiche trasversali di mobilità espresse nel progetto di variante al PUP relative all'ambito di connessione corridoio est adottato dalla Giunta provinciale nell'ottobre scorso sono di massimo interesse per l'intero territorio trentino, per la rilevanza strategica dei corridoi di collegamento con le regioni limitrofe e per le inevitabili ricadute sulle dinamiche economiche che interessano la Provincia di Trento, tenuto conto anche dei correlati impatti ambientali. Secondo quanto indicato nella relazione accompagnatoria all'esame del CAL, la variante del Piano urbanistico provinciale ha la valenza da un lato di introdurre un metodo pianificatorio per i sistemi di mobilità, con la creazione di nuovi ambiti di connessione intermedi che si affiancano ai corridoi di accesso e ai corridoi di mobilità interna. Dall'altro la medesima variante attiva direttamente in via prioritaria l'ambito di connessione del corridoio est al fine di dare risposta al tema di collegamento con il Veneto. Tali strumenti secondo il disegno della variante dovrebbero condurre all'individuazione della vera e propria soluzione infrastrutturale intermodale tramite approvazione, in un momento successivo, di un'ipotesi progettuale oppure tramite approvazione di stralcio del Piano provinciale della mobilità. Pertanto al fine di formulare le proprie osservazioni nel merito del

documento, il Consiglio delle autonomie locali intende dare prioritariamente voce ai territori che sono direttamente interessati dall'ambito di connessione corridoio est per le ripercussioni e gli effetti che tale variante potrebbero recare in primis nei luoghi che verranno attraversati dal nuovo canale infrastrutturale. All'esito della consultazione le amministrazioni interpellate hanno manifestato in prevalenza contrarietà alla proposta di variante, in coerenza a quanto osservato in precedenza nella fase di approvazione del documento preliminare. Pur registrando alcune posizioni favorevoli, comunità di Valsugana e Tesino, comune di Caldonazzo, comune di Riva del Garda, e alcune critiche, comunità di Alta Valsugana, comunità di Ala, la maggioranza dei territori ha rappresentato una netta opposizione alla proposta, comunità della Vallagarina, comunità di Rovereto, comune di Trento, comune di Vallarsa. Fra queste ultime posizioni contrarie sono da annoverare anche le osservazioni inoltrate direttamente agli uffici provinciali da parte del comune di Altopiano della Vigolana, comune di Arco, comune di Besenello, comune di Pergine, comune di Terragnolo, nonché i profili di criticità formulati dal comune di Calceranica al Lago e dal Comune di Tenna. I principali aspetti evidenziati nelle osservazioni raccolte riguardano sia il metodo proposto sia la specifica soluzione che non rappresenta solo l'opportunità di un ulteriore collegamento, ma riguarda l'ipotetica connessione con Rovereto sud tramite l'ampliamento dell'area potenziale in cui può correre e uscire il prolungamento dell'autostrada del Veneto".

Mi permetto quindi di leggervi anche una parte di ciò che ha scritto il comune di Terragnolo su cui spesso ci sono stati interventi rispetto a questo. Naturalmente non vi leggo tutta la documentazione che il comune di Terragnolo ha scritto e ha mandato agli organi di competenza, però vi leggo la parte in cui si chiede a questa maggioranza, a questa Giunta di essere ascoltati. Ed esattamente: "in termini puntuali l'istruttoria ha tracciato evidenti carenze nell'ambito della documentazione approvata dalla Giunta provinciale sia per quanto attiene gli aspetti metodologici, sia per quelli di contenuto. Di seguito trovano sintesi meramente descrittiva le principali riflessioni. Uno, mancanza di condivisione, di reale coinvolgimento e collaborazione fra enti nelle scelte: in tal senso si ravvisa la mancanza di ascolto delle comunità locali, per aver ignorato le perplessità ed i dissensi espressi nel corso degli anni dai vari consigli comunali, senza peraltro tentare di aprire una via improntata al dialogo e ad una visione di concerto fra le varie realtà territoriali coinvolte. Mancanza di considerazione dei programmi di governo degli enti locali, dello sviluppo delle vocazioni territoriali e degli aspetti ambientali e paesaggistici locali e mancanza di coerenza con i documenti unici di programmazione dei comuni coinvolti; preme in particolar modo evidenziare l'incompatibilità della connessione tra la A31 e la A22 nella zona di Rovereto sud con quanto previsto dal Documento unico di programmazione del comune di Rovereto e con gli altri strumenti di programmazione comunali e gli ambiti del paesaggio individuati dal Prg. Contrasto con i patti sovraprovinciali tesi a valorizzare e salvaguardare il patrimonio paesaggistico, culturale e ambientale montano; si evidenzia in particolare che il documento

preliminare ed il rapporto preliminare non contengono le indicazioni e i necessari approfondimenti per allinearsi con la strategia generale della politica dei trasporti come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi", già citata più volte in questa sede, in questa aula, "del 1991. Ed ancora il mancato recepimento della partecipazione degli enti territoriali, così come definita nel protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi nell'ambito dei trasporti, che avrebbero dovuto essere coinvolti nei diversi stadi di preparazione e attuazione delle relative politiche e misure".

Mi fermo qui, ma pare insomma che alla fine tutta questa poesia che si respirava, di vicinanza ai territori, di ascolto dei territori, di attenzione ai territori stia piano piano scivolando verso una prosa più che una poesia. Quindi concludo, diciamo ecco, queste prime valutazioni, questa prima parte legata all'analisi e alla valutazione che ha fatto il CAL e che ha presentato con la sua relazione, citando ancora un momento, secondo me il cuore di ciò che il CAL voleva dire quando ha scritto questa documentazione e quando ce l'ha portata in commissione, in modo da poter forse sperare, ecco immaginare che qualche certezza che si respira dentro questa aula possa essere magari scalfita. Presidente, mi fermerei qua perché è l'una e così procedo dopo.

PRESIDENTE

Va bene, può riprendere nel pomeriggio. Dichiarerei la seduta chiusa visto che sono le 13.00. Ci vediamo alle 14.30. Grazie.

(13.00)

**SEDUTA POMERIDIANA DEL CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
DEL 3 OTTOBRE 2024**

(Ore 14.30)

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CLAUDIO SOINI

PRESIDENTE

Iniziamo con l'appello. Prego, Vicepresidente Franzoia.

FRANZOIA (Vicepresidente del Consiglio provinciale - Partito Democratico del Trentino)

(Procede all'appello nominale dei consiglieri)

PRESIDENTE

Bene, buon pomeriggio. Ha chiesto la parola la consigliera Maule. Prego.

MAULE (Campobase)

Grazie, Presidente. Ah ecco, giusto mezz'ora avevo, bene. Proseguirei dall'interruzione allora per la pausa pranzo.

PRESIDENTE

36 minuti mi confermano, non mezz'ora.

MAULE (Campobase)

Ah 36, ok. Grazie, grazie mille. Proseguirei allora da dove appunto mi sono interrotta e avevo detto che volevo leggervi ancora un paio di frasi che sono scritte nel documento del CAL che ci è stato presentato, che sono un po' il cuore secondo me di quanto si sta discutendo proprio in questi giorni di Consiglio. "Quanto agli obiettivi proposti, si osserva che la variante al PUP è assolutamente generica, stante l'assenza di riferimenti specifici e concreti all'ambito che si intende attivare: la variante si limita a dettare un metodo operativo, che potrebbe ammettere diverse soluzioni, sia in termini di tipologie infrastrutturali, sia di tracciati in uno scenario che non sembra possibile considerare come quadro di riferimento per la pianificazione subordinata. La proposta di variante al PUP non contiene peraltro neppure risposte soddisfacenti alle osservazioni poste dal Consiglio delle autonomie locali in fase di adozione del documento preliminare, né per quanto attiene agli approfondimenti richiesti sugli impatti ambientali e sugli impatti socio-economici, né in merito ai flussi di traffico e alle possibili incidenze sull'economia locale dell'allacciamento A31-A22. Permangono infatti le perplessità sia sulla validità dei potenziali tracciati di interconnessione stradale a cui la variante, in concreto, apre la via attuativa, sia sulle ricadute effettive che tale apertura comporterà sull'economia locale, ad esempio, in termini di concorrenza per le categorie economiche o di flussi turistici. L'attenzione al bene comune", badate bene ciò che scrive il CAL, "e al futuro sviluppo del nostro territorio trentino, di cui il CAL si fa portavoce, richiede

di approfondire maggiormente gli impatti stimati tenuto conto di tutte le variabili e le interazioni tra sistemi economici, sociali, politici e ambientali".

Per questo motivo in questo mio intervento sto dicendo che forse davvero qui avere coraggio vuol dire avere attenzione, avere pensiero, voler anche ascoltare ciò che i nostri comuni ci dicono. Ci sono anche un paio di altre questioni che vorrei analizzare e nascono, queste sì, da alcune sollecitazioni che sono venute negli interventi che sono stati fatti dalla maggioranza e in particolare dal consigliere Paccher che, nel suo intervento per rispondere a chi sosteneva che è necessaria una transizione ecologica affinché ci sia più coscienza rispetto all'uso delle automobili, più consapevolezza dell'ambiente in cui viviamo e della necessità di trovare soluzioni alternative al trasporto su gomma, ha detto che modificare le abitudini dei cittadini è difficile. Sono d'accordo, così consigliere non si preoccupa neanche di dovermi rispondere nella sua replica, se farà una replica. Sono d'accordo con lei sul fatto che sia difficile modificare le abitudini dei cittadini, però se mi permettete c'è un ma ovviamente.

Io aggiungo è proprio quello invece che si deve fare e ancora di più è quello che deve fare chi ha la responsabilità di governo, chi deve saper guardare più avanti del cittadino per intravedere la strada da seguire per soluzioni che portano a maggior vivibilità. È difficile, sono d'accordo, ma è esattamente proprio quello che dobbiamo fare e porto, per suffragare questo pensiero, proprio due esempi. Il primo che porto rispetto al tema della difficoltà di modificare le abitudini dei cittadini è ciò che è stato modificato in questi ultimi 20, 25 anni rispetto al tema del fumo. Io sfido chiunque in questa aula a immaginare che quando è stata lanciata la sfida di togliere i fumatori all'interno dei bar, all'interno dei ristoranti e chiedergli di uscire, questo sarebbe stato un obiettivo che si raggiungeva all'istante. C'è voluto tempo, tanto tempo. Spiegare, capire, dire, raccontare, però alla fine si è fatto fare un passo avanti e stessa cosa per la raccolta differenziata che citava peraltro non mi ricordo se la consigliera Coppola o la consigliera Demagri. Certo, sono tutti cambiamenti che vengono chiesti di fare ai cittadini, sono cambiamenti nelle abitudini dei cittadini, ma sono anche cambiamenti che portano a un valore aggiunto. Necessitano di tempo, di fatica, di impegno, di collaborazione, di cultura, certamente sì, però questo è ciò che siamo chiamati a fare.

Quindi mi vien da dire che il tema del coraggio, come è stato detto da qualcuno, come è suggerito anche da colleghi in questa aula vada utilizzato proprio per guardare avanti e magari anche proprio per farsi carico anche di quella parte di richieste che viene dai giovani italiani ma anche europei, che in questi ultimi anni richiamano tutti quanti noi ad un'attenzione all'ambiente. Anche questo è già stato detto, ma è soprattutto la parte giovanile che ci dice attenzione all'uso del territorio che fate, tenetelo caro, abbiate rispetto, tenete conto di salvaguardarlo. Allora anche tutto questo va messo dentro nel ragionamento di cui stiamo trattando adesso. Non sto a ripetere quanto ha già detto ieri il consigliere Zanella rispetto ai cambiamenti climatici e a tutto, diciamo, il suo intervento che ha voluto evidenziare quali siano i temi legati anche a un eventuale e speriamo proprio non fattivo e non raggiunto progetto di questo tipo.

Ribadiva il consigliere Zanella di quanto sono evidenti i cambiamenti climatici e tutto ciò che questo si porterà anche dietro in termini di migrazioni e cambiamenti sociali. E allora qui vorrei inserire una piccola battuta, permettetemi, perché, diciamo, sentirsi dire che siamo ideologici rispetto ad un tema che tutto è fuorché privo di contenuti, beh insomma, quantomeno fa un po' sorridere. E per rubare la battuta al mio capogruppo qui, direi che non è tanto un problema ideologico ma è proprio un problema idrogeologico. Quindi forse vale la pena fermarsi anche su questo.

L'altro tema sempre sollevato dal consigliere della maggioranza è stato legato al rallentamento del proseguo dei lavori. Come? Almeno l'impressione che ho avuto io, ma forse mi sbaglio, mi pareva di aver capito, è che ci fosse stato, diciamo, un rallentamento, ecco diciamo così, rispetto a quello che poteva essere il naturale proseguo della costruzione della Valdastico perché appunto le minoranze oggi sono qui a fare il loro mestiere e a ribadire qual è la loro posizione, cioè un no nei confronti della Valdastico.

Penso di aver capito male perché sinceramente mi sembra, appunto, che il governo del centrodestra sia il governo adesso già per il sesto anno di fila, quindi in qualche modo in sei anni alcune cose se non si sono mosse non credo che possa essere imputato alla minoranza che oggi sta facendo questi tre giorni di intervento sul tema della Valdastico perché le cose non sono andate avanti. Peraltro come ricordato da altri è stato il Presidente proprio Fugatti nel 2018, in uno dei suoi primi interventi, ad aver annunciato che questa Valdastico con l'uscita a Rovereto sud si farà, insomma in questi prossimi anni in cui il governo era il suo. Comunque tra le altre cose insomma che venivano dette dai consiglieri di maggioranza ci è anche stato ribadito che nelle altre regioni i collegamenti invece sono stati fatti e nessuno ha detto niente rispetto ai collegamenti che sono stati fatti.

Quindi non so, Brebemi, la Pedemontana veneta, eccetera, eccetera. Allora ho deciso di andare a dare un'occhiata per capire se veramente qui nessuno ha detto niente e ho trovato, ne ho trovati più di uno ma insomma questo mi sembrava quello più chiaro che vorrei citarvi, è un articolo che ho trovato sul Corriere della Sera, quindi insomma un giornale anche che, diciamo, leggiamo tutti ecco, non troppo schierato, magari qualcuno non lo legge per scelta, ma insomma sono comunque giornali che, diciamo, arrivano almeno sui telefoni di ciascuno di noi.

Rispetto a queste autostrade o questi collegamenti che sono stati fatti, si legge che c'è stato quasi un miliardo di euro di perdite. Questo è il titolo. A cui si aggiungono 4,6 miliardi di debiti che nei prossimi anni potrebbero triplicare. "Il fallimento politico e contabile del nuovo sistema viabilistico lombardo-veneto sta in questi numeri. Contabile perché le infrastrutture in questione, quindi l'autostrada Brescia-Bergamo-Milano, la tangenziale esterna milanese, le due Pedemontane, quella lombarda e quella veneta, continuano a collezionare pessimi risultati di bilancio a causa del combinato disposto fra bassi incassi e alti costi gestionali. E poi politico perché queste strade semideserte, dal pedaggio extra lusso, sono tutte figlie di un disegno comune, cioè quello delle due giunte regionali da sempre guidate dal

centrodestra costruito sul Project financing, la soluzione evocata in tutti questi casi in cui le risorse pubbliche scarseggiano. Funziona così: il pubblico chiede a un privato di progettare, costruire e gestire un'opera e in cambio gli concede il diritto di sfruttarla attraverso l'incasso dei pedaggi e una garanzia per accedere al credito. Un fiume di denaro da restituire alle banche, ma che dato lo scarso traffico rimane congelato, perché l'attività può continuare grazie a costanti iniezioni di risorse pubbliche. Come si fa infatti", dice la giornalista in maniera retorica, "a far fallire un'azienda privata dalle cui sorti dipende un'infrastruttura pubblica? La madre di queste contraddizioni per la quale il pubblico affida al privato un'opera salvo poi salvarla da se stessa si chiama A35 Brebemi. Sono 62 chilometri di autostrada che collegano la bassa bresciana alla periferia orientale di Milano, messa in cantiere nel 2009 dalla Giunta Formigoni che la riteneva un'opera necessaria.

L'investimento iniziale per 1,7 miliardi di euro è stato finanziato da Intesa Sanpaolo.

Inaugurata nel 2014 ha sempre scontato un grave problema di competitività nei confronti della quasi parallela e più economica A4 e così nei suoi primi 10 anni di servizio ha inanellato perdite per 560 milioni e un debito di 2,2 miliardi di euro, tanto che a Intesa nel 2020 sono subentrati gli spagnoli di Aleatica, società a sua volta controllata dal Fondo pensione australiano. Dal 2016 Brebemi ha cominciato a beneficiare di contributi pubblici per un totale di 360 milioni di euro. La tangenziale est. Malgrado difficoltà e insuccessi, il modello Brebemi viene riproposto anche nella genesi di tangenziale est esterna, concepita dalla Giunta Maroni per collegare la Brebemi alla A4 e alla A1 Milano-Napoli. Attiva dal 2015 recentemente è passata da Autostrade per l'Italia al Gruppo Gavio. Nel 2023 la Teem è andata in rosso di 4,2 milioni di euro su un giro d'affari di 85, portando il suo passivo totale a quota 170 milioni e un indebitamento oltre 1,1 miliardi. Pedemontana lombarda. Questa è la grande incompiuta", dice la giornalista. "La A36, nota come Pedemontana lombarda che con un esborso di 3,5 miliardi contende alla A35 il primato di autostrada più costosa d'Italia. Nel bilancio 2023 sono segnati 11,9 milioni in rosso, facendo così salire a oltre 106 milioni le perdite pregresse. Soci di controllo in questo caso un ente al 100 per cento pubblico, cioè la regione Lombardia. Nei conti pesano i 37 milioni di oneri pagati sul finanziamento di 900 milioni erogati dalla regione Lombardia a cui si aggiungono gli 1,7 miliardi erogati dalla BEI.

Lo scopo era quello di velocizzare gli spostamenti nell'area nord di Milano collegando le province di Varese, Bergamo e due aeroporti, Malpensa e Orio. La prima tratta collegata al raccordo con la A8 è stata aperta nel 2015, invece per il tratto di connessione alla A4 non sono ancora iniziati i lavori. Qui però non ci sarà un nuovo tracciato, ma si trasformeranno in autostrada i 10 chilometri di Milano-Meda entro l'inizio delle Olimpiadi invernali di Milano-Cortina del 2026". Quindi non saranno per niente felici i pendolari che ogni giorno utilizzavano gratuitamente questa superstrada e che fra un paio d'anni dovranno sborsare in pedaggi almeno quattro euro al giorno sempre che rimangano i costi di oggi.

Diciamo che il Project financing piace anche agli amministratori veneti. "Le stesse logiche sono state infatti applicate all'opera che almeno sulla carta dovrebbe alleggerire dal traffico

l'autostrada Serenissima, vero cancello d'entrata in Italia di tutto il traffico merci provenienti dall'est Europa. Una gestazione iniziata nel 1990. La società individuata dal Project financing è la SIS. I lavori iniziati nel 2012 si sono conclusi la scorsa primavera e il 25 giugno al casello di Montecchio Maggiore per l'inaugurazione era presente lo stesso governatore Luca Zaia che ha dichiarato: "Gli studi dicono che rimarremo in passivo per i prossimi nove anni". Il costo finale ipotizzato dalla Corte dei Conti è di 12 miliardi di euro. Ma come si è arrivati a questa somma? Come detto in un ordinario Project financing il titolare della concessione compensa le spese, e fa profitto in generale, attraverso i pedaggi, mentre per la Pedemontana questa è stata ribaltata nel 2017. Non riuscendo i privati a ottenere dalle banche le linee di credito necessarie per finanziare i cantieri, la regione ha quindi proposto una soluzione inedita: accollarsi il rischio di impresa impegnandosi a versare ogni anno un contributo ai privati, in media circa 300 milioni di euro a tranche per i 39 anni di concessione, in cambio dei ricavi generati dai pedaggi. Ma anche qui per raggiungere il pareggio di bilancio serve molto traffico. Finora le previsioni non sono brillanti dato che si stima per il 2025 di totalizzare ricavi per soli 80 milioni di euro".

Insomma dati che ulteriormente qualche dubbio lo mettono, almeno lo mettono a me. Mi avvio piano piano alla conclusione, cambiando però anche soggetti perché altrimenti la Lega mi dice che mi occupo solo di loro. Quindi c'è un'altra questione che, diciamo, vorrei portare all'attenzione ed è questa. Nei giorni scorsi appunto cercando di documentarmi per questo dibattito, perché ribadisco il tema è molto complesso e le cose sono davvero tante e nonostante io abbia cercato di fare la mia parte sono certa che mi sfugga ancora qualcosa, ho però trovato una frase che faccio mia e la condivido perché esprime in maniera precisa l'idea che i trentini si sono fatti in questi anni, in questi decenni sulla questione Valdadastico. Cito la frase che oggi voglio fare mia: "Prima di prendere certi tipi di scelte, bisognerebbe prestare particolare attenzione per evitare di andare contro gli interessi del Trentino piegandosi così alla volontà degli amministratori veneti". È una frase, assessore Marchiori mi spiace che lei non ci sia, che ho trovato in un documento ufficiale del PATT su carta intestata con tanto di Stella Alpina. È un documento del 2 aprile del 2019, forse la sua prima uscita pubblica, forse, come segretario del PATT, posto che la sua elezione è datata 22 marzo. Due documenti, uno del PATT della Vallagarina, l'altro del PATT della Valsugana che portano in calce anche le firme di due vicesegretari di Marchiori, Lorenzo Conci e Roberta Bergamo. Due documenti che rappresentano due punti di vista, quello della Vallagarina e quello della Valsugana, ma entrambi dicono no alla Valdadastico.

Leggo quello della Vallagarina. "Il PATT della Vallagarina esprime forte preoccupazione in merito alle dichiarazioni del Presidente della Provincia Fugatti che ha annunciato la decisione, condivisa con il ministero, di iniziare a progettare il completamento della Valdadastico con uscita a Rovereto sud", sempre gli stessi. "Preoccupa soprattutto il fatto che il tutto accada senza un confronto preventivo con i territori e le amministrazioni interessate da questa opera, con totale indifferenza rispetto alle criticità che le comunità lagarine hanno

sempre espresso riguardo ad essa". Probabilmente avevano letto anche le prese di posizione dei sindaci del luogo. "Ribadendo la nostra totale contrarietà all'uscita in Vallagarina della Valdastico, informiamo che stiamo organizzando una serata pubblica sul tema, la quale avrà luogo entro metà aprile, ed a seguire una giornata di mobilitazione con gazebo in ogni comune della valle dove verrà lanciata una raccolta di firme contro il completamento della Valdastico in Vallagarina, e per ribadire ancora una volta che per gli autonomisti vengono sempre prima gli interessi del Trentino, dei trentini e la salvaguardia del nostro territorio, e che riteniamo quindi inconcepibile anteporre ad essi le spinte e gli interessi del Veneto". Beh, direi che questo documento è molto chiaro e anche oggi ha certamente la sua validità, come quello anche peraltro del PATT della Valsugana. Eccolo qui.

"I coordinamenti PATT di Alta e Bassa Valsugana chiedono chiarimenti sulla proposta della Giunta Fugatti: l'uscita a Rovereto sud non ridurrebbe il traffico pesante in Valsugana. Il Presidente della Provincia autonoma di Trento, Maurizio Fugatti, ha annunciato l'avvio dell'iter per completare la Valdastico e portare il suo sbocco sulla A22 all'altezza di Rovereto sud. Le sezioni della Valsugana si uniscono alle preoccupazioni espresse dagli autonomisti della Vallagarina. L'uscita a Rovereto sud, infatti, non risolverebbe il problema del traffico pesante in Valsugana. Il PATT della Valsugana ritiene di fondamentale importanza il completamento della Valdastico come da tracciato proposto e approvato dalla Giunta Rossi, per evitare che il traffico pesante proveniente dal Veneto settentrionale si scarichi ulteriormente sulla statale della Valsugana andando a compromettere una situazione già delicata. Prima di prendere certi tipi di scelte bisognerebbe prestare particolare attenzione per evitare di andare contro gli interessi del Trentino piegandosi così alla volontà degli amministratori veneti. La Valdastico infatti deve essere un'infrastruttura creata per contenere e indirizzare in modo sostenibile il traffico pesante, garantendo lo sviluppo economico del territorio senza comprometterne l'aspetto ambientale e la sicurezza stradale".

A questo punto davvero mi chiedo cosa è cambiato in questi cinque anni. Forse come Saulo sulla via di Damasco, anche l'assessore Marchiori e i dirigenti attuali del PATT sono stati folgorati sulla via di piazza Dante. Trovo anche un articolo del 17 ottobre del 2021, quindi sono passati due anni dai documenti del PATT della Vallagarina e della Valsugana. Il PATT era ancora all'opposizione della Giunta Fugatti e non c'era ancora stata la folgorazione del 2023. Leggo dalla Gazzetta delle Valli del 17 ottobre 2021. "Manifestazione del PATT e dei cittadini della Vallagarina a Rovereto e a Spino di Vallarsa per contestare il progetto di realizzazione della Valdastico A31 con uscita Rovereto. Il PATT è e sarà sempre contro la Valdastico, ha detto Simone Marchiori, segretario del PATT, che ha chiesto alla Provincia di organizzare un referendum". Qui non è il partito, i due vicesegretari a parlare. Qui tra virgolette sono riportate le frasi dell'attuale assessore. Scrive la giornalista: "La doppia manifestazione, organizzata dalla sezione PATT di Rovereto con la segreteria provinciale, per dare voce ai cittadini della Vallagarina e della Valle di Terragnolo e alle amministrazioni comunali che da anni combattono contro il progetto, si è svolta prima a Rovereto e sul lungo Leno, poi a Spino

di Vallarsa, davanti all'ingresso dell'acquedotto che rifornisce Rovereto e la Vallagarina. Il PATT, ha spiegato Simone Marchiori, è contro la Valdastico per rispetto dell'ambiente, utilità dell'autostrada e il Trentino deve saper scegliere e non subire le decisioni altrui perché la A31 è voluta solo dal Veneto. La realizzazione dell'autostrada, ha ricordato il segretario della sezione PATT di Rovereto Davide Gamberoni, potrebbe incidere negativamente sulla sorgente di Spino, portando anche alla sua distruzione. Spino è un luogo simbolico perché è il crocevia di quattro territori, Vallarsa, Trambileno, Terragnolo e Rovereto, che hanno più volte espresso la loro contrarietà alla Valdastico". Frasi che si sono sentite dire dalla parte della minoranza in questi giorni più volte. Leggo ancora un pezzo di articolo per chi non avesse capito:

"Marchiori e Gamberoni hanno puntato l'attenzione sul tema dell'autonomia del Trentino nella decisione della A31: i territori, hanno detto, vanno ascoltati e le scelte non vanno imposte. Ricordiamo, concludono Marchiori e Gamberoni, che veniamo scelti per il rispetto del nostro territorio, per le montagne, i laghi, per l'aria, per un turismo lento e sostenibile. Siamo il Trentino. Difendiamolo: no alla Valdastico senza se, senza ma". Per amor di cronaca vorrei dire che Gamberoni oggi è un consigliere dell'amministrazione di centrosinistra che guida il comune di Rovereto e quindi come disse bene la consigliera Demagri ieri: è una questione di coerenza alle volte.

Cosa è cambiato in questi tre anni? Cosa ne ha fatto il PATT di quelle dichiarazioni tanto chiare quanto convinte? Forse davvero c'è stata una conversione sulla via di piazza Dante o meglio si potrebbe ricordare un'altra citazione: Parigi val bene una messa. È la frase attribuita a Enrico di Navarra che non ebbe dubbi sull'abbandonare la propria fede e convertirsi al cattolicesimo pur di salire sul trono di Francia diventando il tal modo Enrico IV. Mi tengo gli ultimi 10 minuti.

(Intervento dall'aula)

No, un po' di più. A meno che non me li abbiano aggiunti.

PRESIDENTE

No.

MAULE (Campobase)

Me li avete aggiunti? Prima sono partiti da 30 e io però ne avevo 6 da prima.

PRESIDENTE

Per continuare la prosecuzione?

MAULE (Campobase)

Sì, eventualmente mi tengo 10 minuti per dopo.

PRESIDENTE

Prego, consigliere Cia.

CIA (Gruppo Misto)

Grazie, Presidente. Confesso che non ero intenzionato a intervenire su questo argomento ritenendo colleghi presenti in aula ben molto più addentro alla materia e di conseguenza ritenevo che fosse più che sufficiente ascoltare. Tuttavia ho sentito un sacco di informazioni anche contraddittorie e per cui ho detto: "Dai, due parole le facciamo". Io ho sentito le contraddizioni che la collega Maule ha voluto, così, evidenziare, dichiarazioni di tizio che dice una cosa ieri e ne indica un'altra. Diciamo che se vogliamo essere onesti, insomma, attraversa un po' tutta l'aula, probabilmente tutti i consiglieri hanno in qualche modo preso posizioni che poi si sono anche rimangiate, ma questo non giustifica che comunque abbiano un peso. Allora mi vien da dire che ormai siamo in un tempo in cui anche le posizioni sono in continua transizione, sono come il genere, se vuoi cambiarlo e non si vede perché, insomma, scandalizzarsi più di tanto, nel senso che ormai siamo in piena transizione. Quindi bene ha fatto a ricordarlo, ma più di tanto ormai non possiamo neanche scandalizzarci, perché insomma fa parte del tempo in cui ognuno di noi vive.

Io ho sentito, ovviamente non è la prima volta che sento il no alla Valdastico, il perché il no alla Valdastico, inutile. Magari quelli della Valsugana non la pensano così, magari quelli di Trento la sentono di meno, quelli di Rovereto anche, non lo so. Progetto generico ho sentito poc'anzi dire. È 50 anni che continui a fare sto progetto, certo che a forza di rimettervi mano, più che generico diventa piuttosto confuso, geriatrico, ingarbugliato. Più che un progetto ormai è un labirinto da cui non siamo capaci a venirne fuori. Costoso, eh certo, anno dopo anno questi costi aumentano, non c'è dubbio. Diciamo che noi possiamo stare qui altri 50 anni, ma non meravigliamoci che fra 50 anni il costo sarà ancora maggiore. Certo costano di meno le chiacchiere o i discorsi che facciamo noi, però hanno dei risvolti dal lato pratico sulle scelte che comunque comportano dei costi. Poi ci si è giustamente preoccupati della questione paesaggistica perché poi è questo anche il tema e che quindi va a deturpare, così, quello che è il quadro paesaggistico del nostro territorio, quindi dannoso per l'ambiente. La Valdastico è dannosa per l'ambiente, così è stato anche detto. Quindi mette a rischio falde acquifere, eccetera, eccetera. Io non so, collega Bisesti, sarebbe interessante sentire quali danni ha fatto quel tratto che è stato realizzato nel Veneto, perché potrebbe essere anche un precedente interessante da capire se ci sono stati danni, che tipo e quali sono stati i benefici e che tipo di benefici. Poi è stato detto anche che non serve perché non porta turismo e la collega Parolari aveva anche citato, interessante, il giornale Il T, dove nella cronaca della Vallagarina il Presidente della Apt aveva fatto tutta una serie di dichiarazioni dove diceva che la crescita per quanto riguarda la presenza turistica ha superato il 10 per cento, ovviamente per le capacità, però ha volutamente o in modo distratto ignorato che non due righe dopo, subito dopo dichiara il Presidente della Apt che la zona non ha una grande ricettività purtroppo, perché tante volte tu investi sulla ricettività se hai la domanda, altrimenti non investi. Quindi quando si danno informazioni magari diamole un po' complete. Sicuramente grazie allo sforzo che sta facendo il territorio di attrarre turismo, questo arriva, però c'è

anche un limite legato al fatto che evidentemente la domanda non è sufficiente per andare a investirci ulteriormente.

Ma forse la motivazione che più mi ha colpito del no alla Valdastico è che avvicina la suocera.

(Risate)

Questa credo che sia la motivazione più interessante e più convincente mi vien da dire. Allora poi un'altra espressione che mi ha colpito, dai banchi del centrosinistra è stato detto: "Non è che noi non siamo favorevoli alla Valdastico se esce in un territorio, invece lo siamo se esce in un altro territorio". Beh avremo modo di dimostrare che questa affermazione non è veritiera, ma arriviamo al momento opportuno. Quindi poi ci sono state tante altre motivazioni, giustificazioni al no alla Valdastico.

Bene, permettetemi però di dire una cosa. L'unico consigliere credibile sul no alla Valdastico è il consigliere Degasperi. Mi dispiace, collega, tirarla per la giacchetta, però è l'unico. Perché? Perché è l'unico credibile? Non condivido, ma gli riconosco la coerenza. Perché è l'unico credibile quando dice no alla Valdastico? Guardate, io ero presente in questa aula nel 2015 quando il 7 settembre, sono andato a recuperare il documento, ecco il 7 settembre 2015 il collega Degasperi presentò una mozione. In questa mozione parlava di traffico, parlava di piano socio-economico legato al tema che si stava sviluppando ossia la Valdastico e poi parlava anche di studio dei trasporti. Dopo aver fatto una analisi seria, approfondita, che uno può condividere o no, ma sicuramente non può non riconoscere lo studio che c'è dietro, lui conclude questa mozione impegnando l'allora Giunta, che era rappresentata dal Presidente Ugo Rossi, ovviamente con una coalizione di centrosinistra, in quest'aula attualmente di quella coalizione è presente il collega Manica e la collega Maestri, oltre che il sottoscritto, Kaswalder e il Presidente Fugatti. Ecco in questa mozione... E Tonina, scusatemi. Ma anche lì insomma...

(Intervento dall'aula)

Giusto, giusto. Ecco, con questa mozione lui impegna la Giunta ad opporsi, non a ciapà tempo, a far finta, a indicare altri tracciati, a fare altri studi. No, no, ad opporsi alla realizzazione sul territorio provinciale del progetto dell'autostrada A31 Valdastico nord e a perseguire gli obiettivi dello spostamento del traffico merci dalla strada alla ferrovia, che anche in questi giorni abbiamo sentito riprendere questo tema, e della diminuzione dell'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico dell'autostrada A22. Anche il tema dell'inquinamento era uno dei motivi per cui insomma bisognava dire di no alla Valdastico. Bene, allora credo che nella storia di quella legislatura, collega Degasperi, ma forse anche di quella successiva e magari anche di questa, sia stata la mozione che ha ricevuto meno consenso, cioè ha ricevuto solo il suo voto favorevole, se le può... Però ha peso specifico. Allora gli altri consiglieri, quelli citati e che appartenevano alla maggioranza di allora, hanno votato a favore, cioè hanno votato contro, scusatemi, questa mozione che chiedeva quello

che chiedete oggi, chiedeva esattamente opporsi alla realizzazione sul territorio provinciale di questa benedetta Valdastico.

(Intervento dall'aula)

La firma è Degasperi, è sua la mozione. Non la avevo...? Mi pare che l'avevo detto. Allora mentre hanno votato, diciamo, a favore anche, oltre che i consiglieri dell'allora maggioranza, quindi c'è in questo caso il collega Manica e la collega Maestri e anche l'attuale assessore Tonina, avevano votato a favore, cioè contro questa mozione che chiedeva di opporsi, ha votato contro il sottoscritto, io ho sempre mantenuto quindi lineare la posizione, ha votato contro l'attuale Presidente Fugatti, che su questo ha sempre avuto una linearità che non gli si può non riconoscere. Ecco perché vi dico che l'unico in quest'aula che può in qualche modo vantare una coerenza nella richiesta al no alla Valdastico è proprio il consigliere Degasperi. Come, diciamo, gli unici in quest'aula rispetto al 2015 che possono vantare la stessa coerenza nel dire sì alla Valdastico sono io, il Presidente Fugatti e basta, non mi pare altri, di quelli della legislatura ovviamente in cui era Presidente Ugo Rossi.

Quindi l'ostruzionismo che voi fate è legittimo. Poi ho sentito che qualcuno si è un po' quasi scandalizzato di un post dell'assessore Failoni dove in qualche modo dice: "Bisognerebbe poter anche governare". Ma guardate che ad ogni volta che ci troviamo di fronte all'ostruzionismo, la richiesta di chi in quel momento rappresenta la Giunta o comunque fa parte della maggioranza di acconsentire che chi governa possa governare non è nuova, non è solo l'assessore Failoni che nel suo post ha richiamato a questo auspicio. Io vorrei ricordare, me lo ricordo molto bene, che la collega Maestri legittimamente nella legislatura, in cui appunto era Presidente Ugo Rossi, durante un Consiglio dove si faceva ostruzionismo come si fa oggi disse la stessa cosa: "La maggioranza ha il diritto di governare" e mi è sembrata una richiesta legittima, per dire che quello che mi è sembrato che scandalizzasse la maggioranza, almeno alcuni esponenti della maggioranza, quando hanno letto che l'assessore Failoni o che qualcun altro si sia espresso dicendo: "Abbiamo il dovere e il diritto di governare", quindi auspicando anche interventi sul regolamento che non riusciremo mai a fare, né il centrodestra né il centrosinistra, ahimè, praticamente, diciamo, prende una posizione stizzata per niente, perché è una cosa che un colpo a destra e un colpo a sinistra emerge, giusto collega? Ecco, quindi io l'ho voluto ricordare per dire che è un'esigenza che emerge tutte le volte che una realtà si trova a governare.

Quindi qualcuno ha definito ostruzionismo resistenza. Però quando ho sentito questa frase, mi sono chiesto: "Ma resistenza a cosa?" Sì, resistenza a cosa? Resistenza contro la coerenza, mi vien da dire, perché vi ho citato prima le posizioni assunte mica 60 anni fa, pochi anni fa, le posizioni assunte pochi anni fa e quindi oggi le chiamate resistenza. Beh, insomma, bravi. Quando qualcuno pone l'accento sull'ostruzionismo come un ostacolo al governare, non vuol dire che si vuole imporre la censura, ma è un dato di fatto che questo ostruzionismo in effetti impedisce di portare a termine un percorso, tra l'altro sapendo benissimo che a suo tempo

voi stessi, quando era il momento di votare la mozione del consigliere Degasperi nel 2015 dove diceva di opporsi alla Valdastico, avete votato contro questa mozione e quindi non eravate contro la Valdastico. E dirò di più. La Valdastico, vada come vada questo Consiglio, il tracciato comunque un tracciato c'è e verrà realizzato, se verrà presentato un progetto. Quindi l'obiettivo era cercare di trovare magari la possibilità di un percorso o di un margine sul territorio maggiore per poter individuare magari un percorso più funzionale.

Quindi quando la collega, mi pare sempre Parolari, parla di rapidità della resa dopo che i colleghi di maggioranza hanno fatto il loro intervento nella prima giornata, dove tra l'altro insomma ognuno si prende il tempo per esporre quello che ha da esporre. Poi mi fa sorridere: quando la maggioranza non dice niente ci si lamenta perché nessuno dice niente, quando dice qualcosa ci si lamenta perché dice qualcosa e poiché magari non dice abbastanza si parla di rapidità della resa. C'è poco da meravigliarsi anche di una rapidità della resa, perché di fronte alle contraddizioni che giustamente voi avete evidenziato nei riguardi del centrodestra, ma che io vi ho ricordato per quanto vi riguarda come centrosinistra, non ci si può che arrendere. Non ci si può che arrendere, non c'è più da discutere e quindi uno a un certo momento dice: "Bene, lasciamo che si sfoga e vada come vada".

Allora sempre per rimanere sul tema delle contraddizioni, io vorrei ricordare anche che in marzo 2021, quindi qualche anno fa, ripeto nel marzo 2021 era stata portata in Consiglio provinciale una risoluzione a firma dei consiglieri di minoranza, anche allora, del centrosinistra. In questa risoluzione, sempre per rimanere sul tema della coerenza, si contestava la possibilità di creare questa Valdastico, il prolungamento quindi della Valdastico che interessasse il casello autostradale di Rovereto ossia che portasse verso il casello autostradale di Rovereto, però la stessa risoluzione, e quindi vuol dire che non si era contrari, indica come alternativa la Valdastico che avrebbe dovuto uscire a Caldonazzo. A Caldonazzo, poi attraverso la valle del Centa San Nicolò proseguire fino a Mattarello, quindi a casa dell'onorevole... Come si chiama l'onorevole del PD? Ferrari. E poi qua qualcuno avrebbe dovuto comunque studiarci una bella rotatoria perché arrivavano tutti lì, sarebbe venuto fuori un gran casino. Ecco, allora questa è una risoluzione che è stata presentata e votata dal centrosinistra. Quindi passare dal proporre un percorso che non vada a toccare Rovereto, ma che vada a uscire a Caldonazzo, quindi non potete poi venirmi a dire che non è che non siamo favorevoli se la Valdastico esce in un territorio mentre lo siamo se esce in un altro territorio. È una contraddizione. Voi eravate favorevoli alla Valdastico, anzi l'avete proposto, che usciva a Caldonazzo, mentre vi siete messi di traverso quando c'è l'uscita della Valdastico a Rovereto.

Allora altra cosa interessante, perché poi per uscire addirittura dai confini della nostra Provincia richiamo un intervento dell'onorevole Alessandra Moretti. Eh beh, è dei vostri. Non l'ho mica tòlt mè. L'è dei vòssi. Lei ha dichiarato e fatto scrivere: "Voglio la Valdastico nord". L'unica volta che ha ragione. È arrivata anche ad aggiungere qualcosa in più: "Il governo riuscirà a portare a casa quest'opera". Alla faccia. "Il governo riuscirà a portare a casa questo

e altri cantieri perché è attraverso quest'opera", sentite, "infrastrutturale che si tutela il territorio". Qua dicono che il territorio si massacra, lei invece dice: si tutela il territorio. Ecco, allora io vi ringrazio per tutte le volte che ci ricordate le nostre contraddizioni perché è pur vero che, insomma, la contraddizione poi si esplicita meglio se quando poi uno parla con il pensiero di altri questo succede. Quando io non sono portatore di un mio pensiero, ma sono, diciamo, il prestanome e la voce del pensiero di altri, è facile andare in contraddizione. Quindi fate bene a ricordarcelo perché così ci stimolate a pensare magari anche con la nostra testa anziché con quella di altri, però invito a fare la stessa cosa anche voi. Invito a fare la stessa cosa anche voi. Grazie.

PRESIDENTE

Grazie, consigliere. Prego, consigliera Maestri.

(Intervento dall'aula)

Fatto personale per che motivo? Prego, per fatto personale. Vediamo qual è. Prego, consigliere.

ZANELLA (Partito Democratico del Trentino)

Per fatto personale, ma solo per chiarire. Sa, capisco che è stato detto, spero con ironia, immagino con ironia, però insomma mi si è attribuito il fatto che il motivo per cui sarei contrario alla Valdastico è per non raggiungere la suocera. Onestamente, scusi, volevo chiarire, volevo solo chiarire questo, che la premessa che la suocera abiti al di là di dove verrebbe la Valdastico e il fatto che diciamo no alla Valdastico non sono due cose correlate, perché il motivo è evidentemente politico e non personale. Grazie.

PRESIDENTE

Bene, era prenotata la consigliera Maestri. Prego, consigliera.

MAESTRI (Partito Democratico del Trentino)

Grazie, Presidente. Anch'io come Degasperi, la consigliera Maule e altri colleghi ho notato che la Valdastico ha restituito alla maggioranza la voce e sono stata anche contenta di sentire molti interventi della maggioranza, perché alcuni coloriti mettendo aeroporti laddove non ci possono essere, altri almeno coloriti, hanno tutti espresso la loro puntuale convinzione sulla bontà di questo provvedimento. È forse una delle poche volte che la compagine di maggioranza prende il coraggio e si iscrive uno dopo l'altro ad inizio dibattito e salutiamo con grande gioia il fatto di aver ritrovato, almeno all'inizio, un dibattito e un confronto con la maggioranza, un confronto che peraltro è venuto subito meno poiché, a parte questo momento, per lo più la maggioranza da quest'aula è stata assente. Badate bene, noi non l'abbiamo ancora incominciato l'ostruzionismo. Eh no, non l'abbiamo ancora incominciato.

(Intervento dall'aula)

Dopo ne ho anche per lei, assessore Failoni. Non l'abbiamo ancora incominciato perché se voi aveste ascoltato i 14 interventi della minoranza, avreste sentito dati, riflessioni, capacità di analisi critica, proposte anche negative rispetto al vostro modo di pensare, ma avreste sentito 14 consiglieri e consiglieri che hanno prodotto pensiero. E produrre pensiero non è ostruzionismo, come sapete.

Voi avete come i soldatini di piombo infarcito le prime ore del dibattito d'aula con il vostro sì a questo provvedimento, incuranti di qualsiasi riflessione. Avete detto sì a prescindere dall'assenza da parte della Giunta di un qualsivoglia piano della mobilità. Avete detto sì ignorando le indicazioni contenute nel Protocollo trasporti del 2000 in attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991, che dice: "ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico interalpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, attuando un più consistente trasferimento su rotaia dei trasporti e in particolare del trasporto merci". Avete detto sì trascurando del tutto l'incoerenza della proposta con le politiche europee in ambito di mobilità e con i principi di sviluppo sostenibile. Avete detto sì ponendovi in contrasto con il documento preliminare della Strategia provinciale per lo sviluppo sostenibile, Spross, e i principi e le finalità del Piano urbanistico già approvato. Avete detto sì non tenendo in alcuna considerazione la contrarietà espressa dagli enti locali direttamente e indirettamente interessati rispetto alla soluzione di corridoio pianificato. Avete detto una serie di sì acriticamente, come se le strategie del piano, le strategie ambientali, il trasporto da gomma a rotaia per voi non esistessero, come se nulla fosse successo in questi anni, come se inneggiare alle strade fosse ancora davvero il volano di sviluppo del nostro Trentino. Molti interventi... Io però, Presidente, chiederei un po' di silenzio perché capisco che sono tra le ultime e tutti hanno già imparato tutto, però...

PRESIDENTE

Chiederei da parte di tutti un po' di silenzio, cortesemente.

MAESTRI (Partito Democratico del Trentino)

Avrei diritto di dire anche la mia. Molti interventi hanno puntato il dito sull'ostruzionismo. L'ostruzionismo dimostra il grado di vulnerabilità del percorso legislativo e non è semplice definire il limite dell'ostruzionismo. È semplice dire: "Chi governa ha i numeri per portare avanti il suo programma e ha il diritto di decidere". Appunto, ha i numeri, ha talmente tanti numeri che può superare anche l'ostruzionismo. È vero che chi governa ha il diritto di portare avanti il suo programma, così rispondo anche a Cia. Sì però rispettando le regole stabilite dai regolamenti, che non più tardi di qualche settimana fa il consigliere Guglielmi sventolava come la Bibbia, nel rispetto del linguaggio della democrazia istituzionale, del rispetto delle minoranze. A proposito dell'ostruzionismo, già qualche mio collega l'ha citato, ne sa qualcosa l'allora onorevole Calderoli, oggi ministro, che presentava nel 2015, 85 milioni di emendamenti al ddl costituzionale di riforma del Senato e più vicino a noi ne sanno qualcosa l'allora consigliere, oggi Presidente Fugatti e l'oggi consigliere Cia che nel 2016 sul ddl Buona

scuola presentarono 14 mila emendamenti. Per non parlare di ciò che è successo sul disegno di legge dell'omofobia o sulla doppia preferenza di genere. Questa maggioranza dimostra, e non è la prima volta, una certa idiosincrasia per ogni forma di collaborazione e confronto. La regola aurea della democrazia è il riconoscimento del pluralismo.

Altri interventi di maggioranza ci hanno detto che dobbiamo fare in fretta perché bisognava decidere, che il Trentino ha dormito e intanto che il Trentino ha dormito abbiamo avuto la Brebemi, la Pedemontana e nessuno ha detto niente. Mi pare che sia stato il consigliere Paccher. A dir la verità, come ha ricordato il consigliere Cia, non abbiamo dormito e non siamo il partito del no, perché avreste potuto esplorare la già possibile fattibilità del corridoio previsto con tutte le procedure previste da noi messe in campo con la mozione testé citata da Cia, che però dice: "affrontare prioritariamente i nodi della ferrovia come priorità strategica; partecipare al tavolo dell'intesa portando le ragioni che hanno in questi anni condotto alla motivata e non pregiudiziale contrarietà alla realizzazione dell'opera, cercando di trovare una comune soluzione ai problemi del traffico dei trasporti che riguardano il Veneto e il Trentino, della logica di corridoio in premessa descritta e alle condizioni precisate, a partire dalla non più indifferibile scelta strategica a favore della ferrovia; e a ribadire il ruolo prioritario e strategico per la mobilità provinciale, interregionale e internazionale che la nuova ferrovia del Brennero in corso ora ricopre". Questa era la mozione che noi avevamo firmato. Ha ragione Cia, l'abbiamo votata. Su questa, vista la vostra fretta, vista la necessità di correre, vista la voglia di Valdastico, cosa avete fatto? Nulla mi pare e ora ci venite a dire che siamo il partito del no, il partito del contro, quando avete dormito, dormito per cinque anni.

Ma a proposito di Brebemi e di Pedemontana, lo ha già fatto la consigliera Maule ma vorrei ritornare sul mito della Brebemi e della Pedemontana, perché quando Paccher dice delle cose, a Paccher bisogna anche rispondere. Allora quel progetto di finanza, finanza di progetto pubblico-privato, ha portato a costruire la Brescia-Bergamo-Milano, 62 chilometri di autostrada che collegano la bassa bresciana alla periferia di Milano. Investimento 1,7 miliardi di euro e dai primi 10 anni di servizio ha inanellato perdite per 560 milioni e un debito da 2,2 miliardi di euro. Dal 2016 la Brebemi ha cominciato a beneficiare dei contributi pubblici per un totale di 360 milioni di euro, un Project financing di fatto sostenuto da soldi pubblici, mentre a incassare il pedaggio è una società privata. È un modello leghista, il modello del lombardo-veneto questo, perché riguarda anche la Pedemontana. Il Project financing piace al Veneto, ai lombardi-veneti. La Pedemontana è una gestazione iniziata nel 1990. La società individuata dal Project Financing è la SIS, formata da gruppo piemontese Fininc, eccetera, eccetera. I lavori sono iniziati nel 2012, si sono conclusi la scorsa primavera e il 25 giugno al casello di Montecchio Maggiore per l'inaugurazione era presente Luca Zaia, che disse: "Gli studi dicono che rimarremo in passivo per i prossimi nove anni". Luca Zaia. Il costo finale ipotizzato alla Corte dei Conti per la Pedemontana è di 12 miliardi di euro, ma come detto nel Project financing il titolare della concessione compensa le spese e fa profitto attraverso i pedaggi, mentre questa Pedemontana ribalta questa situazione. Come la ribalta? Non

riuscendo i privati a ottenere dalle banche le linee di credito necessarie, la regione ha proposto una soluzione inedita: accollarsi il rischio di impresa impegnandosi a versare ogni anno ai privati circa 300 milioni di euro a tranche per i 39 anni di concessione in cambio dei ricavi generati dai pedaggi. Allora Luca Zaia eh. Luca Zaia, Lega.

(Intervento dall'aula)

Grande Presidente. E grande sa perché? Perché intanto che chiede l'autonomia differenziata, sulla quale come sapete noi nel Trentino abbiamo una posizione non sicuramente ostacolante, statalizza i buchi di bilancio, mentre appunto chiede risorse e competenze per l'autonomia differenziata. Questa ansia da infrastrutture doveva essere il segnale del grande sviluppo e diventa un problema di debito che pagheranno i cittadini. Non vorremmo che la matrice Zaia ce l'avesse in tasca anche Fugatti e non vorremmo che anche rispetto alla Valdadige venisse proposta una simile soluzione.

Gli interventi della maggioranza ci hanno anche detto che siamo esponenti della politica del no. Un bel giorno il Presidente Fugatti, appena insediatosi o poco dopo, ebbe a dire in una sua intervista con saggia perspicacia: "Eh, adesso ho capito cosa vuol dire governare. Forse io ho esagerato quando ero di là in minoranza". È vero che ha esagerato, anche perché il Presidente Fugatti governa su che cosa? Su quello che doveva essere il partito del no, cioè su noi che abbiamo avuto la maggioranza per diverse legislature. Governa su chi? Sul lascito di chi? Noi. Ha investito in ricerca, innovazione e intelligenza, ha investito sul traslare il trasporto dalla gomma alla rotaia, ha investito sulla qualità del vivere nelle valli, ha investito su un Trentino che guarda a nord come l'orizzonte di miglioramento, ha investito su un turismo volano di sviluppo ma non vorace ed invasivo, ha investito sulla cultura, sui grandi musei, ha investito sulle connessioni. Direte: "Ha investito, investito, investito". Siamo il partito del no? Governate sui risultati di quello che voi definite il partito del no. Aprite gli occhi e smettetela di fare bieca propaganda.

Altri ancora ci hanno detto... Anzi no, altri ancora no, uno. Allora sappiamo che alla buvette succede di tutto. La buvette non è l'aula e ciascuno può dire quello che vuol dire, ma chi riveste una carica istituzionale di grande importanza, quale quella di assessore, non può dileggiare la minoranza alla buvette davanti ai sindaci dicendo: "Eh, tanto loro" segnando noi "si divertono così". Non può, vero assessore Gottardi? Non può, perché lei ha un vestito istituzionale e del rispetto delle minoranze dovrebbe farne bandiera. Dovrebbe, so che non è vostro costume.

Assessore Failoni, glielo ho detto che qualcosina gliela devo dire. Non posso mica risparmiarla. Lei ieri ha avuto modo di scrivere su Facebook la sua esternazione che io rispetto e che tra l'altro come può pensare non condivido, però non ha il diritto di definire questa minoranza sparuta. Non siamo sparuti. Siamo rappresentati di quel più del terzo del Trentino, di quelli che sono andati a votare. Voi siete di più semplicemente perché avete goduto del premio di maggioranza. Non siamo una sparuta minoranza. Rappresentiamo un

pezzo di Trentino vero e solido. Questo termine "sparuto" lo usi per qualche altra cosa, perché anche questo è segno di disprezzo. Sì, è segno di disprezzo. D'altra parte, assessore Failoni, i numeri li avete per portare a casa questa modifica, stiamo qua e non ci sono problemi. Non ci sono problemi, li abbiamo i 70 giorni. Poi entreremo nel bilancio, non c'è problema, però i numeri non li avete per modificare il regolamento perché il regolamento riguarda le regole della democrazia di quest'aula, ci vogliono i due terzi e finché non siete due terzi monocolori quel regolamento rimane così nel rispetto delle minoranze. Quindi per cortesia calma e gesso, rispetto dei ruoli, rispetto delle persone e rispetto delle intelligenze. Poi ci sono...

(Intervento dall'aula)

È vero, è vero.

(Intervento dall'aula)

PRESIDENTE

Cerchiamo di evitare i dialoghi fuori microfono, per favore.

MAESTRI (Partito Democratico del Trentino)

Non mi pare un insulto. "Anche loro si divertono così" è un complimento, assessore Gottardi? Assessore Gottardi, per cortesia.

Io credo ci siano alcune questioni interne alla maggioranza che non sono risolte e qualche giravolta bello evidente per una sedia da assessore esterno, che è tanto esterno che mai si è visto in questo dibattito. Andrei alle già note dichiarazioni del PATT firmate dal Vicepresidente del PATT Lorenzo Conci, dal coordinatore del PATT della Vallagarina, che dicono: "Il PATT della Vallagarina esprime forte preoccupazione in merito alle dichiarazioni del Presidente della Provincia Fugatti, che ha annunciato la decisione condivisa con il Ministero di iniziare a progettare il completamento della Valdastico con uscita a Rovereto sud. Preoccupa soprattutto il fatto che il tutto accada senza un confronto preventivo con i territori e le amministrazioni interessate da quest'opera con totale indifferenza rispetto alle criticità che le comunità lagarine hanno da sempre espresso riguardo ad essa. Ribadendo la nostra contrarietà totale all'uscita in Vallagarina della Valdastico, informiamo che stiamo organizzando una serata pubblica", eccetera, eccetera, firmato Lorenzo Conci, Vicepresidente del PATT. Ancor di più. Poi andiamo in Valsugana e il comunicato è firmato dalla vicesegretaria del PATT Roberta Bergamo. Mi pare che lei Tonina la conosca, anche oggi credo che le abbia fatto una telefonata, giusto? Oppure la Bergamo ha telefonato a lei, non so, qualcosa deve essere successo mi pare di aver capito. Comunicato firmato dalla Bergamo: "Il Presidente della Provincia autonoma di Trento, Maurizio Fugatti, ha annunciato l'avvio dell'iter per completare la Valdastico e portare il suo sbocco sulla A22 all'altezza di Rovereto sud. Le sezioni della Valsugana si uniscono alle preoccupazioni espresse dagli autonomisti della Vallagarina. L'uscita a Rovereto sud, infatti, non risolverebbe il problema del traffico

pesante in Valsugana". Viene il mal di pancia, Paccher, a sentire ste cose, viene il mal di pancia anche alla Segnana eh, viene il mal di pancia, perché non l'ho mica detto io, l'ha detto la Bergamo. "Il PATT della Valsugana ritiene di fondamentale importanza il completamento della Valdastico come da tracciato proposto dalla Giunta Rossi". Eccoci qua, la nostra mozione sulla quale non avete fatto niente. "Per evitare che il traffico pesante proveniente dal Veneto settentrionale si scarichi ulteriormente sulla statale della Valsugana andando a compromettere una situazione già delicata. Prima di prendere certi tipi di scelte bisognerebbe prestare particolare attenzione per evitare di andare contro gli interessi del Trentino piegandosi così", udite, udite, "alla volontà dei veneti". Roberta Bergamo. "La Valdastico infatti dev'essere un'infrastruttura creata per contenere e indirizzare in modo sostenibile il traffico pesante, garantendo lo sviluppo economico del territorio senza comprometterne l'aspetto ambientale e la sicurezza stradale".

(Intervento dall'aula)

Arrivo anche con lui. Assessore Tonina, assessore Tonina, assessore Tonina...

PRESIDENTE

Scusate, io capisco che possa affiorare un po' di stanchezza, ma se avete bisogno di una sospensione per chiarirvi le idee... Allora cerchiamo di seguire in maniera dignitosa questa seduta, cortesemente. Silenzio, cortesemente. Prego, consigliera Maestri.

MAESTRI (Partito Democratico del Trentino)

Presidente, questi due minuti me li restituisce, vero? Perché per le intemperanze dell'assessore Tonina non posso perdere tempo prezioso. Assessore Tonina, sa che lei ha fatto bene a telefonare alla Bergamo, perché qualcosa che non va con voi seduti lì e la Bergamo che dice ste cose c'è, qualcosa che non va c'è. Adesso siccome lei invocava le prese di posizione del segretario, invocava che le ricordassi le prese di posizione del segretario che allora non era il suo segretario...

(Intervento dall'aula)

Infatti avete ragione, vi sto dando ragione. Lei ha fatto bene, dicevo, ma mi diceva: "Ricordami un po' cosa diceva quel Marchiori, dai". Eccomi qua. Quel Marchiori, il suo segretario che oggi lei vuole dimettere, diceva, 1 novembre del 2022, i Santi. I Santi, 1 novembre 2022: "Il PATT si è sempre opposto all'uscita della Valdastico in Vallagarina e continuerà a farlo. Sono queste le parole che vengono usate dal PATT in un comunicato stampa. Dopo i recenti passi fatti da Fugatti non sono mancate le critiche con chiari segnali anche dal Veneto". Sempre il comunicato a firma Marchiori dice che "il governo provinciale", udite, udite, senta, senta assessore Tonina, Marchiori dice che "il governo provinciale, stante anche le divisioni interne alla stessa maggioranza, si fermi a riflettere scegliendo per il bene dei trentini e non per una visione ideologica". Per Simone Marchiori "un investimento di quell'entità per essere sostenibile deve necessariamente portare beneficio ad entrambi i

territori coinvolti (Trento e Vicenza), cosa che attualmente non sembra essere in grado di fare. Si dimostri" dice sempre Marchiori "che all'ordine del giorno c'è lo sviluppo del Trentino. Se vi sono dati in merito (finora solo annunciati) che fanno propendere per l'uscita in Vallagarina vanno tirati fuori e resi pubblici, aprendo il dibattito. Si abbia il coraggio", conclude il coraggioso Marchiori "di tornare indietro e riprendere in mano la soluzione che, non solo a noi, sembra accontentare il maggior numero di attori". Primo novembre del 2022, i Santi. Poi abbiamo avuto... Assessore Tonina, prima ci sono stati i santi, poi ci sono stati gli esterni. Gli esterni.

(Intervento dall'aula)

I morti li farete voi. Non riguarda noi il vostro equilibrio interno, ma mi pare che siete sulla strada giusta, politicamente parlando eh. Politicamente parlando.

(Intervento dall'aula)

Parlavo del PATT, assessore Failoni. È del PATT lei adesso? Parlavo del PATT.

Allora torniamo, ora che abbiamo messo un pochino le manine là nelle contraddizioni, perché... La consigliera Bosin dove è? Il valido Kaswalder è sempre qua a tenere alta la bandiera dell'autonomia, gli va riconosciuto, l'assessore Marchiori ghost. È esterno, esternissimo, esternato, esternalizzato. Sì ecco, Tonina lo può esternalizzare, con contratto giusto però eh. Tornerei alla variante al PUP, perché adesso che abbiamo messo le manine lì un po' dove non si doveva o non si voleva o non si voleva vedere, è meglio tornare un po' in media res.

La variante al PUP non è un provvedimento qualsiasi, ma ha una valenza strategica e politica fondamentale. Però qui dentro si dice che possiamo votarla tranquillamente, perché non si decide niente. Così come la si può votare tranquillamente perché, come dite voi, non si decide niente, la si può anche ritirare tranquillamente perché tanto non decide niente. O c'è qualcosa che non va in questo vostro "non si decide niente" ed è una balla, perché è una balla, oppure ritiratela, perché se non cambia nulla avete la mozione già citata da Cia, andate avanti su quella strada lì se non cambia nulla, ma mi pare che ci siano alcuni elementi che mi vanno a dire che qualcosina cambi e molto. Vado ancora sulle questioni tecniche che tutti i miei colleghi autorevolmente con grande capacità hanno esplicitato. Vorrei però sottolineare che questa è una variante blindata, non modificabile, dato il processo partecipativo rafforzato. Ma andiamo a vedere cos'è il processo partecipativo rafforzato.

Qualche giorno fa, lunedì se non erro, mattina, noi in una sorta di melassa abbiamo accolto qui il CAL. Non noi, ma la Giunta l'ha accolto in una sorta di melassa, accarezzando i sindaci e snocciolando la Giunta numeri di investimenti: vi abbiamo dato, vi abbiamo dato, vi daremo, vi siamo vicini. Sottolineando la vicinanza della Giunta ai territori, dicendo che la Giunta fa il giro delle comunità, va ogni venerdì in qualche paese, stabilendo però che cosa? Un rapporto uno ad uno, Giunta-sindaco. La storia dei cappelli in mano, sindaco col cappello in mano, è una storia molto antica che mi pare però ingiustamente dal vostro modo di operare

rafforzata. Di fatto è un tradire il rapporto con i comuni e con la sua collettività dei comuni. Si potrebbe anche dire che vabbè l'avete traditi lì, però quando si fa il progetto partecipativo rafforzato e si consultano i comuni non si può non tenere conto e non tenere in minima considerazione i pareri e le deliberazioni dei comuni che sommati rappresentano almeno la metà degli abitanti del Trentino solo perché queste osservazioni sono contrarie. La legge provinciale del governo del territorio all'articolo 2 postula la necessità del confronto tra la Provincia e i comuni e fa specifico riferimento al principio di partecipazione, partecipazione e valutazione di rango costituzionale. Allora andiamo a vedere cosa è successo. Comune di Aldeno ha deliberato di esprimere la propria contrarietà, il consiglio comunale di Tenna ha deliberato...

(Intervento dall'aula)

Erano tre i comuni. Il comune di Terragnolo... Kaswalder, il comune di Terragnolo?

(Intervento dall'aula)

Ecco, bene. Il comune di Terragnolo ha espresso la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento. Il comune di Besenello ha formulato la proposta di revoca della procedura di variante urbanistica, confermando la propria opposizione e piena contrarietà alla pianificazione. Mori ha espresso la piena contrarietà alla pianificazione dell'intervento oggetto della variante al PUP. Pomarolo conferma la propria opposizione a qualunque strategia pianificatoria. Pergine Valsugana evidenzia le carenze di analisi e dovrebbe essere preceduta da momenti non rituali di presentazione e discussione pubblica. Isera ha espresso la piena contrarietà alla pianificazione della variante PUP. Arco evidenzia come il completamento del corridoio di accesso ad est si presenti come un progetto privo di una visione di insieme. Alta Valsugana e Bersntol ha sollevato molteplici profili di criticità. Kaswalder, Altopiano della Vigolana, Bosentino, Centa San Nicolò, Vattaro e Vigolo Vattaro, ha rinnovato l'opposizione espressa dai singoli comuni alla realizzazione della Valdastico che possa compromettere dal punto di vista idrogeologico il massiccio della Vigolana, intende difendere la salute del cittadino... Lo leggo perché magari gliela avevano riferita sta cosa, che loro, i suoi, lassù territorialmente contrari. Il comune di Trento, ne ha già parlato la mia collega Franzoia, ha messo sul piatto la sua contrarietà. Il comune di Nomi ha confermato la propria opposizione. Il comune di Calliano a mezzo del sindaco ha messo sul piatto la sua contrarietà. Il comune di Caldonazzo si è espresso rispetto al documento preliminare con preoccupazione rispetto a qualsiasi forma di infrastrutturazione del territorio. Lavis ha evidenziato molteplici profili di criticità, mi pare che sia il PATT lì, in ordine al documento preliminare. La Vallagarina, la comunità, ha espresso la propria piena contrarietà. E poi il comune di Brentonico, eccetera. Però Presidente Soini, sa che cosa mi ha colpito quando ho letto questa cosa che è veritiera, perché ci sono citati tutti gli atti? Che il comune di Ala, lei ha conosciuto nel 2022 il comune di Ala, si ricorda chi fosse il sindaco, vero? Presidente Soini, il

comune di Ala dice che il comune di Ala solleva profili di forte criticità rispetto all'intervento sulla variante. Provi a parlare con quel sindaco per vedere se è ancora d'accordo con lui.

PRESIDENTE

Quale sindaco, chiedo scusa?

MAESTRI (Partito Democratico del Trentino)

Del comune di Ala.

PRESIDENTE

Quello di adesso?

MAESTRI (Partito Democratico del Trentino)

Del 2022.

PRESIDENTE

No, nel 2022 c'ero io.

MAESTRI (Partito Democratico del Trentino)

È del 2022 quella roba lì.

PRESIDENTE

Il comune di Ala si è sempre astenuto.

MAESTRI (Partito Democratico del Trentino)

È del 2022 quella roba lì. Vabbè, comunque andiamo avanti. Non la prenda sempre sul personale, stiamo facendo politica.

PRESIDENTE

Intervengo anch'io ogni tanto così mi tengo attivo.

MAESTRI (Partito Democratico del Trentino)

C'è un'ultima riflessione che vorrei fare, mi par che qualche minuto... sì. Mezz'ora ma poi me la tengo per dopo perché qualcosa magari posso dire. Un'ultima riflessione che vorrei fare è dal punto di vista un po' della strategia. C'è una partita che sovrasta le nostre teste, anzi sono un paio di partite e sono partite di tipo politico. C'è una partita interna alla Lega, proprio sulle concessioni autostradali. C'è un vivace dialogo tra Luca Zaia e Matteo Salvini sul termine delle autostrade, perché Luca Zaia ha un'idea e Salvini ne ha un'altra. Cosa dice Luca Zaia? Dice: "Guarda, siccome l'autostrada che mi tiene dentro il passante di Mestre, la Cav, Concessioni autostradali venete, è in attivo e io vorrei portare dentro quella Cav lì anche la Pedemontana veneta", che come abbiamo visto è in forte passivo. "Ogni anno, io Zaia, devo dare 300 milioni alla SIS e non glieli voglio più dare. Io voglio che vada dentro nella Cav e quindi far assorbire alle autostrade venete, alla concessionaria autostradale veneta i debiti

della mia Pedemontana". Sembrava cosa fatta, solo che questa strategia di mettere a rimborso, diciamo, a costo della Pedemontana nasce dalla testa di Zaia insieme alla sua assessora Elisa De Berti. Vogliono sfruttare i margini finanziari che produce la tangenziale per asciugare i debiti della Pedemontana. Solo che Salvini, che è il segretario della Lega e quindi il segretario di Zaia, la pensa diversamente. E cosa fa Salvini? Anziché dar una mano al suo collega Zaia, costruisce uno scatolone e fa approvare il 9 aprile in Consiglio dei Ministri un decreto in cui nasce la società per azioni Autostrade dello Stato, interamente partecipata dal Ministero dell'economia e finanza e sottoposta a controllo analogo dal Ministero delle infrastrutture. "Una società", ha affermato il ministro, "tutta pubblica, che avrà il compito di gestire le autostrade statali a pedaggio". Dunque la scatola che Zaia si era inventato per prosciugare il buco della tanto osannata Pedemontana è stata ingoiata da Salvini. Mi pare che ci sia un conflitto piuttosto evidente dentro la Lega sulla questione in termini di gestione delle autostrade.

Ma veniamo anche a noi, perché anche qui in termini di gestione di autostrade qualcosa possiamo dire. Era il 29 dicembre 2023, quindi non tantissimi anni fa: Roma, governo di destra, Meloni, più che solido; la Lega nazionalista fondamentale; Trento, un Presidente piuttosto, come dire, eloquente, piuttosto pronunciato sull'infrastruttura del Trentino, piloni e cemento armato dappertutto. Cosa dice Zaia? Si incontrano, si parlano e Zaia dice all'inaugurazione della Pedemontana: "Il prolungamento dell'autostrada Valdastico è prioritario. Il completamento della Pedemontana", quella lì che costa tutti quei soldi che lui vorrebbe far pagare alle autostrade venete per asciugare il suo debito e che Salvini gli impedisce di fare, "dovrebbe andare a servire l'unico nuovo valico del Veneto verso nord, proseguendo poi sino al Brennero". E poi dice "con Fugatti", ma con Fugatti, "siamo d'accordissimo, nel senso che il Veneto ha il suo tracciato sino al confine. Per il resto decideranno loro se vorranno fare lo sbocco a Trento o a Rovereto". Decideranno loro. Questo dice Zaia. Salvini cosa dice? "Sono convinto..."

(Intervento dall'aula)

Non c'entra con sta partita, sa? Non siamo al governo. "Sono convinto che Veneto e Trentino possano trovare un accordo soddisfacente per entrambi. Da autonomista" dice Salvini "io non faccio infrastrutture sulla testa delle comunità, ma conto che Veneto e Trentino si accordino sulla soluzione più adatta. Se trovano un accordo, io sono a disposizione". A parte che dovrebbe essere a disposizione per tutti i trasporti ed evitare i disastri che sono successi ieri, anziché andare intorno a fare campagna elettorale ogni giorno, a parte quello, siamo contenti che lui sia disponibile. Però cosa succede alla fine di questa avventura? Succede che Fugatti, anzi prima di tutto Gottardi su un giornale... No, Fugatti dice: "L'iter è in corso per approvare la variante che allarga l'eventuale uscita a Rovereto sud. Il piano urbanistico provinciale relativo alla connessione del corridoio est è in fase di procedura verso l'aula". Lo diceva durante l'asestamento, ma poco prima dell'asestamento, era il 26 giugno del 2024,

l'assessore Gottardi dice: "Spetta al concessionario che ha ottenuto una proroga senza gara proprio sulla base di un collegamento le valutazioni di compatibilità e la presentazione dei dati rispetto alla soluzione migliore. Noi facciamo in maniera diligente il nostro lavoro". E Fugatti dice in più: "La variante apre alla possibilità dell'uscita a Rovereto sud. Siamo a conoscenza che alcuni territori", tutti quelli lì che sommano metà dei cittadini del Trentino, "non sono convinti, ma aspettiamo le proposte del concessionario". Ora scusatemi, io questa la chiamo "cessione di sovranità". Io pretendo, noi pretendiamo che il Presidente della Giunta provinciale, che il Presidente della Provincia tuteli il Trentino. Lo tuteli, lo promuova, si faccia parte diligente e non si faccia attraversare dalle autostrade degli altri e dai concessionari degli altri che sono sottoposti a ricatti interni alla Lega. Ma stiamo scherzando? Ma che Presidente è un Presidente che svende il Trentino? Che Presidente è? Allora "la proposta del concessionario, che valuta la compatibilità, arriverà e di fronte ai dati valuteremo". Ma stiamo scherzando? E la funzione del governo? E la funzione della decisione? E il facciamo in fretta? E il facciamo bene? Stiamo scherzando? Non a caso il Corriere di Vicenza scriveva: "Trento rimette in pista la A31 Valdadastico nord allargando il fronte entro il cui si potrà collocare il nuovo collegamento infrastrutturale tra Trentino e Veneto. Seguirà brindisi". Non città, non città. Solo che l'1 ottobre del 2024 il vostro Presidente Zaia, vostro della Lega, dice in un'intervista, gli chiedono: "Ma come è, come non è questa Valdadastico, Pedemontana?" "La vera questione" lui dice "è il rapporto tra il concessionario e il governo". Sempre Salvini. "Più precisamente il Ministro delle infrastrutture perché di mezzo c'è un tema di concessioni che non riguarda noi". Allora il Trentino si fa attraversare perché sarà il concessionario a dire, del Veneto non è più un problema e non può fare niente perché sarà il governo a dire, è una partita incredibile della Lega e alla Lega restituiamo con gli interessi la partita che fa patire al Trentino. Noi rimaniamo convinti che fare attraversare il Trentino da pur una galleria, ma dal sistema Valdadastico per accontentare le camere di compensazione delle concessioni sia un abominio e rimaniamo convinti che le tutele che il Presidente della Provincia autonoma di Trento mette a difesa del suo territorio versus il Veneto siano del tutto risibili. Non riteniamo questo Presidente in grado di rappresentare autorevolmente i diritti delle cittadine e dei cittadini del Trentino.

PRESIDENTE

Grazie. Prego, consigliere Zanella.

ZANELLA (Partito Democratico del Trentino)

Grazie, Presidente. Io prima di intervenire nel merito della questione, volevo fare un intervento sull'ordine dei lavori rispetto al fatto che oggi è il 3 ottobre e ricorre l'undicesimo anniversario della strage di Lampedusa. Quindi 11 anni fa 368 persone hanno perso la vita nel Mediterraneo, che ormai è diventato un cimitero con più di 24 mila persone che trovano all'interno del nostro mare, appunto che trovano posto, morte, nell'intento di attraversare

quel mare per cercare una vita migliore. Nel 2016 è stata istituita la giornata della Memoria dell'accoglienza e quindi ci tenevo oggi a ricordarlo visto che siamo in aula e finora nessuno di noi, appunto, ha evidenziato che oggi è questa data. Giornata della Memoria dell'accoglienza in un territorio che era accogliente e oggi purtroppo non lo è più e lo sappiamo. Quindi non voglio entrare nel merito della questione perché oggi siamo su un altro tema, però insomma credo anche che non sia giusto far scivolare via questa giornata senza portare una riflessione insomma rispetto al fatto che è una data importante.

Torno sulla questione Valdadstico. La questione Valdadstico la voglio prendere questa volta dal punto di vista appunto dell'importanza, di cui parlava poco fa nel suo intervento accorato la collega Maestri, della rilevanza che ha il Piano urbanistico provinciale all'interno del nostro ordinamento e quindi la pianificazione territoriale, quanto sia importante la pianificazione territoriale appunto nella nostra Provincia autonoma, perché è quella che determina appunto le modalità con le quali si sviluppa il territorio, tornando a quando nacque il Piano urbanistico provinciale e quindi siamo a cavallo di un'altra era, se vogliamo, geologica rispetto ai tempi veloci di sviluppo dell'umanità in questo ultimo secolo. Eravamo a cavallo fra gli anni Sessanta e Settanta e lì ci fu la lungimiranza di capire che serviva mettere delle regole allo sviluppo del territorio. Non dobbiamo però dimenticarci che il padre di quel piano urbanistico, che fu Bruno Kessler, figura relevantissima e se vogliamo secondo padre dell'autonomia dopo Degasperi, in quel momento di sviluppo tumultuoso del nostro territorio e con l'idea di far evolvere un territorio e farlo uscire dall'arretratezza socio-economica nel quale versava e si trovava, e sappiamo quanto la spinta riformatrice di Bruno Kessler abbia determinato le sorti di questo territorio rispetto a tante cose, l'università, la ricerca, la cultura, ma anche appunto lo sviluppo urbanistico, in quegli anni di sviluppo tumultuoso furono fatte delle ipotesi di sviluppo che per fortuna non furono realizzate, perché se fosse per le idee di allora lo sviluppo delle nostre valli avrebbe previsto anche ad esempio una strada asfaltata che attraversava il lago di Tovel e arrivava nei campi della Flavona e scendeva al Grostè. Questa era all'epoca l'idea di sviluppo del territorio. Ha previsto dei non luoghi come è oggi Marilleva, quindi comunque figlia di quello sviluppo urbanistico di modello di turismo degli anni Sessanta e Settanta è anche quel non luogo che è Marilleva, 1004 quanto meno, 900 è attaccata a Mezzana, ma Marilleva 1004 possiamo definirla un non luogo che faceva parte di un modello di sviluppo di quegli anni. Se pensiamo alle idee di allora di sviluppo turistico, si pensava di fare gli aeroporti nelle località turistiche. Sappiamo per fortuna ad esempio la strada che si voleva fare dentro il Brenta, cioè che andava dal lago di Tovel al Grostè, fu bloccata da Italia Nostra all'epoca, dagli antesignani degli ambientalisti che vinsero al Consiglio di Stato. Ma Bruno Kessler ebbe l'intelligenza di capire e di fermarsi, di capire che forse quel modello di sviluppo, pur essendo negli anni Sessanta e Settanta e prevedendo che serviva a sviluppare il territorio, perché sennò saremmo rimasti un territorio povero, capiva che c'erano dei limiti, cioè andare forse dentro le montagne con le strade non era il massimo e anche fare gli aeroporti al Tonale e a

Madonna di Campiglio forse non era il caso. Oggi abbiamo la ministra del turismo Santanchè che propone di fare l'aeroporto a Cortina d'Ampezzo. Forse senza dover fare la Valdastico se il problema è raggiungere l'aeroporto dal Primiero possiamo farlo anche a San Martino di Castrozza, cioè possiamo dire alla ministra Santanchè che dopo aver fatto l'aeroporto a Cortina d'Ampezzo può farlo anche a San Martino di Castrozza, così Brunet Airlines potrà trasportare i passeggeri dagli alberghi a cinque stelle, che abbiamo permesso di fare anche in quella valle, a non so, nelle migliori località del mondo direttamente partendo dalle località turistiche. Ecco, non è quello il modello di sviluppo che vogliamo, cioè son passati da allora 60, 70 anni. Quindi se in quel momento c'era bisogno di tirare fuori dalla miseria il nostro territorio, oggi siamo in un altro momento storico, per cui quando ci diciamo che se fosse per gli ambientalisti non avrebbero fatto neanche la A22, a me onestamente il paragone fa un po' sorridere perché di quella arteria che attraversa da nord a sud e, voglio dire, l'Europa è evidente che c'era bisogno, ma era innanzitutto un'altra epoca, ma c'era comunque bisogno perché non è che c'è bisogno di rimanere paralizzati e non muoversi. Ma oggi siamo in un'epoca in cui si sta trasferendo il traffico dalla gomma alla rotaia, siamo in un'epoca in cui bisognerebbe cominciare a capire come fare a muovere meno merci e produrle più vicino a dove si utilizzano e si consumano, sarebbe bene cominciare a consumare meno e siamo in un'epoca nella quale diciamo sempre, e l'abbiamo detto anche l'altro giorno quando abbiamo inaugurato il progetto delle gallerie in Val di Non, a Mollaro, mi pare a Mollaro che siano, giusto? Le gallerie dove mettere i server per il data center. Abbiamo detto, c'era scritto giustamente sul giornale l'altro giorno, che i dati sono una delle cose più preziose che abbiamo. I big data ormai ci fanno governare il mondo, ma forse sarebbe bene quei dati leggerli e usarli.

Io torno su sta cosa dei dati, perché uscendo dalle logiche Nimby, facciamola da una parte, facciamola dall'altra, per cui allora il PATT non vuole farla su Rovereto ma va bene farla sulla Valsugana, e alcuni candidati alle elezioni comunali prossime faranno la campagna per non farla sulla Valsugana ma farla su Rovereto, purché non la facciano dalla mia parte perché diventa questa. Prima di decidere se farla da una parte o dall'altra, bisognerebbe decidere se ha senso farla. Io torno su sta cosa, perché se non partiamo dai dati non capiamo cosa sia senso o non senso fare le cose, al di là del fatto che, ripeto, stiamo parlando di un'opera anacronistica che non avrebbe senso fare nemmeno se ci fossero grandi evidenze su benefici, che è evidente i benefici stiamo parlando di benefici sulla Valsugana, perché è sempre quello di cui parliamo, sulla SS47. Ma questi benefici ci sarebbero se noi facessimo questa benedetta Valdastico, al di là di dove viene fatta, se viene fatta con una serie di gallerie e una serie di viadotti in mezzo alla valle di Terragnolo, sventrandola e rovinandola o se la facciamo sulla valle del Centa sventrando e rovinando quella? Al di là di dove facciamo questa cosa, che è evidente che ha un impatto paesaggistico e ambientale enorme, al netto del fattore pedaggi che dobbiamo capire quanto quei pedaggi conteranno, cioè se saranno pedaggi di peso come in altre gallerie analoghe, ne ho parlato ieri, abbiamo gallerie lunghe, una sola

galleria lunga come la meno lunga della più lunga prevista nella versione sulla valle di Terragnolo che costa patrimoni, perché per passare col camion costa quasi 200 euro, e parliamo della galleria del Frejus, e lì ne abbiamo non una, quella è una delle gallerie. Mi pare che siano sei, però non vorrei dire una stupidaggine. La più lunga di quelle gallerie è lunga appunto come quella del Frejus, poi ce ne sono altre cinque. Quindi bisogna capire quanto costerà il pedaggio. Ma al netto di quello, posto che sia gratuita, se fosse gratuita e tutti la prendessero come prendere la Valsugana, dobbiamo guardare quanta gente oggi passa sulla Valsugana, ma non i 45 mila che passano tra Pergine e Trento, perché quelli partono da Caldonazzo, da Pergine, da Levico, da Borgo. Dobbiamo guardare quelli che effettivamente passano, entrano ed escono dal confine, perché su questa cosa qua mi piacerebbe che qualcuno desse una risposta, perché sono dodicimila 986. Durante il sabato e la domenica passiamo da 13 mila a 14 mila, più o meno uguale, va bene. Questi sono quelli che passano, non è detto che vadano dai Martincelli e quindi venendo da Bassano, eccetera, fino a Trento. Può essere che si fermino a metà o può essere, se sono in uscita, non stiano arrivando da Trento ma siano partiti a metà della Valsugana. Quindi bisogna capire quanti di questi sono traffico di attraversamento. Non lo sappiamo, ipotizziamo metà, sono sei mila, ma sono sei mila veicoli, cioè noi stiamo dicendo che facciamo un'autostrada per sei mila veicoli al giorno. Uno. Di questi 13 mila dal lunedì al venerdì, perché poi il sabato e la domenica diventano ancora meno, diventano 500, ma dal lunedì al venerdì passano 2 mila camion. Duemila camion, alcuni che anche questi si fermano perché quelli che vanno alla Fly a Grigno passano dai Martincelli ma si fermano quattro chilometri dopo e ripartono da quattro chilometri dopo e tornano indietro. Per cui di questi due mila camion facciamo anche che mille, mille e cinque vogliamo fare che attraversano, perché sarà una quota un po' più alta che attraversa, va bene. Qui noi stiamo facendo una autostrada per mille, 1.500 camion. Ora io capisco questa ostinazione a dire: "Facciamola a prescindere", perché capiamo che in un approccio che non è ideale rispetto a un modello di sviluppo, aderente a un modello di sviluppo, a dei valori appunto che hanno a che fare con quello che si pensa di come si dovrebbe evolvere il mondo, ma che è sì ideologico, perché l'approccio ideologico del "facciamola a tutti i costi" non è il nostro del "non facciamola a tutti i costi" che è argomentato. È il vostro ideologico del "facciamola a tutti i costi" perché bisogna farla e perché, come ha detto bene la consigliera Maestri, c'è dietro la questione del rinnovo di una concessione, che tra l'altro sta andando a scadenza senza che il concessionario abbia potuto realizzare l'opera, comunque non per colpa sua perché c'erano i territori che in questo momento non hanno trovato un accordo. Si deve capire poi se nel 2026 si vuol fare la follia di rinnovare la concessione mettendo ancora l'opera come vincolo per l'ottenimento della concessione, la realizzazione dell'opera. Io mi auguro che ci sia il buon senso, mi pare di no, ma il buon senso di espungere quest'opera dal pacchetto del rilascio della concessione. Mi auguro che ci sia questo buon senso, ma vedendo chi governa Trentino, Veneto e anche il Paese temo che questo buon senso non ci sia.

A proposito di chi governa il Paese, come diceva bene la collega Maestri, prendo anch'io un articolo di giornale dove, interpellato in commissione, il ministro delle infrastrutture Salvini diceva: "Sono in corso le valutazioni sui flussi di traffico e stiamo ascoltando i territori perché non vorrò più che grandi opere piombino sulle teste della comunità". Allora Salvini ci dice che non vuole che le grandi opere piombino sulle teste della comunità un giorno, il giorno dopo ci dice: "Veneto e Trento decidano oppure sarò io a scegliere per loro". Cioè quindi capite anche qua, quando parliamo di coerenza prima si ascoltano le comunità, il giorno dopo fa, in linea con quello che fate voi perché un giorno si ascoltano le comunità a seconda della convenienza, il giorno dopo si impongono le cose, ma il modello è il modello Salvini. Peccato che non si possa dire su due territori, uno di cui è la Provincia autonoma di Trento, se non decidono loro decido io. Non si può fare semplicemente perché la Corte Costituzionale a un certo punto prevede che per queste opere che attraversano il nostro territorio serva l'intesa rispetto alle infrastrutture che incidono appunto sul territorio trentino. Quindi non è che Salvini domani può decidere lui dove farla uscire, cioè o vi decidete o lo decido io. Attenzione perché chi difende la nostra autonomia, il Presidente Fugatti, davanti a un'affermazione del genere dovrebbe dire: "Attenzione, caro ministro. Sarai anche della Lega come me, però esiste un principio di intesa che va rispettato. Quindi tu da solo non decidi proprio niente. Decidono i territori". Bene, motivo per cui è stato istituito un tavolo paritetico a ciò dedicato tra la Provincia autonoma di Trento, la regione Veneto e lo Stato italiano, perché i territori appunto vanno ascoltati.

Allora forse abbiamo parlato a lungo di cosa pensa il PATT rispetto al fatto che non si voglia, hanno fatto le manifestazioni, abbiamo visto insomma al di là che poi dopo oggi il PATT chieda le dimissioni del suo segretario, del Presidente, insomma lo abbiamo visto correre qua oggi il Presidente probabilmente a tirare le orecchie a chi ha chiesto le sue dimissioni, al di là insomma che abbiamo visto il PATT appunto che aveva detto no, stop, gli striscioni alla sorgente dello Spino, in giro per le valli di Terragnolo a dire di non fare quella autostrada che uscisse con quella variante sulla Vallagarina, ma di contrari almeno a quella variante, non sappiamo sul resto, ma di sicuro a quella variante nella Vallagarina e Rovereto c'è anche Fratelli d'Italia che ad oggi in aula non è che si sia espressa a dirci cosa pensa. C'è qua solo il capogruppo però noi posizioni da parte del partito della premier non ne abbiamo sentite. Non abbiamo sentito nessuno che ci abbia detto...

(Intervento dall'aula)

Eh sì, infatti probabilmente si sta confrontando per esprimere una posizione il capogruppo, però ad oggi posizioni rispetto alla variante al PUP, che aprirebbe la possibilità di fare uscire la Valdastico nord, A31 nord sulla Vallagarina e su Rovereto non abbiamo sentito nulla, nonostante è nota la posizione di Fratelli d'Italia in quel contesto che è contraria, perché questo è. È una posizione di netta contrarietà in quel contesto e c'è una contrarietà evidentemente netta rispetto alla questione idrogeologica e alla questione del rischio per

quel territorio di danneggiare le fonti di approvvigionamento idrico. Pensiamo che la sorgente dello Spino è la sorgente più importante del Trentino in termini di portata e quindi insomma danneggiare quella fonte avrebbe evidentemente degli effetti drammatici. Effetti drammatici, tra l'altro rispetto alle sorgenti e l'acqua contenuta in quel massiccio, che è un massiccio unico quello della Vigolana, che si prolunga in giù, verso sud. È un massiccio dove già gli studi di 15 anni fa della Provincia quando si continuava a parlare di Valdastico, si cominciavano a ipotizzare le prime uscite e c'era già un progetto, come ci ha ricordato bene il collega Manica, esecutivo sull'uscita su Besenello, dicevano questi studi ripresi da un'interrogazione della Lega Nord in quest'aula, per dire che non è da bucare quella montagna, quindi nel 2012 pure la Lega Nord diceva che quella montagna non va bucata per il rischio idrogeologico. Questo diceva nel 2012, perché l'interrogazione che faceva rispetto al depuratore 3, quello di Trento sud, che è stato fatto fuori dalla montagna ma che inizialmente si voleva fare all'interno della montagna, era previsto un cunicolo esplorativo, che aveva evidenziato il fatto che lì è una montagna piena di acqua e che quindi è molto rischioso bucarla. All'epoca anche la Lega ci diceva: "Fermi tutti" e per dire "fermi tutti" prendeva gli studi della Provincia sulla A31, dicendo: "Guardate che gli studi della Provincia sulla A31", prendetevela quell'interrogazione, era firmata dai vostri ex colleghi che erano qua, adesso non c'è più nessuno, ma erano qua Penasa, Filippin, eccetera e dicevano appunto di non bucare quella montagna perché è piena di acqua. Adesso quella montagna tranquillamente la possiamo bucare perché è lo stesso, perché ci si incaponisce a fare un'opera che è ambientalmente dannosa, irragionevole perché fare un'opera per sei mila auto è irragionevole, uno sperpero di soldi pubblici perché il fatto che la paghi la A4 non è che, voglio dire, è gratuita.

(Intervento dall'aula)

Sì, ho finito il tempo. Non è che è gratuita. Ultima cosa e concludo vorrei solo chiedere, se i consiglieri di maggioranza vorranno farlo, per carità legittimamente possono farlo come non farlo, se ci spiegano rispetto ai dati trasportistici che abbiamo avuto il senso di quest'opera. Grazie.

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE MARIACHIARA FRANZOIA

PRESIDENTE

Grazie. Può intervenire il consigliere Stanchina. Prego.

STANCHINA (Campobase)

Grazie, Presidente. Se ci fosse la possibilità di dare un titolo a questa giornata, la chiamerei come una meravigliosa peraltro canzone di Lucio Dalla che si intitola "L'anno che verrà" ovvero "Caro amico ti scrivo", visto che sembra che il tema del giorno sia quello insomma della partenza di missive che chiedono più o meno rese dei conti a mio modesto modo di vedere, lo dico anche per il passato che ho avuto, anche corrette e mi verrebbe anche da

dire: "Finalmente", perché credo che quello che diversi miei colleghi hanno citato, ovvero le posizioni più o meno varie, vuoi del Partito autonomista in primis ma quelle silenti anche della prima forza nazionale ovvero Fratelli d'Italia, sono realmente preoccupanti per quanto riguarda il tema che stiamo trattando in aula, perché riassumendo allora mi verrebbe da dire: "Ma alla fine questa variante al PUP la vuole soltanto l'assessore Gottardi e la Lega?" Quella Lega per Salvini premier, del Trentino per Fugatti, anche qua che cambia nome un po' a seconda delle elezioni, ma che a questo punto prende silenziosamente ordini dalle sedi romane e quindi non lavora con intenzioni proprie? E quindi questo tanto grido all'autonomia che appunto nelle varie sagre o nelle varie giunte itineranti si professano i territori poi alla fine diventa un becero centralismo? Sono tutte domande alle quali gradirei, se qualcuno poi vuole ancora prendere la parola visto che sembra che andiamo lunghi...

(Intervento dall'aula)

Ma ci sono altre giornate, consigliere Paccher. Si è perso un pezzo forse, abbiamo ancora del tempo. Non c'è problema. Non c'è problema, potete parlare tutti serenamente, ma mi sembra fate un po' di fatica. Siete molto bravi però nella satira quindi evidentemente magari qualcuno potrà anche fare dell'altro oltre a fare il Consiglio qui. Ma vabbè.

Dico questo perché la fortuna di questi tempi rispetto a 60 anni fa e altro è che la tecnologia, tutti gli incartamenti, tutto quello che andiamo a salvare creano, e ce lo insegna spesso Degasperri in aula, una forte memoria storica al quale non si può dire: "Ma no, guarda che avevo detto così. No, avevi capito male", cioè carta canta e villan dorme. Ci sono tante carte che parlano, a partire dalle citatissime delibere dei numerosi comuni che hanno già detto come la pensano e non me ne voglia, consigliere Kaswalder al quale ho fatto un assist prima sulla lettera, adesso però ne dico una anche a lei, non si può sentire etichettare i comuni: questo è PD, questo è... perché non esistono comuni di serie A, di serie B, comuni amici, comuni nemici. I comuni sono enti che hanno la loro totale autonomia e dignità e si sono espressi in diritto e una norma che hanno sacrosanta, che è quella di deliberare e di decidere per il proprio territorio. Mi pare che le delibere citate finora e le varie discussioni sui territori e le prese di posizione dei segretari, dei segretari di sezione, dei dirigenti dei circoli o di altro siano molto, molto chiare. Forse oggi per qualcuno un po' cambiate appunto perché il vento ha soffiato da un'altra parte.

Proprio ieri sera ho visto un amico, ma non sapevo che quell'amico aveva ricevuto una lettera, l'ho letto stamattina sul giornale. L'ho visto un po' agitato, come sempre l'ho comunque salutato con educazione e mi sono fermato anche a fare due chiacchiere di politica e la mia domanda, quasi fossi stato veggente, è stata proprio quella: "Ma non dici proprio niente ai tuoi di intervenire su tutto il percorso che ai tempi assieme avevamo fatto per quanto riguarda la questione Valdastico?". La risposta ricevuta è stato un guardarsi la punta delle scarpe e null'altro e come sempre facciamo ci siamo salutati con una pacca sulla spalla e cordialmente, perché comunque il rispetto personale arriva prima di qualsiasi altra

cosa. Però questo mi ferisce veramente molto dentro, personalmente ma anche politicamente, perché assieme alla consigliera Demagri, assieme all'allora consigliere Dallapiccola, Ugo Rossi e tanti altri si era fatto un percorso che aveva una logica, che aveva un senso, che aveva una coerenza che arrivava proprio anche da un sentore forte sui territori ed eravamo proprio avversi e contrari a quanto già allora unicamente la Lega portava avanti, che era questa chimera, questo sogno di aprire questa discussione oggi che abbiamo in aula. Poi d'un tratto appunto cambia tutto, ma cambia proprio unicamente da due dei vertici del partito che poi arrivano però a macchia di leopardo cambiando le idee anche delle sezioni dei territori che oggi con uno slalom degno del miglior Tomba dribblano quelle che erano appunto dichiarazioni passate, fanno finta di dimenticarsi e quant'altro. Forse è l'età che tradisce sì, però volevo chiedere più che altro all'assessora Zanotelli, che è sempre molto presente e so che è molto attenta e ha le carte sempre aggiornate: quel famoso 2 agosto mentre molti di noi erano in ferie alle 9.40, che avete fatto la Giunta e l'assessore Gottardi ha portato quella delibera, è vero che la Vicepresidente e l'assessore esterno non c'erano? Erano assenti? Come mai non c'era l'assessore Marchiori a votare quella delibera? Perché io devo saperlo, perché ho un sacco di cose da dire, un sacco di sassolini da togliermi dalle scarpe e lo farò con educazione e correttezza, come penso di aver sempre fatto, però è sacrosanto che io chieda perché due assessori mancavano, due assessori che rappresentano proprio quella parte politica che è in discreta confusione per quanto riguarda l'esserci o non esserci al voto di questa delibera, perché a meno che non ci siano sofferenze sanitarie di un certo tipo che costringono magari ad andare spesso e volentieri ai servizi igienici, è difficile che non ci siano in Giunta in quel momento lì due assessori. Eh, cioè devo capire il perché non c'erano.

(Intervento dall'aula)

Ma no, ma non c'è mica nulla da nascondere. È un tecnicismo d'aula vecchio come il mondo. L'ha fatto un sacco di volte anche lei probabilmente, Bisesti. Non rida dai, che lo sappiamo tutti.

PRESIDENTE

Per piacere. Per piacere, lasciamo parlare.

STANCHINA (Campobase)

Ho detto di andare in bagno. Non mi pare di aver detto una cosa, abbiamo qui i wc, non so. Perché, ripeto, io vorrei avere una risposta del perché appunto oggi non c'è in aula, non c'era anche nei giorni scorsi e quel giorno lì alle 9.40 quando la delibera è arrivata in Giunta l'assessore Marchiori non c'era e quindi mi vien da pensare: il PATT quando il suo segretario non vota una delibera come si comporta?

(Intervento dall'aula)

Tonina non ha la tessera, l'ha detto lui.

PRESIDENTE

Per piacere, lasciamo finire.

STANCHINA (Campobase)

Allora nell'attesa che ci venga risposto politicamente a questa domanda, è chiaro che dobbiamo andare avanti, però non accetto nemmeno i commenti sulle mie ultime dichiarazioni dopo aver visto il circo che è successo oggi in aula, con battute più o meno pregevoli o di pregio. È stata un po' una discussione insomma che probabilmente perché presa anche sul tatticismo dei nervi ha chiaramente infastidito i più, però come molti miei colleghi han detto l'ostruzionismo fa parte anche di una dialettica politica, vecchio come la notte dei tempi come l'altrettanta tecnica che ho detto prima, del quale abbiamo maestri e mostri sacri ancora in quest'aula che prima erano in opposizione. Io me lo ricordo, sapete, il consigliere Cia in consiglio comunale quali battaglie ci faceva e lo rispetto per questo, per la coerenza. Lui era un duro, lo è tuttora, andava avanti fisso, ma non prendeva critiche da nessuno, ostruzionismo o non ostruzionismo. Lui andava avanti per la sua. Quindi oggi sentirsi fare un po' le prediche per quelli che sono gli strumenti d'aula secondo me è corretto rimandarle al mittente, perché qui dentro vige il regolamento d'aula, abbiamo un Presidente o in questo caso una Presidentessa del Consiglio che vigilano su un regolamento che deve essere applicato e sul quale i consiglieri possono tranquillamente lavorare.

Torno alla questione autonomia perché il forte dubbio è proprio quello che questo vento di scelta arriva da un vento nazionale e non abbia nulla di autonomo, nulla di autonomista, nulla di autogoverno e che ci venga imposto un qualcosa per aprire delle questioni che sono di forte interesse per qualcuno a livello nazionale perché magari barattate su qualche banco con altre situazioni.

(Intervento dall'aula)

Ma no, parlavamo di tessere. No, guardi. Le ripeto molto volentieri che avrei dato un titolo a questa giornata che è "L'anno che verrà" o "Caro amico ti scrivo" con Dalla. Ho cominciato così e da lì poi sono andato avanti, perché ho chiesto all'assessora Zanotelli che era in aula come mai alle 9.40 di quel fatidico 2 agosto 2024, l'altro ieri praticamente, quando l'assessore Gottardi ha portato la delibera che stiamo discutendo in Giunta non c'era l'assessore Marchiori e mancava la Vicepresidente. Ho parlato anche di un tecnicismo vecchio come il mondo in aula perché ogni tanto si deve andare ai servizi ed è venuto fuori il finimondo, sembrava che avessi detto chissà cosa. Allora chiedevo il come mai. È una scelta politica quella che è stata fatta di non esserci, era una svista, c'era un impegno istituzionale tale da non poter...? Perché succede anche questo. Volevo solo capire e penso come me tanti altri colleghi come mai, perché se fosse una presa di posizione il Partito autonomista oggi tramite il suo segretario, assessore esterno, deve spiegare qual è realmente la posizione, se la manina è su o la manina è giù, o se è rosso o verde come sentiamo in quest'aula, perché non abbiamo ancora capito. Non l'han capito le persone sui territori e non l'han capito tutte

quelle persone che hanno dato fiducia agli eletti del PATT e al simbolo del Partito autonomista, simbolo che vediamo se rimarrà a questo punto perché mi pare che si mettano in discussione parecchie cose.

Quando alcuni colleghi, l'ultimo il consigliere Zanella, hanno fatto anche una disamina storica su quello che è stato il PUP... Disamina è eccessivo ma comunque dai...

(Intervento dall'aula)

No, non è vero. Ha fatto una cronistoria interessante. Io volevo aggiungere, avendolo fatto anche ieri, anche alcune altre cose, cioè pensate che con il Piano urbanistico provinciale si è riusciti addirittura a definire e a creare ambiti di notevole importanza e che hanno reso questo Trentino grande nel mondo. Sto parlando che per la salvaguardia del territorio con il PUP sono nati i parchi naturali del Trentino: il parco Adamello Brenta, il parco di Paneveggio e delle Pale di San Martino. Cose che oggi probabilmente con queste pericolose varianti astratte andremo a violentare, non sul posto chiaramente ma in una strategia di strumento, di missioni, di valenza di un piano che appunto definiva dei parchi naturali addirittura al suo interno. Il Piano urbanistico provinciale ha creato quelli che sono i papà, ormai forse i nonni, cioè i comprensori, quelle che sono oggi le Comunità di valle. I comprensori li abbiamo avuti per un'intuizione all'interno del Piano urbanistico provinciale. Oggi noi discutiamo e parliamo ore e ore, depositiamo centinaia, migliaia di emendamenti per collocare o non collocare una strada che probabilmente per costi, per pedaggi, per territori avversi non si farà mai, però noi intanto mettiamo lì e apriamo, che se qualcuno un giorno si sveglia e le condizioni sono positive, magari facciamo il danno senza che nessuno si ricordi che c'è la possibilità di farlo, perché sappiamo benissimo che purtroppo tante volte tutte le decisioni prese qui hanno grande spolvero per due o tre giorni sulla stampa e poi purtroppo svaniscono e la cittadinanza, la politica, noi stessi abbiamo memoria corta. Ma noi dobbiamo essere garanti di questo, noi dobbiamo vigilare affinché questo non avvenga, non possiamo permettere di creare con una delibera una falla enorme in questo strumento che è il Piano urbanistico, perché questa variante è uno sfregio a quello strumento. Questa variante è folle rispetto a quello che è la salvaguardia e la visione futura di questo territorio. Questa variante è una variante dettata da un livello che ci chiede un sacrificio al quale i trentini devono rispondere fortemente no, perché abbiamo tutte altre possibilità per parlare di mobilità in altra maniera, di raggiungimenti di territori, di connessioni, di trasporto merce, di intermodalità e di tanto altro.

Allora la sollecitazione è quella, se serve, di aprire una revisione anche del Piano urbanistico provinciale. Apriamola con coraggio, buttiamo lì cinque temi fatti bene che servano per ragionare sui prossimi vent'anni a medio-lungo termine, cerchiamo di farci aiutare da chi a livello internazionale, mondiale, europeo, italiano ne sa di questi temi, cerchiamo di capire se queste idee poi che arrivano sono buone, se sono messe a terra sul nostro territorio e creano ancora ricchezza, salvaguardano l'ambiente, ci aiutano a gestire un turismo che forse sta

sfuggendo di mano perché non solo di numeri si può parlare, perché quella economia che oggi è gonfia potrebbe essere un enorme boomerang di svuotamento poi profuturo. Dobbiamo ragionare su questo perché sta cambiando il mondo, stanno cambiando le esigenze. Chi arriva da noi rispetto a 20 anni fa ha esigenze diverse. La gente viene qui non per trovarsi nuovamente in un traffico come a Milano piuttosto che con gli stessi eventi che trova al Circo Massimo a Roma. La gente qui viene perché sa che questo è un territorio di tranquillità, di pace, di aria pulita, che si vedono ancora tradizioni, cultura, storia di un certo tipo. Cioè ma voi avreste mai pensato 20 anni fa, 25 anni fa che i turisti chiedono di venire qui per alzarsi la mattina all'alba, andare in malga e fare l'esperienza della mungitura delle vacche? Ma chi avrebbe scommesso un euro 20, 25, 30 anni fa su questo? Chi avrebbe scommesso un euro che in Val di Non si inventavano di adottare un melo? Chi avrebbe scommesso un euro che oggi una mucca ha un nome ed è proprietaria di un bambino di Milano che l'anno scorso è stato qui da noi in ferie? Eppure oggi siamo qui.

(Intervento dall'aula)

Proprietà. Scusa, proprietà. Mi ero perso. E su questo veramente dobbiamo fare un ragionamento forte. L'Alto Adige che si sta portando fortemente e sta vendendo il marchio Land of sustainability sta facendo un ragionamento forte su questo, per far trovare a chi viene in questo territorio un ambiente diverso dal resto d'Italia, dal resto del mondo, ma non perché siamo diversi e vogliamo essere chissà cosa, perché siamo speciali nella nostra specialità ed è questo il grande vantaggio che abbiamo, che la nostra specialità ci permette di poter creare questa sorta di isola che è il Trentino, che fino ad oggi è stato laboratorio per molteplici temi, anche della mobilità ai tempi. Oggi forse siamo un po' più indietro di altri perché se andiamo a vedere certe altre esperienze, soprattutto sulla mobilità sostenibile, soprattutto sulla rotaia, sulle connessioni cittadine, forse qualcosa dobbiamo anche imparare, portare qui, smettere di essere autoreferenziali su alcuni temi e capire che il mondo ha l'opportunità anche di presentarci qualche cosa di buono. Su questo io credo non ci sia nulla di strano e quando lo riportiamo qua dobbiamo sapere che grazie alla nostra autonomia, grazie al fatto che noi possiamo legiferare e che possiamo ragionare all'interno di una comunità autonoma, può anche essere migliorato e portato quindi a terra con grande cognizione di cosa si sta facendo.

Abbiamo parlato di tante cose, abbiamo snoccolato dati, ci siamo fatti anche qualche battuta, abbiamo usato la dialettica politica che ci ha portato anche allo scontro e questo io credo comunque che sia sale della democrazia e che sia, a proposito di quello che ho detto ieri, l'andare esattamente al contrario di quello che è la pericolosità di correre verso un regime, perché il dibattito d'aula, anche se duro, è comunque una ricchezza che noi dobbiamo salvaguardare e dobbiamo stare attenti a non perdere. Questo lo dico con grande simpatia al consigliere Paccher, con il quale spesso si fa qualche scontro duro, lo dico all'assessore Gottardi quando mette le mani avanti e dice: "Comunque vadano le cose qui, si

fa" e ad altre persone che qui dentro hanno preso forse questo tecnicismo dell'ostruzionismo quasi come un oltraggio personale. Quando si varcano quelle porte lì, quando si varcano le porte di un'aula pubblica, di personale non c'è più nulla perché dopo uno scontro duro comunque si può uscire e bere un caffè insieme, perché sono due cose totalmente diverse: una è la gestione pubblica e l'essere garante della gestione pubblica, altri sono i rapporti privati e personali ai quali non deve mai mancare rispetto sicuramente e anche dialogo. Questo è poco ma sicuro.

Ci sarebbero molti altri temi da toccare. La preoccupazione è molto forte, è una preoccupazione anche dal punto di vista politico, ripeto, perché questi scossoni della non scelta di alcuni partiti è una cosa che non fa bene al Trentino tutto, non fa bene alla politica in un momento nel quale proprio alla politica viene chiesto ancor di più serietà, perché, guardate, andando anche verso il momento elettorale per quanto riguarda gli enti locali, noi non possiamo permetterci di offrire all'esterno spettacoli come quelli che avvengono ogni tanto, dove si abbassa veramente tanto il livello di discussione e dove le delibere come queste, che sono delibere di un'importanza epocale, vengano trattate così, con fretta, con battute più o meno simpatiche o con la leggerezza di dire "tanto alla fine facciamo quello che vogliamo", perché il tema non è davvero questo e il tema non è che Stanchina, Valduga, la Maestri, Bisesti o la Segnana vogliono fare qualcosa. Il tema è che la Provincia deve e ha il compito di fare il meglio per rappresentare la propria collettività, per rappresentare la propria cittadinanza e per rappresentare i propri territori. Questo lo dobbiamo fare riportando al centro la palla dell'importanza di avere la politica che governa i territori, perché dove non c'è la politica, c'è l'anarchia ed è ancora peggio, c'è il caos e noi dobbiamo spiegare a tutti, soprattutto ai giovani, e dobbiamo farlo dando anche esempio di sobrietà, di trasparenza, di serietà, che la politica è ancora il sale per la gestione e il governo dei territori, che se siamo qui e siamo così a livello trentino in questa condizione di ricchezza, di benessere, di un territorio che c'è e a livello italiano io dico con tutti i problemi della nostra beneamata Italia, comunque in un territorio di pace e possiamo garantire ai nostri ragazzi di studiare, di acculturarsi, di vivere tranquilli, lo dobbiamo alla politica e speriamo che la politica rimanda in questo solco. Ieri era un evento organizzato dalla scuola di mio figlio e il preside... No, ho sbagliato, non il dirigente scolastico, scusate. Il parroco, perché facevamo una messa di inizio anno, ha detto che nel mondo 400 milioni bambini non hanno l'opportunità di andare a scuola. Questi sono dati che ci devono far riflettere anche quando andiamo a votare una variazione del Piano urbanistico provinciale, perché noi dobbiamo renderci conto dell'opportunità che abbiamo qui e dell'opportunità che possiamo dare verso l'esterno con scelte oculate e fatte in maniera seria e rigorosa.

Ecco perché rigetto un pochettino quando l'ambiente degenera, perché, ripeto, ci può stare la battuta, ci può stare lo scambio, però bisogna tornare immediatamente nei ranghi della serietà che merita e impone questa aula e lo dobbiamo fare perché dobbiamo rendere conto alle persone fuori che non sono 35 come qui dentro, ma sono 500 mila e sono 500 mila

persone che aspettano che il loro destino venga garantito e al quale venga garantito anche un futuro. Allora l'appello al voto a questa delibera è quello di farlo in massima serietà, di usare la dialettica politica che qui dentro possiamo avere e di farlo con estrema correttezza e trasparenza, usando tutte le regole che la democrazia ci mette a disposizione. Grazie.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CLAUDIO SOINI

PRESIDENTE

Grazie, consigliere. Prego, consigliera Demagri.

DEMAGRI (Movimento Casa Autonomia.eu)

Grazie, Presidente. Come si suol dire: l'appetito vien mangiando. E per appetito intendo il discutere all'interno di quest'aula di un argomento così importante e così impattante ha permesso comunque in maniera anche continuativa di intervenire a tutti noi. Io pensavo di aver esaurito ieri gli argomenti, invece ad ascoltare poi i colleghi qualche altro spunto l'ho segnato e quindi mi sento insomma di rimmetterlo a quest'aula.

Beh, innanzitutto devo dire all'assessore Gottardi che è inusuale la pazienza che lei ha, che ha avuto in questi due giorni, insomma io mi sento di dirlo perché non abbiamo mai visto un assessore così paziente per tanto tempo e quindi questo insomma è un merito che le riconosco. Paziente ad ascoltarci, ogni tanto si segna qualche punto insomma, quindi qualche domanda magari ce l'ho e poi nella replica che vorrà fare, se la vorrà fare, attenderemo anche le risposte, però mi sento appunto di dirlo. A questo invece aggiungo al collega Stanchina che non ha ancora visto nulla o io spero di non vedere quello che ho visto nella precedente legislatura, perché qualche sceneggiata inopportuna l'abbiamo purtroppo insomma vista. Per cui per quanto mi riguarda il clima è assolutamente positivo e propositivo. È un clima positivo e propositivo che ci permette comunque poi di discutere, ci permette anche di avere posizioni politiche diverse, di avere la pazienza, di avere anche l'attitudine ad approfondire le questioni che vengono poste qui all'interno.

In quell'appetito però aggiungo anche un silenzio, il silenzio assordante del PATT. Mi dispiace insomma, mi sento un po' tirata per i capelli, ovviamente per il mio passato dentro quel partito. Ho capito che insomma è una cosa che ha dato un po' di preoccupazione, fastidio un po' a tutti i colleghi. Allora qualche riflessione anche su questa posizione del Partito autonomista la voglio fare e in particolare ovviamente vorrei tanto riferirmi all'assessore esterno, piuttosto che magari ai colleghi che con me non hanno fatto il percorso nella passata legislatura e io quindi so che cosa diceva quell'assessore esterno, so che cosa urlava, so che cosa scriveva. Anche voi lo avete recuperato nei documenti e quindi invece non so che cosa pensano i colleghi. Poi se vorranno dircelo, ci farà tanto piacere, per cui insomma il mio...

(Intervento dall'aula)

Esattamente. Dipenderà se troveranno altri lidi. La mia riflessione ovviamente, il mio disappunto va in particolare nei confronti appunto dell'assessore, ma perché ricordo

perfettamente le parole, ricordo perfettamente la posizione. Quindi anche quel comunicato che ho recuperato, quel comunicato del febbraio del 2023 dove diceva: "Chiara e inequivocabile contrarietà alla previsione di un'uscita. No alla Valdastico Rovereto sud. Non è una questione di poco conto, non solo perché riguarda un tema su cui Fugatti e la Lega hanno messo in campo preciso e ripetute prese di posizione, facendone oggetto di esplicita campagna elettorale, ma soprattutto ci diceva che era l'argomento che permetteva al Partito autonomista di decidere di fare una trattativa con il Presidente Fugatti". Quindi è strano che oggi non conosciamo la posizione o appunto sentiamo questo silenzio assordante da parte del Partito autonomista, che a febbraio lo trovava un argomento fondamentale di trattativa e quindi raccontava ai propri tesserati, agli elettori che sulla Valdastico avrebbe fatto le opportune riflessioni e oggi di riflessione su quell'argomento non ne sentiamo nemmeno una.

Prima per un attimo ho esultato quando ho visto la prenotazione del collega Kaswalder, che poi...

(Intervento dall'aula)

Ecco, io sarò contenta di ascoltarla, collega. Quindi questa posizione di incoerenza totale è quella che poi ci fa disaffezionare alla politica e questo è un argomento, credo, che passerà tanto sul nostro territorio, probabilmente anche determinato dalle ore di lavoro che passeremo all'interno di quest'aula, dalla nostra capacità di far arrivare ai trentini la tipologia di lavoro diversa, la maggioranza rispetto alla minoranza, del perché abbiamo deciso di voler rimanere tanto tempo a discutere su questo argomento e sarà la nostra capacità nel trasmettere anche questo sentimento che potrà darci modo di avvicinarci agli elettori. Quindi tenere in considerazione il volere dei trentini, quelli ovviamente che hanno un pensiero vicino al nostro, simile al nostro insomma, che ci appartiene, ma per altri versi insomma la maggioranza potrà dire la stessa cosa, ma è la nostra modalità di poter riunire quelli che sono i trentini con i politici. Ma è anche la coerenza che ci permette di fare questo passaggio. Finché la coerenza non esisterà, troveremo soltanto una forbice sempre più ampia, sempre più distante tra gli uni e gli altri e continueranno a dirci "voi politici" e questa è una frase veramente che mi fa tanto, tanto dispiacere. Guardate che non ne parlo del PATT con nostalgia, perché assolutamente non ne ho. Ho nostalgia di alcune persone, ma per fortuna mantengo ottimi rapporti con tantissimi colleghi che sono ancora vicini al Partito autonomista, ma è una nostalgia che mi porta a pensare come la mia scelta di allora era proprio legata alla coerenza e oggi ritrovo che quella coerenza non esiste nemmeno su una questione politica. Chiudo con il PATT perché ne abbiamo parlato davvero in grande abbondanza.

Ieri non ho fatto cenno a considerazioni che riguardano l'ambiente dell'agricoltura. Avevo tra i miei documenti la relazione prodotta dal Presidente della Cia, non del collega Cia ma della Confederazione italiana agricoltori, che ha trattato l'argomento veramente con prudenza,

con delicatezza, ma non si è fatto mancare l'impegno di dire che "l'agricoltura è una risorsa primaria, va tutelata e va promossa". Allora tutelata e promossa. Nella tutela credo che l'argomento del quale stiamo discutendo in questi giorni ci sta tutto. Tuteliamo il territorio, tuteliamo i terreni agricoli, tuteliamo un certo tipo di agricoltura diversificato ovviamente da zona a zona, tuteliamo gli agricoltori, tuteliamo i giovani che hanno voglia di avvicinarsi all'agricoltura perché di questo parla il Presidente della Cia dentro il documento. Parla di giovani che avrebbero voglia, che hanno voglia di prendersi in mano l'agricoltura come patrimonio importante del nostro territorio, ma se noi questo patrimonio tentiamo di portarglielo via, per esempio attraverso un'infrastruttura così impattante, questi giovani si chiedono: "Ma come? I nostri avi ci hanno lasciato un territorio fertile, un territorio vocato alla produzione agricola. È passata una generazione dove qualche vuoto rispetto a questa professione c'è stata. Adesso noi giovani abbiamo voglia di riprenderci in mano professione e territori e qualcuno invece sta pensando di ridurre la possibilità che i giovani possano effettivamente dedicarsi a questa nuova, non nuova, a questa professione anche in maniera innovativa", perché sappiamo insomma che sono passati anni, quindi anche l'innovazione dentro l'agricoltura, ovviamente su alcune azioni che vengono messe in atto per migliorare ovviamente il prodotto, per i giovani è molto più facile avere dimestichezza ed utilizzarle rispetto a chi l'agricoltore lo fa da tanti anni. Però so anche di tanti agricoltori ormai avanti con gli anni che non vedono l'ora di passare la mano a chi è più giovane. "Il tema del consumo di suolo in una zona come la nostra con una disponibilità orografica contenuta di terreni coltivabili è sicuramente molto sentito". Il consumo di suolo. Fra l'altro di consumo di suolo in questa consiliatura, legislatura ne abbiamo sentito parlare già in alcune occasioni, ma non torno su quell'argomento che l'abbiamo insomma messo nel cassetto. "Negli anni si è creata una bolla immobiliare legata al prezzo della terra che pesa sulle spalle degli agricoltori, eccolo, soprattutto dei giovani: accesso, disponibilità e costi degli appezzamenti rappresentano l'ostacolo principale all'avvio e allo sviluppo delle attività agricole e quindi al ricambio generazionale anche nel nostro territorio. I prezzi dei terreni non rispecchiano il reddito che poi producono in generale, ma assistiamo sempre di più a nuove costruzioni", quindi parla di costruzioni il Presidente, "ad esempio in Trentino nascono supermercati a velocità impressionante, alla conversione di terreni agricoli a usi industriali e commerciali". Dentro queste affermazioni ovviamente c'è il cenno anche alla Valdadige. "Questa riflessione" dice il Presidente nel presentare questa relazione "non vuole disegnare una contrarietà a priori per piani infrastrutturali importanti per lo sviluppo dei territori". Ecco perché dico che è velata, perché dice quel "non". "Ma Cia ha partecipato ad esempio al dibattito sull'alta velocità intervenendo..."

(Intervento dall'aula)

No, avevo già preavvisato che non facevo riferimento al collega Cia. "Attivamente a disegnare proposte, soluzioni alternative che potessero rispondere alle esigenze rilevate. Tuttavia

esprimiamo in questo caso", quindi stiamo parlando di Valdadige, stiamo parlando del periodo del settembre 2023, "una generale perplessità su progetti che possono ulteriormente diminuire i terreni disponibili adibiti all'agricoltura per infrastrutture in sé come per le fasce di rispetto previste e su progetti di ulteriori strade per trasporto merci rispetto all'alta velocità, in quanto vanno valutate le esigenze di connessione presenti nei territori anche in relazione alle possibili ricadute e ripercussioni delle infrastrutture per le zone interessate".

Mi fermo nella lettura di questa relazione, ma la considerazione che l'ambito dell'agricoltura ha espresso in una paginetta e mezza, la preoccupazione dell'esproprio di terreni per importanti infrastrutture, la preoccupazione che una delle peculiarità del Trentino, che è l'attività agricola, possa venir meno, ridursi e non dare più quelle opportunità ai giovani, in questo caso, che vogliono prendere in mano una professione tanto cara a tutti noi, con una produzione di prodotti importanti, un'esportazione. Ho letto in questi giorni la presenza di un Presidente di una cooperativa al G7 tanto orgoglioso di portare l'attività agricola al G7. Quindi anche l'orgoglio di portare al di fuori del Trentino. Ma questo orgoglio vogliamo tenercelo, vogliamo incrementarlo? Lo possiamo fare se manteniamo anche la terra. Ecco, questa era una delle argomentazioni che ieri non avevo esplicitato, quindi rispetto all'agricoltura.

Ho ancora un paio di considerazioni. La prima tiro in ballo l'assessore Tonina. Eh, non vorrà mica che siano solo gli altri.

(Intervento dall'aula)

Torna fuori, esatto. Torna fuori dall'aula. Perché sono andata a leggermi il resoconto di una famosa Terza commissione. Io non ero presente, ma ricordo che se ne parlò per parecchio tempo. Nel comunicato stampa c'è scritto: "L'assessore Tonina ha precisato che il CAL non si è espresso finora perché ha lasciato maggior tempo ai comuni per rispondere e ha chiesto di mettere a verbale che la prossima settimana il CAL si esprimerà". Andò così, vero assessore? Quel maggior tempo era ovviamente un bisogno di approfondire la tematica, di calibrarla, di ponderarla, di essere sicuri che la risposta del CAL fosse una risposta trasversale. Poi la risposta del CAL è arrivata, approfondita, in una posizione assolutamente negativa rispetto alla proposta del ddl 37 e quindi significa, e qui torno su quei famosi 50 anni, che se siamo qui come ho detto ieri dopo 50 anni a parlare ancora di questo argomento, significa che probabilmente c'è bisogno ancora di tanto tempo. Lì ricordo anche un collega che rappresentava appunto il Partito autonomista che diceva anche lui: "Vabbè insomma, se il CAL però non risponde, lasciamo che la commissione esprima un parere". E quella commissione esprime un parere rispetto a una delibera di Giunta. Quindi abbiamo avuto anche nella passata legislatura una Terza commissione che ha messo tanti punti negativi rispetto a questo argomento, rispetto a questo disegno di legge. Da qui il fatto che è un argomento nodale, è un argomento delicato, è un argomento vitale, è un argomento

impattante e io sono tanto contenta di aver avuto anche così tanto tempo per parlarne e per discuterne all'interno di questa aula. Non è tempo perso, ne sono sicura.

Assessore Gottardi, ho una domanda. Se se la segna e se così potrà darmi la risposta quando vorrà fare la replica: il ddl 37, prenda l'appunto ma non le servirà l'appunto, la Valdastico ha già nominato un commissario straordinario? La ringrazio se vorrà darmi risposta.

PRESIDENTE

Grazie. Prego, consigliere Degasperi.

DEGASPERI (Onda)

Buon pomeriggio. Intanto mi tocca ringraziare il consigliere Cia per la citazione sul bollettino, plurima. Grazie. E perché appunto mi ha permesso di rispolverare un documento che non è che mi fossi dimenticato, però essendo passati nove anni insomma lo davo per prescritto, ecco.

(Intervento dall'aula)

Esatto. Ma non me lo ero dimenticato, però sono passati nove anni quindi uno dice: "Lasciamolo nel dimenticatoio". Ma questo documento, diciamo la lettura almeno dei voti espressi, lasciando perdere il discorso delle minoranze, aggiunge un quesito a quelli del collega Stanchina perché appunto questa mozione che prevedeva di opporsi alla realizzazione di qualsiasi tracciato della Valdastico sul nostro territorio e che vide un solo voto favorevole, naturalmente quello del proponente, ebbe anche un astenuto ovvero il consigliere Kaswalder. Quindi poi magari se interviene ci dirà se da allora ad oggi ha maturato qualche ulteriore ragionamento. Ma sempre in tema di PATT, Partito autonomista, prima il consigliere Stanchina ha fatto riferimento a quella famosa seduta di Giunta del 2 di agosto, quando fu votata la delibera con l'allegato al disegno di legge, e la cosa singolare è che l'assessore Marchiori fu assente solo per quella delibera. Fu assente solo per quella delibera, perché... se aspettate un secondo vi cito anche i numeri. Ecco l'ordine del giorno, erano 40 delibere, dalla 1172 alla 1211 e appunto l'assessore Marchiori, l'assessore esterno evidentemente non solo in Consiglio ma anche in Giunta, è risultato assente alla 1210 che è proprio quella che parlava della modifica al Piano urbanistico e poi è rientrato per la 1211. Quindi il mistero si infittisce. Quindi se qualcuno ci vorrà chiarire questo aspetto, credo che sia importante anche dal punto di vista, così, della chiarezza, delle posizioni in aula ecco, perché non è frequente che ci siano assenze strategiche come succedeva magari a scuola. Ecco, detto questo, io volevo anch'io fare una citazione...

(Intervento dall'aula)

Lei inossidabile, di qua e di là lei è sempre presente. Volevo anch'io fare una citazione e richiamerei le posizioni di un sempre illustre esponente, o meglio illustre, apparentemente illustre perché io non è che lo conosca, che alle ultime elezioni europee è stato individuato come rappresentante di un'area importante, ovvero l'onorevole Dorfmann. Io non lo conosco

perché è un po' un rappresentante carsico, nel senso che si vede quando c'è la campagna elettorale, poi sparisce per i successivi cinque anni e poi riemerge nella successiva campagna elettorale. Però appunto magari è un problema mio che manco a qualche occasione importante. Comunque è stato votato, credo anche col supporto di autorevoli forze politiche presenti in questo consesso, che sponsorizzano a quanto pare la realizzazione della Valdastico. Allora non so se avete chiarito questo aspetto in campagna elettorale, però l'articolo, era un fondo del giornale L'Adige, diceva, titolava: No alla Valdastico. Punto. Non a questa, a quella, a quell'altra. No alla Valdastico. E lo leggo per intero perché credo che meriti rispetto.

"I trasporti sono fondamentali per l'efficienza dell'economia europea. Senza buone connessioni l'Europa e la nostra regione non possono crescere e prosperare". Certo, finché dobbiamo portare le mozzarelle dall'Olanda all'Italia certamente sì. "Le priorità dell'Unione Europea sono riassunte nel programma Rete transeuropea dei trasporti Ten-T, una linea di finanziamento della Commissione europea per il sostegno di grandi progetti infrastrutturali per collegare l'Europa. Per quanto riguarda i trasporti da e verso l'Italia attraverso il corridoio delle Alpi, il messaggio da Bruxelles non potrebbe essere più chiaro: i finanziamenti europei vanno al trasporto ferroviario, non a quello su strada". Rectius vanno al tunnel di base del Brennero, non alla circonvallazione di Trento, men che meno al quadruplicamento della linea. Comunque vabbè prendiamolo per buono. "Questo è anche il risultato di specifici impegni internazionali, tra i quali la Convenzione delle Alpi", oggi è stata citata più volte la Convenzione della Alpi da questa parte dell'emiciclo, invece da questa parte no, però ci ha pensato l'onorevole Dorfmann a richiamarla, "che vieta nuove infrastrutture stradali per il traffico transalpino e che anche l'Italia ha ratificato. Tale politica determina un forte investimento in infrastrutture ferroviarie". L'abbiamo già detto, poi non l'abbiamo visto peraltro, ma comunque l'importante è avere chiaro gli obiettivi. "Infrastrutture che nel solo territorio della regione Trentino-Alto Adige supererà largamente i 10 miliardi di euro". Ripeto, solo tunnel del Brennero, ma questa è un'altra questione. "I nuovi investimenti sulla rete stradale dovrebbero quindi tenere in considerazione questo indirizzo politico. Al contrario il collegamento tra Veneto e Autobrennero attraverso la Valdastico finirebbe per potenziare il trasporto su gomma e non su rotaia. Purtroppo in caso di prolungamento della A31 a soffrire non sarebbe solo la politica europea dei trasporti. Se realizzata la Valdastico nord finirebbe per porre una pressione insopportabile sull'autostrada del Brennero che già fatica a gestire gli attuali livelli di traffico, come dimostrano le code degli ultimi giorni", vabbè erano altri momenti. "In tal senso un aumento del traffico sulla A22 renderebbe necessario un ampliamento della carreggiata con l'apertura di una terza corsia". Peraltro la terza corsia dinamica, visto che qualcuno qua aveva richiamato i programmi elettorali, era il programma elettorale 2018 del Presidente Fugatti. Talmente dinamica la terza corsia che è sparita, magari chissà quando riapparirà. "Questo ampliamento non trova il sostegno della popolazione, tecnicamente difficile almeno nella tratta nord di Bolzano. Non si tratta perciò solo di una

questione trentina. La Valdastico nord è un progetto che interessa la gestione del traffico in tutto l'Euregio Tirolo". Sarebbe interessante capire anche cosa pensa l'Euregio Tirolo. La regione sappiamo già cosa pensa, perché aveva votato, non ricordo se lo ha citato la consigliera Coppola, quella mozione, risoluzione, la regione, quella che noi decantiamo sempre, richiamiamo sempre come la cornice, il quadro, cornice e quadro entro cui trattare le politiche dei trasporti. Ecco la cornice ci dice con la sua funzione di coordinamento che la Valdastico non la vuole e una porzione invece del quadro dice: "Ma no, noi vogliamo farla". A proposito appunto di rispetto dell'istituzione, regione ed Euregio. "Perciò alla luce di queste considerazioni suggerisco di concentrarsi su soluzioni che potrebbero ridurre il traffico su strada nella zona alpina invece di aumentarlo. A tal proposito sarebbe opportuno riflettere sull'opportunità di creare un collegamento ferroviario che attraverso il ricorso al trasporto intermodale realizzi il potenziale dell'Autostrada d'Alemagna, collegando Ponte nelle Alpi e Lienz, proseguendo poi verso nord". Quindi posizione chiarissima del rappresentante che qualcuno qui dentro ha supportato nei confronti della Valdastico. Magari ha cambiato idea come tanti altri e non sarebbe un buon segnale, ecco, su questo aspetto perché non si tratta di appunto questioni marginali, ma aggiungerei anche nei giorni scorsi c'è stato un riferimento all'Alemagna con qualcuno che si rammaricava del fatto che non venisse completata. Appunto provate ad andare in Alto Adige a dire che vorremmo il completamento, che qualcuno vorrebbe anche il completamento dell'Alemagna, perché le autostrade sono fondamentali nel modello di sviluppo del terzo millennio in Trentino-Alto Adige e sarebbe curioso sentire appunto la risposta.

Detto questo tornerai a quello che ha suggerito nel pomeriggio, se non sbaglio, o in mattinata il consigliere de Bertolini. Io non l'avevo letto questo post di un altro assessore, non esterno però diciamo che oggi non è presente, quindi esterno almeno per oggi, l'assessore Failoni che mi sembra non abbia mai parlato su questo argomento, se non sbaglio. Non l'ho mai sentito, cioè noi siamo a confrontarci e invece l'assessore Failoni posta. E cosa scrive l'assessore Failoni? Appunto in parte l'ha già richiamato stamattina il consigliere de Bertolini. "Più di 1.300 ordini del giorno depositati dalla minoranza (pari a giorni e giorni di discussioni) per bloccare la variante del PUP per l'allargamento del corridoio est, un numero esorbitante che attesta la volontà dell'opposizione di fare puro ostruzionismo. Inevitabile il rinvio della discussione e la certificazione di un nulla di fatto anche per questa seduta". In che senso "anche per questa seduta"? Cioè mi pare che nelle altre sedute si sia lavorato, si sia approvato quello che si doveva approvare, anche disegni di legge dell'assessore Failoni. Non mi risultano disegni di legge bloccati, Presidente Soini. Ci sono disegni di legge bloccati? No. Quindi l'"anche" diciamo che è fuori luogo. "Così non si può andare avanti: con il regolamento del Consiglio provinciale attuale se una sparuta minoranza non vuole fare approvare una legge questa non si approverà mai. In democrazia tutto ciò non è tollerabile. Con il partito dei no il Trentino rimarrà fermo per sempre". Per ora i no li dice anche l'assessore Failoni, per esempio il no al disegno di legge sugli affitti. Quindi

eventualmente siamo noi a subire il partito del no, che sta al di là, eventualmente. Ma a parte questo, qui ci sono alcuni aspetti secondo me sociologicamente interessanti. Il primo è quello della "sparuta minoranza". In qualche misura è già stato detto stamane o forse l'ha detto la consigliera Maestri, se avessimo applicato il proporzionale ci sarebbero tre consiglieri di maggioranza in meno e quindi probabilmente sarebbe la maggioranza ad essere sparuta. Dopodiché meglio una minoranza sparuta che una maggioranza sparuta, perché qui per giorni e giorni... Dopodiché penso possiamo essere tutti d'accordo, consigliere Paccher, che non è rappresentativo di quello che è successo questo post. Secondo me andrebbe spiegato perché poi c'è qualcuno che ci crede. È quello il dramma, cioè il dramma è che c'è qualcuno che crede a quello che c'è scritto qua, perché, noi siamo qui da tre giorni, nel primo giorno avete parlato voi, giusto? Il primo giorno avete parlato voi, il secondo giorno abbiamo parlato noi, questo è il terzo. Quindi eventualmente voi avete contribuito secondo la lettura dell'assessore Failoni, che lui certamente non ha contribuito visto che non si è visto e non ha parlato, ma certamente se la lettura è questa, voi avete contribuito a questo puro ostruzionismo, perché ordini del giorno qua non ne abbiamo ancora trattati, quindi stiamo ancora in discussione. Abbiamo ascoltato l'assessore Gottardi, abbiamo ascoltato i vostri interventi anche apprezzati. Io l'ho detto che secondo me è stato assolutamente insomma costruttivo ecco, però poi ci troviamo un assessore che demolisce tutto quello che il Consiglio, maggioranza e minoranza, aveva prodotto in termini di dibattito nel corso di questi tre giorni. Poi c'è una lettura sempre proseguendo con i temi sociologici un po', che peraltro ricorre, non è solo dell'assessore Failoni, che ricorre, che è quella dell'intollerabilità della presenza delle minoranze e del lavoro che svolgono le minoranze. È stato anche richiamato da qualche intervento sul fatto che noi siamo di intralcio sostanzialmente. Noi siamo un intralcio e quindi dovremmo di fatto toglierci di mezzo. Più che altro io lo riassumerei in un imperativo, che non da un punto di vista grammaticale ma in un imperativo che dovrebbe essere quello dell'obbedire, cioè voi probabilmente siete abituati a far sì che tutto quello che viene indicato venga immediatamente eseguito ed applicato. In democrazia non funziona così, cioè l'obbedienza, l'obbedire all'interno delle assemblee legislative non esiste. Quindi se alla maggioranza o a qualcuno della maggioranza dà fastidio che ci sia una minoranza e pretenderebbe che questa minoranza obbedisse ai desiderata della maggioranza, non è il sistema democratico. È un altro sistema. Quindi qui la democrazia viene citata a sproposito. "In una democrazia tutto ciò non è tollerabile", è proprio il contrario, cioè è proprio la democrazia che funziona così, cioè mancano i fondamentali. Spiegateglielo, perché l'obbedire non esiste in democrazia. Poi uno può, come dire, voler obbedire, quello è un altro discorso. Ma l'imposizione non funziona, cioè la minoranza poi non è che sia una tappezzeria. C'è già, colorata. A voi probabilmente piacerebbe più un color grigio, però la colorazione c'è, quindi non serve una minoranza per colorare l'aula.

(Intervento dall'aula)

E verdone, poi sarebbe perfetto. Rappresentativo anche del clima insomma. Quindi noi facciamo il nostro lavoro, spiegateglielo, cioè noi facciamo proposte a cui l'assessore dice no, quello dei sì. Quello dei sì è quello che dice sempre no. Poi facciamo naturalmente controllo, è il ruolo che ci hanno dato i cittadini. Magari qualcuno avrebbe preferito altro, però noi ci atteniamo. E poi facciamo anche interdizione, che è un'altra delle funzioni che ha la minoranza. Bisogna che qualcuno glielo spieghi.

Poi, e qua chiudo insomma col post, però secondo me, se voi avete letto anche qualche commento, cioè dimostra che veramente c'è difficoltà di comprensione della realtà, perché secondo me andava aggiunto, cioè ognuno può fare i post che vuole naturalmente, però andava aggiunto che dal 2018 ad oggi non è stata la minoranza a tenere fermo qualcosa. O sbaglio? Cioè bisogna spiegare dal 2018 al... che mese siamo? Al settembre, ottobre 2024 la minoranza non ha detto nulla, non ha intralciato nulla, non ha ostacolato nulla. Oggi, togliendo il martedì dove appunto ha parlato la maggioranza, negli ultimi due giorni ha parlato la minoranza. Certamente sì, ma certo, dal novembre 2018 all'ottobre 2024 le responsabilità delle eventuali lentezze, lungaggini, stop sono solo della maggioranza e dire che è colpa della minoranza mi sembra proprio una rappresentazione falsata. Qualcuno glielo spieghi, ma lo spieghi non all'assessore, lo spieghi a quelli che scrivono sotto, perché se andiamo a vedere i documenti voi, certo, avete prodotto gli atti propedeutici a questo disegno di legge nel corso della legislatura precedente. Nel 2021 c'è il documento preliminare. Cosa dice per esempio? Se qua ci sono dei ritardi, per attribuire le responsabilità dei ritardi a chi li ha. Io non ho detto che ci sono ritardi, l'ha detto l'assessore Failoni. Nel 2019, documenti vostri, la Provincia autonoma di Trento ha trasmesso al Ministero il famoso memorandum integrativo per evidenziare la necessità dell'approfondimento e l'ipotesi di allargamento del corridoio in direzione di Rovereto. Nel 2019, la Provincia senza che la minoranza avesse nulla da eccepire, cioè non abbiamo fatto nulla di interdittivo. Quindi voi un anno dopo, non c'è il mese ma diciamo un anno dopo essere stati eletti avete mandato sta carta al Ministero per dire: "Noi vorremmo parlare di Rovereto". Poi nel documento in discussione oggi, quindi sei anni dopo, ci dite: "È in corso la sottoscrizione dell'atto aggiuntivo" a cui si riferiva la lettera del 2019. Allora non è che potete dare la colpa alle minoranze. Sono passati sei anni da quando avete mandato una lettera a quando ipoteticamente si va a fare una firma, firma che non credo, non so se c'è già ma prendiamo buoni i sei anni, non è che poi mi trovo uno che dice che è intollerabile che le minoranze fermano i lavori. Sei anni contro due giorni. Spiegate lo a qualcuno insomma, spiegate lo per cortesia perché se lo faccio io poi magari lo faccio in modi coloriti e qualcuno si offende. Quindi fatelo voi, per favore. Non è, come dire, un ordine. È una richiesta, ecco.

Poi oltre all'obbedire, inverto un po' l'ordine altrimenti mi danno dell'apologeta quindi non vorrei, però oltre all'obbedire c'è il credere all'interno di questo disegno, perché nei giorni scorsi abbiamo sentito accorati interventi che ci invitavano a credere nella bontà di questa opera, nella necessità, cioè un atto di fede. Sta storia della Valdastico è diventata un atto di

fede. Abbiamo l'obbedire, abbiamo il credere, però appunto il credere è per definizione totalmente privo di sostegni oggettivi. È quello che è successo in questi giorni perché di dati, l'atto di fede va bene, noi possiamo credere, ognuno è libero di credere a quel che vuole ovviamente. Possiamo anche credere che la Valdastico sia un'ottima soluzione, nessuno mette in discussione le opinioni che sono tutte rispettabili. Il problema è che se devi convincere un altro, le attività apostoliche non sono più sufficienti e quindi serve qualche dato, qualche riscontro scientifico, oggettivo e questi veramente non sono arrivati. Non è che potete, non sono arrivati, lo dice lo stesso CAL che mancano del tutto. Ci siamo sentiti eventualmente dati che mi permettono di dire distorti, uso di dati distorti perché quando si va a dire che con la Valdastico si riduce il traffico in Valsugana del 55 per cento, questo è un dato falsato, perché il vostro studio dice che sì che si riduce, il vostro studio pagato dice che si riduce del...

(Intervento dall'aula)

Pagato legittimamente, nel senso che... Ma lo studio dice, c'è un asterisco. Cosa dice l'asterisco? Nel caso di Valsugana pedaggio, che insomma non è proprio la stessa cosa dirlo o non dirlo. Poi ci sono i dati sul traffico in sé, cioè voi l'altro ieri avete parlato di 45 mila macchine, di veicoli, 55 mila veicoli, ma quelli sono su Trento. Non sono all'imbocco della valle e quindi non sono quelli a cui far riferimento per gli eventuali ragionamenti sull'alleggerimento del traffico in Valsugana, perché il traffico in Valsugana, non sono stato io a scegliere di costruire una strada statale in Valsugana, non l'ho scelto io ma in Valsugana, forse qualcuno non lo sa, c'è una strada statale e le strade statali sono strade importanti dove il traffico ha un peso significativo. A meno che non si voglia ridurre a strada forestale, ma quella è una scelta eventualmente della politica, possibile, legittima, però se questo non è nelle intenzioni rimarrà una strada statale, in gran parte a quattro corsie quando non sono interrotte dai cantieri. Per cui 12 mila, 13 mila veicoli al giorno su una strada statale a quattro corsie in tutte e due le direzioni, oggettivamente non sono dei numeri tali da giustificare la costruzione di un'autostrada. I ragionamenti andrebbero fatti invece sul perché da Pergine a Trento tutti vanno con la macchina o da Levico a Trento tutti vanno col mezzo privato. Quello certamente sarebbe un ragionamento da fare, ma è stato il partito del no, che non sta da questa parte, a bloccare qualsiasi intervento sulla linea della Valsugana. Fermi dal 2016.

(Intervento dall'aula)

Ma sa che c'è un corollario. Intanto fermiamo, poi partiamo. Intanto resta ferma per qualche anno ancora, poi vedremo cosa succede. Quindi non è che partiamo. Sa che le dico sempre che ha sbagliato compagnia. Quindi lì si fa il ragionamento: come mai tra Pergine, tra Levico e Trento tutti vanno con l'auto privata nonostante ci sia anche una linea ferroviaria? Quelle sono le domande da fare e lì le attenzioni non sono state, o meglio si potrebbe dire che sono state le stesse della Valdastico. Nulla di fatto nel corso di anni, anni, anni, anni, salvo gli ultimi due giorni che è colpa delle minoranze ovviamente.

Poi nel discorso sempre delle spiegazioni da dare ai trentini, bisognerebbe anche spiegare, qua mi ricollego a quello che ha ricordato stamane anche il consigliere Cia, che voi avete fatto una marcia indietro, altro che avanti, perché se voi aveste voluto realizzare la Valdastico c'era già tutto pronto, c'era l'intesa, c'era il progetto di massima della A4 con l'uscita a Caldonazzo, poi Centa e poi Trento sud. Tutto pronto. Voi invece con un colpo di teatro avete detto: "No, azzeriamo tutto. Torniamo al 2008 e cambiamo destinazione". Quindi altro che andare avanti, altro che no, altro che tempo perso. Voi siete tornati al 2008, se non sbaglio, quando è stato approvato il corridoio est in Valsugana, che anche quello non l'ho approvato io. Qui con questa proposta non è che chiudete il corridoio in Valsugana, perché magari c'è qualcuno che crede che con l'approvazione di questo disegno di legge la Valsugana si trasformi nella valle Aurina. No, il corridoio rimane. È qua che manca la chiarezza, cioè voi dopo sei anni, anche questo dovete dirlo ai trentini, non avete ancora chiarito se volete andare a Caldonazzo, se volete andare a Rovereto, o meglio uno dice una cosa, l'altro dice il contrario, aspettiamo, vediamo. Lo abbiamo sentito anche nei giorni scorsi qui, per cui chiaritelo. Prima bisogna che chiariate: vogliamo andare di là o vogliamo andare di qua. Voi, non la A4. Voi. Ma quando mai il concessionario decide dove andare sul territorio che si vanta di essere autonomo? Ditelo voi dove volete andare e se volete andare a Rovereto, con questo disegno di legge fate un emendamento e dite: "Il corridoio Valsugana lo chiudiamo e rimane solo quello su Rovereto", perché quello su Rovereto, che l'altro giorno mi è stato detto essere, come dire, atteso come il Messia, visto che parliamo di atti di fede, dai veneti, non è proprio così, perché anche il Messia quando è arrivato non è che insomma se l'è vista proprio bella. Infatti anche la Valdastico versione Rovereto leggo: "Confindustria Vicenza e Confartigianato d'accordo con i sindaci: lo sbocco a Marco è una porcheria". Leggo, altro che accoglienza spasmodica, tutti che aspettano. "Lo sbocco della Valdastico a Rovereto sud è una porcheria. Se lo dicesse un qualunque portavoce dei comitati Pirubi non sarebbe una notizia, invece si tratta di signor XY di Confindustria Vicenza, ma non è il solo". Adesso lo semplifico, riassumo: "Dobbiamo convincere Zaia: così non va bene, con un'autostrada che non ci porta in Europa ma a Verona". Questo dicono i veneti: "Con un'autostrada che non ci porta in Europa", voi che avete queste visioni così aperte, "che non ci porta in Europa ma a Verona, riferisce al quotidiano il signor XY di Confartigianato, mentre il suo collega di Confindustria parla di porcheria. Bisogna avere il coraggio di andare da Zaia e la regione deve prendere le sue responsabilità. La contrarietà a Rovereto sud è emersa all'unanimità in un recente incontro dove la Serenissima ha presentato ai sindaci la nuova proposta del lotto veneto sull'autostrada". Quindi dopo vabbè, si sa che le vie della politica sono tortuose, per cui magari qualcuno ha anche cambiato idea, magari qualcuno ha anche perso la carica e quindi adesso c'è uno che la pensa in modo diverso. Questo però dicevano della Rovereto sud, che anziché in Europa ci porta sul Lago di Garda. Va bene. I veneti, quindi ci stiamo facendo autogol.

PRESIDENTE

Consigliere, ha esaurito i suoi 60 minuti.

DEGASPERI (Onda)

Finisco, tanto andiamo a casa adesso, credo.

PRESIDENTE

No, c'è Kaswalder ancora che deve parlare.

DEGASPERI (Onda)

Sì, sì, ha ragione. Non sono io, mi lasci un secondo per dire che l'altro giorno parlavate tutti di questa autostrada che porta frotte di turisti dal Veneto in Trentino, invece i veneti dicono: "Ma cosa la facciamo a fare che li facciamo passare dal Trentino per tornare in Veneto". Proseguiamo poi la prossima occasione. Grazie.

PRESIDENTE

Grazie. Prego, consigliere Kaswalder.

KASWALDER (Partito Autonomista Trentino Tirolese)

Grazie, signor Presidente. Io ho qua il cronoprogramma della A31. Ricordo, non l'ha mai detto nessuno, che l'autostrada si chiama Rumor, Bisaglia e Piccoli, che mi sembra che questo sia un personaggio di Trento, se non sbaglio, della Democrazia cristiana se non sbaglio, il quale...

(Intervento dall'aula)

No, l'ultima volta era a Napoli.

(Intervento dall'aula)

Esatto. A Castellammare di Stabia. Però per dire che non è che questa autostrada sia voluta dalla Lega, da Fratelli d'Italia o dal PATT. Questa autostrada è partita nel 1970 appunto, che si chiamava A31 Rovigo-Vicenza-Trento, voluta, come dicevo, dall'onorevole Piccoli, noto personaggio trentino. 1976 apertura al traffico del primo tratto Vicenza-Piovene Rocchette, 36 chilometri. 2003 approvazione in Conferenza dei servizi del completamento verso sud tra Vicenza e dopo sono arrivati anche a Rovigo. 2011 redazione del progetto preliminare del completamento verso nord. 2011, che mi sembra non c'era la Lega e Fratelli d'Italia, scelta del tracciato Piovene Rocchette e Besenello. E anche allora non c'era né il PATT in Consiglio provinciale, era l'opposizione. C'era la sinistra, il signore della sinistra, il quale non ha detto niente. 2011 relazione del progetto preliminare. 2013 approvazione da parte del Cipe del progetto preliminare al primo lotto, Piovene Rocchette-Pedemonte, 18 chilometri. 2016 conclusione del lavoro del comitato paritetico e intesa tra Ministero delle infrastrutture, 2016 signori eh, e dei trasporti, la regione del Veneto e la Provincia autonoma di Trento. 2016 governata non mi sembra né dalla Lega. Il PATT c'era con Ugo Rossi e io ero all'opposizione

perché io sono stato espulso. 2017 completamento del progetto, definito il primo lotto con avvio delle approvazioni. 2017 sempre centrosinistra, centrosinistra con il buon Ugo Rossi. 2018, questo è interessante, c'eravamo anche noi, guardo Manica, conclusione del gruppo coordinamento Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, regione del Veneto e Provincia autonoma di Trento con valutazione positiva di tre ipotesi di collegamento Valdastico, Valsugana, Valle dell'Adige a sud di Trento.

Voglio dire che potremmo anche chiuderla sta commedia, tanto volendo hanno già il permesso, nel senso che possono farla. Dopodiché non arriveranno a Trento o a Rovereto nord o Rovereto sud. Arrivano qua a Trento, per cui voglio dire in questo momento la Giunta provinciale del 2018, che non era di Fugatti, non era Fugatti, aveva dato l'ok. Allora ricordo che il ministro si chiamava Delrio, ministro Delrio che mi sembra che non sia né della Lega, né dei 5 Stelle e neanche Fratelli d'Italia. Credo che sia del PD, credo. Per dire cosa? Che purtroppo tutti sono uguali. Nel momento in cui ci sono interessi, tutti sono della stessa...

(Intervento dall'aula)

Sì, mi dispiace consigliere Manica. E dico una cosa: oggi è stata sparata, chiaramente perché qualcuno si è levato i sassolini dalle scarpe, mi riferisco nei confronti di Marchiori. Allora dico una cosa con tranquillità proprio, non me ne voglia consigliere Valduga, ma siccome stavo mettendo a posto i giornali ho fatto vedere in via privata, però qua: "L'Alleanza prepara le trattative. Boato: Valduga è inadatto". 6 gennaio 2023, c'è l'articolo qua. Per dire cosa? Che purtroppo questa legge elettorale che il sottoscritto non ha mai voluto, perché io sono sempre stato contrario, io ho sempre parlato di una legge elettorale proporzionale con la soglia del 5 per cento. Ti costringe purtroppo a fare delle alleanze. Allora sicuramente lei ha fatto l'alleanza coi Verdi, col PD e quant'altro, qualcosa probabilmente non andrà di questo progetto, di questo programma. La stessa roba è il Partito autonomista, nel senso che anche noi abbiamo fatto un'alleanza, nell'alleanza ricordo c'era anche il progetto della Valdastico, completamento della Valdastico perché c'era scritto. Chiaramente qua l'ha votata il segretario, come qualcuno ha ricordato, però per dire cosa? Che ci sono delle cose positive quando si fanno le alleanze, come ci sono delle cose negative, per cui voglio dire che chi ha il peccato, quel famoso discorso, scagli la prima pietra, però credo che tutti quanti dovremmo scagliarci pietre uno contro l'altro perché è così.

Ma detto questo, io volevo fare anche un altro ragionamento. Io ho conosciuto perché sono vècio, vècio di caserma, ho conosciuto il vecchio...

(Intervento dall'aula)

Esatto, bravo. Sì, vecchio interista, che è stato uno di quelli che ha voluto l'autostrada del Brennero e che mi ricordo che tutti i rilievi fotografici, le fotografie, l'ha fatti a spese sue, con l'aereo a spese sue perché nessuno la voleva l'autostrada, perché mi ha raccontato la storia e in particolar modo la più contraria era la sinistra, il PCI allora, che era il PCI, perché era il Partito comunista italiano. Mi ha raccontato tante storie, al limite siccome ce l'ho a casa

perché io le robe le ho anche registrate, ve le porto e ve le faccio sentire. Allora vi domando a voi, vi ricordo che l'autostrada del Brennero è entrata in funzione nel 1974. Prima pietra 1964, costruzione 1974. L'ho anche ricordato, io ho cominciato il liceo nel 1970. Il traffico passava per la città di Trento, veniva su da Rovereto, passava Ponte Cavalleggeri e via Brennero. Ricordo che la dogana era praticamente qua vicino a noi, era qua. Io mi ricordo il traffico, mi ricordo il disastro che c'era dal punto di vista ambientale e quant'altro. Allora non c'era l'Euro 6, l'Euro 5, l'Euro 3. Era Euro 0, però queste persone hanno avuto la lungimiranza, anche se c'era la contrarietà di tantissime persone, perché c'erano, per fortuna di costruire quella autostrada. Voglio dire quando che sento parlare delle varie zone, mi riferisco ad esempio, se non ci fossero le strade che portano la gente anche dal punto di vista turistico, probabilmente non ci sarebbe nessuno. Quando che fanno le mele, che coltivano le mele, che vanno coi camion a portare le mele, se dovessi consegnare le mele in tempi brevissimi chiaramente non ci sarebbe neanche il commercio delle mele. Ma vi ricordo, qua vedo la consigliera Brunet, che uno dei temi per cui il Primiero è in grossa difficoltà è per il collegamento, perché non c'è il collegamento e siccome il turismo, lo sapete meglio di me, tante volte è mordi e fuggi, nel senso che vanno il venerdì, fanno il weekend, venerdì, sabato e domenica anche quando ci sono i periodi invernali, vanno a tutte altre zone molto più comode, molto più chiaramente servite dalla viabilità rispetto al Primiero che sarebbe una zona bellissima, perché la gente al giorno d'oggi vuole andare con la macchina. Io quando vengo la mattina qua, lo dico, mi metto dentro anch'io, hanno qua biciclette e monopattini? Quando parcheggiamo qua, l'unico che ha la bicicletta è il sottoscritto che "el la gha zo bass". Ma biciclette non ne vedo mica tante. Anche la gente che abita qua in città viene in macchina. Non è che venga col tram o col treno o quant'altro. Tutti, mi metto dentro anch'io. Andiamo con la macchina perché siamo tutti ormai abituati. È sempre facile criticare, ma qua, quando sono gli altri, però basta che non siamo noi stessi. Allora se mi dite l'autostrada bisogna farla bene, bisogna cercare, va benissimo, nel senso che sono d'accordo anch'io, però le strade al giorno d'oggi, fino al giorno d'oggi hanno portato benessere. Questa è la verità. Dove ci sono strade c'è benessere, dove ci sono strade hanno costruito i centri commerciali, dove ci sono strade hanno costruito alberghi, hanno costruito bar perché le strade hanno portato benessere, in particolar modo anche per la nostra Provincia. Allora io rispetto, nel senso che giustamente voi fate la vostra parte. Infatti vi ho ascoltati. Sono stato qua tre giorni in tranquillità ad ascoltare perché è giusto che sia così, però bisogna essere anche sinceri di dire che le strade e la viabilità serve. Mi riferisco anche ad esempio al discorso di Folgaria. È stata chiusa per via di quella frana della Valdastico lì a Lastebase, alle Buse è venuta giù quella frana, vi assicuro che l'amministrazione comunale di Lavarone, Luserna e Folgaria disperati, perché era, mi sembra, la metà di novembre, perché chiaramente doveva iniziare la stagione invernale. Devo dire un grazie al Presidente Fugatti e a tutta la nostra struttura che tempi brevissimi hanno aperto la strada, ma se non fosse stata aperta la strada voleva dire per quella zona una stagione sicuramente

di grosse difficoltà. Se ci fosse stata la buona Valdastico, siccome la Valdastico viene su fino a Lastebasse, dopo buca sotto la montagna, non mi ricordo mai come si chiama, Monte Maggio, e arriva praticamente a zona Rovereto, ci sarebbe stato effettivamente un collegamento che in questo momento, se si chiude la Valdastico, ci sono due possibilità: o uno va su da Asiago, da Rotzo e viene fuori da Asiago oppure vai su da Tonezza del Cimone vien fuori dai Fiorentini, però vi assicuro che sono strade che vanno bene per il sottoscritto perché insomma sono strade da poter fare un po' di controsterzo.

Allora voglio dire ragioniamo sul farla, in che maniera farla e quant'altro. Però io credo che la viabilità e le strade servano, perché in questo momento insomma la gente è abituata ad andare con macchina, purtroppo le derrate e quant'altro vengono portate ancora su, perché parliamoci chiaro vengono portate attraverso... Basta guardare l'autostrada del Brennero quando si va a Bolzano, che file di colonne e colonne di autotreni ci sono e questa è la realtà. Stiamo costruendo il traforo del Brennero. Probabilmente cercheremo di portare più traffico possibile dalla gomma alla rotaia, però in questo momento questa è la situazione, per cui evidentemente da ognuno che ha le proprie chiaramente sensibilità, io dico ben vengano le strade. Io devo dire anche è stato uno dei motivi per cui sono stato espulso, per cui non ho grossi problemi, perché anch'io probabilmente cambierò idea, però io penso di essere stato coerente sempre. Dopo devo dire che sono una persona che non porta mai rancore con nessuno, perché se avessi dovuto ragionare con quello che è successo al sottoscritto, non avrei neanche dovuto candidare col PATT, ma probabilmente sarei andato avanti con il mio Autonomisti Popolare. Ma detto questo che nella vita si può anche cambiare idea, perché credo che onestamente sono solo le persone che pensano di essere il Signore Dio che non cambiano idea. Allora non per difendere il buon segretario Marchiori, probabilmente adesso non vorrei interpretare quello che è il suo pensiero, avrà cambiato idea, per cui questa è un po' la situazione. Visto che sono e 59, magari prendo la parola la prossima volta e ringrazio.

PRESIDENTE

Grazie, consigliere. Bene, a questo punto direi di chiudere la seduta. Vi ringrazio per il lavoro svolto. Ci vediamo martedì. Grazie.

(18.00)