

## **GRUPPO CONSILIARE PROVINCIALE VERDI E DEMOCRATICI PER L'ULIVO**

Trento, 24 settembre 2004

Egr. Sig.  
Bezzi Giacomo  
Presidente del Consiglio Provinciale  
SEDE

Interrogazione a risposta scritta n. 277

### **Strada Lenzi-Tassaineri nel Comune di Palù del Fersina: un “monumento” eccessivo**

La Valle dei Mocheni – Bernstol – è sicuramente una delle realtà geografiche più interessanti del Trentino, in considerazione delle caratteristiche naturali e per le vicende storiche ed umane, con originali forme di insediamento ed un'antropizzazione che hanno reso quest'area un'oasi nel contesto delle Alpi meridionali.

L'attrattiva più importante è dunque quella paesaggistica, ma nonostante il valore dei luoghi il turismo rimane qui ancora in parte inespresso. Tra le maggiori attrattive dell'alta valle vi sono il Lago di Erdemolo e la miniera “Grua Va Hardombl”, luoghi che attirano centinaia di visitatori, concentrati particolarmente nelle giornate festive della stagione estiva, comunque lontani nei numeri e nelle caratteristiche della domanda da altre famose località trentine.

La viabilità di accesso a questi luoghi è piuttosto angusta e presenta alcuni tratti pericolosi. Per questo motivo il Comune di Palù del Fersina ha avviato l'iniziativa per realizzare alcuni lavori di sistemazione, manutenzione e messa in sicurezza della strada, dal bivio S.P. 135 in località Lenzi attraverso le frazioni di Battisti e Frotten fino alla frazione di Tassaineri, località che per la cronaca ospita ben 5 residenti! Quest'ultima affermazione non deve sembrare irridente: una strada che necessita di essere messa in sicurezza va sistemata ovviamente a prescindere dal numero degli abitanti che va a servire. Ma la consistenza numerica fornisce però il quadro di quello che può essere il traffico quotidiano su quest'arteria nelle giornate per così dire normali, dunque 250-300 giorni all'anno. Nel periodo estivo, in particolare nei fine settimana, le mete montane attirano più traffico, nell'ordine massimo di alcune centinaia di auto e qualche raro pullman, come confermano i residenti.

I lavori in oggetto interessano una strada comunale per una lunghezza superiore ai 2.260 metri: per il primo chilometro i lavori consistono nella sola messa in sicurezza con la posa del guard-rail e del nuovo manto stradale; nel tratto superiore, che giunge a superare la quota di 1500 metri (il riferimento serve per capire la capacità di ripristino dell'ambiente locale interessato dalle opere) i lavori consistono nell'allargamento della sede stradale nell'ordine medio del metro e mezzo rispetto alla larghezza attuale, ma in alcuni tratti la morfologia dei luoghi ha consigliato al progettista di spostare l'intera sede stradale. Prevedendo dunque consistenti rimozioni e riporti di materiale. Ne risulterà una strada larga ben 6 metri nella parte inferiore, 5 in quella superiore: una larghezza certamente degna di una strada di notevole traffico, non di un'arteria sulla quale transitano pochi veicoli... ma le strade è giusto costruirle pensando anche ai possibili incrementi di traffico.

I lavori sono stati suddivisi in due lotti, di cui il secondo copre una lunghezza di circa 600 metri: è questo secondo lotto che incide più pesantemente sull'ambiente e sul paesaggio e che avrebbe avuto bisogno di una più attenta valutazione progettuale. O meglio, di una valutazione di impatto ambientale. Ma il Regolamento della VIA prevede di assoggettare a procedura di verifica solo le opere con lunghezza superiore ai 1500 metri. Ed i lavori sulla strada in oggetto, lunga

complessivamente 2264 metri, riguardano per il primo chilometro solo la manutenzione ordinaria e straordinaria, che è esclusa dalla procedura di VIA.

Il costo complessivo dell'opera sarà di 1.500.000 euro, finanziati per 1.425.000 euro (pari al 95% della spesa) con contributo della Provincia Autonoma di Trento in conto capitale sull'articolo 16 della L.P. 36/93, vale a dire sul Fondo investimenti comunali di rilevanza provinciale. Un finanziamento veramente consistente alla luce di un'opera cui è evidentemente riconosciuto l'interesse provinciale. Un'opera che, ad avviso dello scrivente, appare eccessiva rispetto alle necessità attuali e future, che si inserirà male nel paesaggio della Valle dei Mocheni, che probabilmente aumenterà la velocità dei veicoli in transito, ottenendo così il risultato opposto a quello che perseguiva. Con un budget molto più modesto – quindi risparmiando risorse pubbliche che si sarebbero potute reinvestire nella stessa valle per migliorare l'attrattività e dunque la competitività turistica, oppure per migliorare i servizi a favore dei residenti, in particolare della popolazione anziana - si sarebbe potuta mettere in sicurezza la strada esistente, allargarla per alcuni tratti nei punti più critici seguendo la morfologia del pendio, realizzare parcheggi misurati sulla base di una rilevazione pluriennale della domanda. Non è certo costruendo queste superstrade che si mantiene la gente in montagna o che si attirano nuovi turisti. Anzi, agli occhi del turista più attento che ha scelto – o avrebbe scelto - la Valle dei Mocheni per le sue caratteristiche ambientali e paesaggistiche, quest'opera non può che apparire come un nuovo, eccessivo sfregio. Un vero e proprio "monumento"...

Si ripetono dunque casi già visti in Trentino, dove l'ambizione – peraltro legittima - di un'amministrazione locale, unita alla ricchezza di alcuni capitoli del bilancio provinciale, portano alla proposizione di opere sovradimensionate rispetto alle reali necessità della domanda locale, rispetto alle potenzialità turistiche, rispetto alla capacità di carico del territorio e rispetto alla qualità del paesaggio costruito. Ed i regolamenti per la valutazione di impatto ambientale vengono messi in un cassetto per la loro rigidità che può essere comodamente aggirata.

Tutto ciò premesso il sottoscritto consigliere provinciale

### **interroga la Giunta provinciale per sapere**

1. quale interesse pubblico possa portare a realizzare, con prevalente capitale provinciale, tra le frazioni di Battisti e Tassaineri nel Comune di Palù del Fersina una strada della larghezza di 5 metri (e addirittura 6 metri per il primo chilometro!), considerato che ai fini della sicurezza delle poche auto in transito sarebbe stato sufficiente un allargamento inferiore rispetto alla situazione attuale, che presenta 3,5 metri di larghezza per 600 metri di lunghezza e 3 metri di larghezza per altri 600 metri di lunghezza;
2. se sia ancora possibile intervenire per ridurre l'impatto dell'opera, quantomeno nel tratto superiore, dimensionando la larghezza della strada su valori più consoni con l'impiego dell'arteria e con il reale traffico;
3. se nonostante la rigidità del regolamento di esecuzione della legge sulla Valutazione d'impatto ambientale sia stata considerata l'opportunità di sottoporre comunque a procedura di verifica il secondo lotto di quest'opera, che inciderà pesantemente sul paesaggio della valle, ad una quota superiore ai 1400-1500 metri;
4. quali altre opere pubbliche siano finanziate dalla Provincia nel Comune di Palù del Fersina e con quali percentuali di intervento;
5. se sono in progetto ulteriori interventi sulle strade della Valle dei Mocheni e se anche per essi sia previsto l'utilizzo del Fondo per gli investimenti comunali di rilevanza provinciale.

Roberto Bombarda  
Consigliere provinciale  
Verdi e Democratici per l'Ulivo