

SEDUTA CONSIGLIO 11 APRILE 2018

BOZZA

PRESIDENTE: Adesso torniamo indietro: punto 20.

Proposta di mozione n. 579/XV, «Analisi dell'impatto ambientale del traffico autostradale sui terreni e le produzioni agricole dell'asta dell'Adige», proponenti consiglieri Manica, Borgonovo Re, Civico, Maestri e Plotegher

Prego, consigliere Manica.

MANICA (Partito Democratico del Trentino): Grazie, Presidente. Do lettura dell'emendamento sostitutivo, essendo lo stesso sostitutivo sia delle premesse che poi del dispositivo. In realtà la modifica è minimale nel solo dispositivo.

«L'assessore all'ambiente della Provincia di Bolzano Richard Theiner già nel 2014 parlava della possibilità che l'Unione europea aprisse una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia per le emissioni inquinanti lungo l'asse del Brennero. La principale fonte di inquinamento stradale lungo quest'asse è l'autostrada A22.

La qualità dell'aria è regolamentata a livello europeo dalla direttiva 2008/50CE e a livello nazionale dal DLgs n. 155/2001. Queste norme dettano le modalità con le quali devono essere raccolti i dati relativi alla concentrazione di alcuni inquinanti. In particolare vengono rilevate la presenza di ossidi di azoto e di polveri sottili. I punti di rilevamento sono due: in Alto Adige presso Bressanone e in Trentino presso Ala/Avio.

La Commissione europea, nel marzo dello scorso anno, ha approvato un progetto innovativo/sperimentale denominato "BrennerLec" che, tramite il coinvolgimento dell'Autostrada del Brennero, delle Agenzie per l'ambiente delle Province di Trento e Bolzano, dell'Università degli studi di Trento e di alcune aziende locali, punta a rendere il traffico veicolare di transito lungo l'asse del Brennero meno impattante sulla salute delle persone e sull'ambiente alpino.

"BrennerLec" è iniziato a settembre dello scorso anno e si concluderà nell'aprile del 2021. Da ottobre del 2019 è previsto che sul tratto da Bolzano nord a Rovereto sud tutte le misure progettate, che riguardano la gestione dinamica della velocità, la corsia dinamica e la segnaletica "intelligente", siano operative, in modo tale da permetterne l'affinamento entro i primi mesi del 2021.

Se è noto l'effetto negativo sulla salute degli ossidi di azoto e delle polveri fini, meno attenzione pare essere rivolta all'impatto del traffico sui terreni agricoli che si collocano, per quanto riguarda il Trentino, lungo la valle dell'Adige. In occasione del progetto "BrennerLec", le Agenzie provinciali per l'ambiente di Trento e Bolzano possono condividere i dati di qualità dell'aria raccolti al fine di permettere l'effettuazione di uno studio specifico e mirato riguardante l'impatto della A22 sui terreni agricoli che si collocano lungo l'asta dell'Adige da parte di servizi ed enti di ricerca competenti.

È evidente che i fattori di inquinamento possono essere diversi ed avere diverse provenienze e proprio da ciò deriva la necessità di uno studio mirato che valuti quanti sono gli inquinanti più impattanti, le modalità di dispersione e i possibili metodi di mitigazione.

Considerato che la situazione sull'asta dell'Adige in provincia di Trento non dovrebbe essere molto diversa da quella che si manifesta in provincia di Bolzano, uno studio come quello indicato potrebbe, o dovrebbe, essere svolto in collaborazione tra le due Province, tramite le rispettive Agenzie per l'ambiente, e il coinvolgimento dell'Università degli Studi di Trento e della Fondazione Mach per la sua competenza specifica in materia di agricoltura.

Tanto premesso, al fine di conoscere in maniera approfondita l'impatto dell'inquinamento autostradale sui terreni agricoli, le modalità di dispersione degli inquinanti lungo l'asse dell'Adige e le modalità per mitigare gli effetti di tale inquinamento, il Consiglio impegna la Giunta provinciale a realizzare uno studio mirato a valutare specificatamente l'impatto degli inquinanti prodotti dal traffico autostradale lungo l'asta dell'Adige e le modalità di dispersione nell'aria degli inquinanti stessi e i possibili sistemi di mitigazione».

Del tema dell'inquinamento, soprattutto dell'impatto della A22 sugli inquinanti ce ne siamo già occupati in quest'Aula, credo per iniziativa del collega Baratter, già un paio d'anni fa ed è stata anche potenziata la rete di monitoraggio, in più abbiamo questo progetto importante del "BrennerLec". La mozione voleva porre l'attenzione su un altro tema: quello che la A22 interessa o, se vogliamo vederla da un altro modo, i treni agricoli sono a ridosso dell'autostrada (direi esattamente a fianco per buona parte del nostro territorio) e sarebbe interessante capire che impatto ha questa arteria sulla campagna, sulle piante da frutto che spesso sono a ridosso della stessa. Questo sia negli elementi più palpabili come le polveri, che poi non penso che vadano tutte lontano (una buona parte avrà una ricaduta molto vicino) e quindi capire se questa autostrada su questi terreni ha un impatto. Credo che sia utile per difendere poi anche la qualità della produzione trentina, oppure, se ne sorgessero degli elementi da considerare e da mitigare, per essere in grado di allontanare, se fosse necessario, come succede per esempio anche sulle strade di altro livello e ad una certa distanza dagli impianti e dalla strada, oppure adottare strumenti di mitigazione.

PRESIDENTE: Grazie, consigliere Manica.

Prego, parere della Giunta.

GILMOZZI (Assessore alle infrastrutture e all'ambiente – Unione per il Trentino): Favorevole.

PRESIDENTE: Richieste di intervento? Consigliere Degasperì, prego.

DEGASPERI (MoVimento 5 Stelle): Grazie. La proposta è sicuramente condivisibile e meritevole di attenzione, però dobbiamo rilevare che i temi che solleva non sono nuovi. Ha ricordato il consigliere Manica che ne avevamo parlato, grazie a un'iniziativa del consigliere Baratter – nel 2014, se non sbaglio – poi, incidentalmente, gli stessi argomenti stavano dentro un paio di mozioni che avevamo portato noi, sia quando avevamo discusso del tunnel del Brennero che della Valdstico, quindi va benissimo pensare allo studio, però purtroppo i dati sull'inquinamento della A22 sono noti da tempo e, per cercare di contenerli o per capire cosa fare per mitigare come proponete voi, finora è stato fatto molto poco. Anzi, direi quasi nulla, perché per esempio una procedura di infrazione per l'Italia c'è già sullo sfioramento dei livelli del biossido di azoto. Quindi l'assessore Theiner che nel 2014 parlava della possibilità aveva ragione, perché poi la procedura è partita nel 2015, perché entro il 2015 si sarebbero dovuti ottenere i risultati che ci imponeva l'Unione europea. Alle volte l'Unione europea si ascolta, invece, quando non fa comodo, si fa finta di nulla come in questo caso, perché l'obiettivo era il 2015. Il 2015 è trascorso e non si è fatto proprio nulla. Adesso, ed è una questione che avevo già sollevato, quando abbiamo parlato della concessione della A22, si mettono in mezzo – non è il caso del consigliere Manica e di questa mozione naturalmente, ma parlo della politica in generale – i temi ambientali per giustificare e trovare una delle tante giustificazioni al rinnovo della concessione. Però negli anni in cui A22 ha gestito l'autostrada, di interventi per la mitigazione di questo tipo di problemi non se ne è visto neanche uno.

Oggi ho letto sul giornale che Kompatscher da anni lotta per aumentare i pedaggi sulla A22, fino a quando non si è iniziato a parlare di rinnovo della concessione io non l'avevo mai sentito. Noi avevamo parlato del traffico deviato, avevamo parlato del perché i TIR e i mezzi pesanti scegliessero la A22 anziché altri percorsi, proprio perché i pedaggi sono più convenienti, però l'abbiamo fatto da soli per anni. Adesso scopriamo che all'improvviso tutti parlano dell'aumento dei pedaggi, ma la A22 non è gestita dalle comunità di questi territori dal 2017 o dal 2018, quindi la mozione va benissimo, però bisogna anche riconoscere che finora non è stato fatto nulla. E dico nulla perché la A22 alle volte fa anche propaganda su questi temi. Nel 2007, naturalmente con i soliti mezzi di informazione/propaganda, si era detto che, proprio per migliorare le condizioni dell'inquinamento atmosferico prodotto dalla A22, si sarebbe dovuta realizzare una serie di dodici nuovi distributori di metano lungo la A22 e quattro distributori di idrogeno. Siamo nel 2007. Siamo arrivati al 2018 e, fino alla data dell'interrogazione che avevamo fatto noi, i distributori di gpl e di metano dovevano essere dodici, ce n'era uno, quindi undici anni dopo ce n'era uno su dodici e in febbraio è entrato in funzione il secondo (due su dodici a undici anni di distanza). Per quanto riguarda i quattro distributori di idrogeno ce n'è attivo uno a Bolzano sud. Per cui hanno iniziato a parlarne nel 2007 e la scusa per cui non si è fatto quasi nulla è che c'è da discutere del rinnovo della concessione. Quindi tutte le tematiche ambientali all'improvviso per il corridoio del Brennero ruotano attorno al rinnovo della concessione. Quindi, se viene rinnovata la concessione alla A22, si provvederà alla limitazione dell'inquinamento da biossido di azoto, si provvederà all'aumento dei pedaggi, si faranno i distributori del metano, dell'idrogeno e del gpl – questo ha scritto oggi Kompatscher sul giornale – se invece il rinnovo della concessione non ci sarà, chissà. Quindi tutte le tematiche ambientali che riguardano il corridoio del Brennero sono vincolate al rinnovo della concessione. Quindi la mozione va benissimo, speriamo che dallo studio poi discenda anche qualche atto concreto.

PRESIDENTE: Grazie.

Assessore Gilmozzi, prego.

GILMOZZI (Assessore alle infrastrutture e all'ambiente – Unione per il Trentino): Sento parlare di pedaggi e di aumenti, la cosa va inquadrata bene e va inquadrata anche nelle posizioni che la Giunta provinciale ha assunto rispetto a questo tema.

I pedaggi autostradali sono materia regolata dallo Stato nella concessione e sono regolati – anche questa è una cosa secondo noi negativa – sulla base degli effettivi investimenti che vengono fatti su quella concessione, che viene poi spalmata nel tempo. Quindi la politica dei pedaggi viene applicata dallo Stato e viene applicata con questo concetto. C'è invece un'altra questione che va oltre il pedaggio e che per questo si chiama “toll plus” (pedaggio aggiuntivo), che è una politica consentita in seguito alla direttiva “Eurovignette” che ha emesso l'Unione europea e della quale si discute anche per quanto riguarda noi da parecchio tempo, che discutiamo insieme a Bolzano e al Tirolo, che abbiamo portato più volte all'attenzione della commissaria Bulc e di tutte le istituzioni europee e le Regioni alpine, pensando che due siano i fattori con i quali possiamo contenere il traffico: da un lato l'armonizzazione dei pedaggi, perché anche questa è una differenza, una distinzione che dovremo affrontare (non è possibile che da una parte paghi cento e dall'altra paghi trenta per lo stesso tragitto e lo stesso passo); l'altro è proprio quella di riuscire ad introdurre dei meccanismi che mettano a carico di chi inquina di più una tariffa aggiuntiva, che serve ovviamente per disincentivare l'uso dei mezzi lungo quella autostrada o quel corridoio. Il fatto è che l'Eurovignette è stata recepita in Italia solo due anni fa o due anni e mezzo fa – adesso non ricordo esattamente – non prima e quindi è stato in quell'esatto momento che noi abbiamo chiesto che il tema dell'Eurovignette venisse inserito nella convenzione che abbiamo firmato per ottenere il rinnovo dell'autostrada, perché, senza questi due passaggi, “toll plus” non se ne possono mettere. Quindi chi ha creato i

presupposti perché si possano mettere i pedaggi aggiuntivi è stata l'azione delle Giunte e del Ministero che sono riusciti, uno, a ottenere il recepimento della direttiva "Eurovignette" in Italia, cosa non del tutto scontata e, il secondo, che venisse inserito nel protocollo che abbiamo firmato nell'accordo con il Ministero in maniera tale che il rinnovo della concessione ci permetta di fare anche questo ulteriore passaggio. Passaggio che è in discussione. La cosa è molto delicata, perché i nostri studi tendono a mettere in relazione il valore di un pedaggio con gli effetti che questo pedaggio aggiuntivo potrebbe avere sul traffico. Ma gli effetti di spostare il traffico dall'autostrada ad un altro contesto possono essere legati soprattutto all'esistenza di un'altra infrastruttura che è il treno. Altrimenti rischiamo che, facendo poi pagare il pedaggio aggiuntivo sull'autostrada, il traffico si riversi sulle strade statali e soprattutto non diamo una risposta al settore del trasporto che si troverebbe ad essere l'unico penalizzato senza avere una vera alternativa e questo metterebbe a rischio anche l'applicazione del cosiddetto "toll plus".

La materia è complessa, abbiamo firmato – e di questo è stata data notizia – un accordo con il Tirolo e con il Sudtirolo (l'abbiamo fatto come GECT), nel quale diciamo dobbiamo occuparci di questo tema e dobbiamo farlo però in una logica di corridoio, dobbiamo farlo anche guardando come fare a regolare il traffico autostradale, dobbiamo farlo pensando a cosa sta succedendo tra l'Austria e la Germania, dobbiamo pensarlo guardando a cosa sta succedendo anche a Verona. Non possiamo pensare di farlo solo guardando al nostro piccolo territorio e dobbiamo farlo chiedendo all'Austria a sua volta di fare dei passi che oggi non sono così certi, così sicuri. In Austria, tra pedaggio e pedaggio aggiuntivo, si arriva quasi a 0,80 euro al chilometro; pensate che l'autostrada del Brennero oggi per un autotrasportatore costerà intorno a 0,20, per cui immaginatevi che differenza. Forse non del tutto giustificata rispetto agli effetti ambientali che questo comporta.

Il tema è complesso, lo stiamo trattando e per questo il Presidente Kompatscher ovviamente ha dato questo indirizzo, ha dichiarato gli sforzi che stiamo cercando di fare in accordo addirittura tra Ministeri, perché l'ultimo vertice a Monaco si è tenuto alla presenza del ministro Delrio e anche dei ministri della Germania e dell'Austria. Quindi il tema è molto delicato, ma stiamo lavorando in questa direzione. Quindi non è che una mattina si sveglia il Presidente della Provincia di Bolzano... c'è dietro una storia, c'è un recepimento di direttive, c'è un protocollo, ci sono degli studi che devono essere affrontati anche discutendone con il sistema dell'autotrasporto, perché, legato a questo, c'è tutta la rete dei trasporti merci che lega l'Italia al resto dell'Europa.

Volevo che questo si sapesse, perché, tra le varie cose che stiamo facendo, ovviamente non è che ci sia solo il Brennero per vedere se, rallentando, arrivando a cento all'ora, si può migliorare, ma c'è proprio l'intero sistema dei trasporti che voi sapete che con il tunnel del Brennero nel 2027, tunnel del Brennero che molti non volevano, ma per fortuna che c'è, rappresenterà la vera alternativa al trasporto delle merci che oggi viaggiano tutte in autostrada.

PRESIDENTE: Grazie, assessore.

Consigliere Manica per la replica, prego.

MANICA (Partito Democratico del Trentino): Ringrazio sia il collega Degasperi, sia l'assessore.

Non era mia intenzione aprire un dibattito sul complesso delle politiche della mobilità che hanno ovviamente anche al centro la questione dell'inquinamento della A22 e che, quindi, sono molto più articolate dell'obiettivo della mozione. L'obiettivo della mozione era semplicemente porre l'attenzione su un possibile inquinamento molto più concreto: quello che noi, al confine della recinzione dell'autostrada, abbiamo spesso impianti vitivinicoli, di meli o di altre cose, che è quello che ci preme di più. Quindi sarebbe interessante capire se quei prodotti subiscono più di altri l'impatto inquinante della A22, indipendentemente poi di lavorare sulle politiche di riduzione dei transiti, le innovazioni tecnologiche, spostamento di traffico su rotaia, che sono tutti temi ben più importanti della mozione, sui quali non ho dubbi che in parte stiamo lavorando e molto c'è ancora da lavorare. Però, se si verificasse che quelle produzioni subiscono un impatto importante, un ragionamento lo dovremmo fare: o non si impianta più lì e qualcuno indennizza, o si mettono in protezione queste produzioni. Già sappiamo che l'autostrada vincola per una fascia molto importante il nostro territorio, lo sanno bene i Comuni che nelle fasce di rispetto dell'autostrada è quasi zona militare (nemmeno le insegne delle aziende si possono esporre), però, se questo impattasse anche sulle coltivazioni dei contadini, di sicuro non possiamo lasciare che quei prodotti continuino ad arrivare sul mercato e andrebbe fatto un ragionamento di chi indennizza questa cosa. Però, prima di dire queste cose, sarebbe interessante capire ed era questo che chiedevo semplicemente: una valutazione molto più puntuale su ciò che sta a perimetro dell'autostrada e quanto questo subisca l'impatto che c'è – lo ha ricordato benissimo il collega Degasperi – riconosciuto, certificato inquinante dell'asse autostradale.

PRESIDENTE: Grazie, consigliere Manica.

Consigliere Kaswalder, dichiarazione di voto.

KASWALDER (Gruppo Misto): Grazie, Presidente. Innanzitutto per dichiarare il mio voto favorevole. Direi che, visto che qua si parla di realizzare uno studio per valutare specificamente l'impatto degli inquinanti, sarebbe ora e tempo, anche perché ho fatto un paio di interrogazioni e nessuno mi ha mai risposto, mi è stato detto che sono secretati, visto che i tempi andrebbero anticipati, di fare uno studio sull'impatto sulle tratte di accesso del traforo del Brennero. Anche qua io l'ho detto più di una volta: in Sudtirolo e in Alto Adige si sono già fatti tutti gli adeguamenti dei piani urbanistici dei Comuni, c'è già un progetto complessivo, è già stato discusso con i territori, i progetti stanno andando avanti, stanno procedendo e in Trentino è tutto secretato. Pertanto sarebbe auspicabile inserire due righe dicendo che,

visto che i tempi andrebbero anticipati, perché qua la politica è sempre al traino (invece che anticipare è sempre in ritardo), sarebbe tempo di studiare anche questo problema che è enorme, perché, da quello che so, la galleria a Faedo esce in aperta campagna, nella zona del Teroldego, distruggendo una zona di un certo tipo. Sarebbe ora che anche qua ci dessero delle risposte, perché è un problema enorme, un problema che dovremo affrontare in tempi anche molto brevi, in tempi stretti. Ricordo che avevo fatto anche una question time all'assessore Gilmozzi, che mi ha risposto che fino adesso non se ne parla, i progetti sono secretati, però il problema esiste e anche questo andrebbe inserito, perché io credo che sia giusto che di questo tema se ne discuta non solo in Consiglio provinciale, ma soprattutto con i territori, con i Comuni interessati al passaggio di questa grande opera.

PRESIDENTE: Grazie, consigliere Kaswalder.
Dichiarazione di voto, consigliere Borgia.

BORGA (Civica Trentina): Grazie, Presidente. Sentendo parlare di analisi da fare sui prodotti agricoli che vengono coltivati in prossimità dell'autostrada, mi è venuto in mente, proprio sentendo il collega Manica, delle analisi che si sarebbero dovute fare se il centrosinistra trentino fosse arrivato fino in fondo a realizzare un inceneritore a Ischia Podetti da trecentomila tonnellate. Allora mi ricordo che c'erano due Comuni contrari (Mezzocorona, il cui sindaco di allora si espose in prima persona notevolmente, noi eravamo contrari su posizioni forse meno esposte) e poi c'erano associazioni ambientaliste. Il Consiglio delle autonomie, quando arrivò il tema dell'inceneritore, ci fu un solo consigliere che si astenne (il sottoscritto). Mi sembrò un plotone di esecuzione: fuori mi dicevano "effettivamente hai ragione, però non si può". C'era il Presidente del Consiglio delle autonomie, il Presidente Dellai e credo l'assessore Gilmozzi – o l'assessore Grisenti – per cui venne la Giunta provinciale con il Presidente – erano tutti d'accordo – e venne chiesto se c'era qualcuno che aveva qualcosa da dire e io alzai la mano. In quel momento mi sembrò di essere di fronte ad un plotone d'esecuzione. A qualche collega, il cui comune si trovava parecchio lontano da Ischia Podetti, ho detto "perché non ti fai avanti, se sei così convinto che questa sia la soluzione migliore per il Trentino?". Però hanno glissato. I fatti ci hanno dato ragione, perché, a forza di dai e dai, si è visto che era una scelta non soltanto ambientalmente scellerata, ma ancora prima dal punto di vista economico. Certo è che per lunghi anni in Provincia autonoma di Trento il centrosinistra autonomista ed ambientalista, perché avevamo anche un assessore dei Verdi che per lunghi anni è stato seduto in Giunta, invece di preoccuparsi di tutelare l'ambiente ha pensato di tutelare gli affari, perché questa è la verità.

Quando sono diventato sindaco io nel 2000, la raccolta differenziata di Mezzolombardo era al 9 per cento e più o meno era la media provinciale, perché non c'era mica da incentivarla la raccolta differenziata allora, bisognava fare un "mostro" da trecentomila tonnellate, se non avessimo fatto i rifiuti da portare a Ischia Podetti, come si sarebbe potuto fare il business? Dopo di che un po' alla volta i Comuni, prima ancora della Provincia, hanno cominciato ad impegnarsi seriamente e quindi siamo arrivati ai livelli attuali. Hanno anche provato a fare il bando, anche l'altro sindaco ambientalista (il sindaco di Trento), con la Giunta infarcita di ambientalisti di sinistra per l'inceneritore di Ischia Podetti non più a trecentomila tonnellate ma a settantamila, ma non viene nessuno perché non conviene. Non conviene se si fanno le cose fatte per bene, perché eccome sarebbe convenuto se aveste continuato voi a fare le cose per male, così come avete fatto per anni. Quindi è anche una soddisfazione vedere che il collega Manica ci dice che dobbiamo approvare questa mozione per controllare questa striscia di vigneti lungo la A22, controllare la salubrità di questi prodotti. Vi invito soltanto a pensare cosa sarebbe successo: ci saranno anche problemi di carattere economico seri per tutta la zona a nord di Trento, Lavis e soprattutto la piana Rotaliana, problemi di compatibilità con le norme europee, però allora sembrava ineluttabile. In quel caso alla fine però, per merito non di molti, si è riusciti a convincere questa maggioranza di centrosinistra autonomista, ambientalista – che poi uno dice "sedicente autonomista", per cui mi viene da dire a questo punto anche "sedicente ambientalista" – che quello era il percorso sbagliato, perché i fatti hanno la testa dura e alla fine hanno dimostrato che quelle scelte erano perniciose. Certo, c'era sotto un bel business di quelli mica da poco, ma una volta tanto ha prevalso l'interesse dei cittadini sul business.

PRESIDENTE: Grazie, consigliere Borgia.
Consigliera Maestri, dichiarazione di voto.

MAESTRI (Partito Democratico del Trentino): Consigliere Borgia, devo intervenire sulla questione dell'inceneritore, perché capisco che lei abbia partecipato in maniera significativa alla battaglia contro, ma io, trovandomi allora nella Giunta comunale del Comune di Trento, posso testimoniare che nessuno di noi ha mai voluto costruire un inceneritore per fare business.

Il Comune di Trento si è fatto parte protagonista allora della diminuzione della cubatura dell'inceneritore, ma soprattutto si è fatto protagonista, Comune antesignano in provincia, della diffusione della raccolta differenziata, perché delle due l'una: o l'inceneritore o la raccolta differenziata. Intraprendendo la strada della raccolta differenziata e, raggiungendo i livelli altissimi del 70/80 per cento, si è rivelato del tutto inutile fare l'inceneritore. Quando si fanno le scelte politiche, prima di andare fino in fondo, si speriscono tutte le strade, cosa che noi abbiamo fatto stranamente incontrando anche la sua volontà. Ma noi sperando fino in fondo praticamente il concetto di raccolta differenziata, che oggi ci fa essere in testa ad ogni classifica nazionale. Quindi qui probabilmente nessuno s'ha da vantare di averlo detto prima, tutti dobbiamo vantarci come territorio di non aver adottato un inceneritore, quando a sessanta chilometri da qui ce ne sono due.

PRESIDENTE: Grazie.

Ha chiesto la parola il consigliere Cia. Ne ha facoltà.

CIA (Gruppo Misto): Grazie, Presidente. Vorrei tornare sulla vicenda dell'inceneritore, che bene ha fatto il collega Borga a richiamare come esempio, che Pacher ebbe a dire che «l'inceneritore sarà comunque fatto e che si vigilerà sull'impianto». Anche il sindaco Andreatta ha voluto replicare ai manifestanti che allora protestavano e aveva assicurato: «nessun rischio per la salute!». Dopo invece – come diceva il collega Borga – qualcuno ha forse convenuto che in effetti i rischi c'erano, per cui l'inceneritore si è archiviato come ipotesi e solo allora – e in questo ha ragione la collega Maestri – ci si è attivati per fare una raccolta differenziata e quindi poi, non potendo puntare più su un inceneritore da trecentomila tonnellate, data l'inferiore produzione di rifiuti che rendeva l'inceneritore non più conveniente, si è spinto molto sulla raccolta differenziata. Questi sono i fatti che hanno preceduto questa benedetta raccolta differenziata spinta.

PRESIDENTE: Grazie.

Consigliere Borga, lei comprende che il mio è un gesto di cortesia nei suoi confronti e non per privarla di un (ulteriore) autorevole intervento su un tema così importante che l'ha vista tra i principali protagonisti attorno all'inceneritore, però direi di passare alla votazione.

Metto in votazione la proposta di mozione n. 576, proponenti i consiglieri Manica, Borgonovo Re, Civico, Maestri e Plotegher.

La votazione è aperta.

(Votazione con procedimento elettronico)

Il Consiglio approva *(con 6 astensioni)*.