



Spett. *Ministero della Transizione Ecologica (MiTE)*
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile
e la Qualità dello Sviluppo,
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA (RM)
cress@pec.minambiente.it

e p.c. *Ministero della Cultura (MiC)*
Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e
Paesaggio (DG ABAP)
Via di San Michele, 22
00153 ROMA (RM)
mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it

Oggetto: Osservazioni al progetto della Società Asti-Cuneo S.p.A: “Tronco II A21 (Asti Est) - A6 (Marene) - Lotto 6 Roddi-Diga Enel – Stralcio “a” tra il Lotto II.7 e la Pk. 5+000”

La scrivente ONLUS Osservatorio per la Tutela del Paesaggio di Langhe e Roero, con sede ad Alba, in via Franco Centro 11, email: odplangheroero@mypcert.it, cui aderiscono numerose associazioni interessate alla salvaguardia del patrimonio naturale e culturale del territorio di questa parte del Piemonte, intende presentare, ai sensi del comma 3 dell'art. 24 d.lgs. 152/2006, le seguenti osservazioni al progetto in oggetto, di cui all'istanza di avvio del procedimento per la Valutazione di Impatto Ambientale datata 20/09/2021:

1. Il paragrafo 2.3.1 delle Linee Guida SNPA, 28/2020 “Valutazione di Impatto Ambientale - Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale”, approvate dal Consiglio del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA), prevede che ogni **ragionevole alternativa** dell'opera oggetto dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) sia “analizzata in modo dettagliato e a scala adeguata per ogni tematica ambientale coinvolta, al fine di effettuare il confronto tra i singoli elementi dell'intervento in termini di localizzazione, aspetti tipologico-costruttivi e dimensionali, processo, uso di risorse, scarichi, rifiuti ed emissioni, sia in fase di cantiere sia di esercizio. La scelta della migliore alternativa deve essere valutata sotto il profilo dell'impatto ambientale, relativamente alle singole tematiche ambientali e alle loro interazioni, attraverso metodologie scientifiche ripercorribili che consentano di descrivere e confrontare in termini qualitativi e quantitativi la sostenibilità di ogni alternativa proposta...omissis...Nella scelta dell'alternativa ragionevole più sostenibile dal punto di vista ambientale, deve essere considerato quale criterio di premialità l'aspetto relativo al risparmio di “consumo di suolo”, sia nella fase di realizzazione,

sia nella fase di esercizio dell'opera, nell'ottica di limitare quanto più possibile il consumo di suolo libero ("greenfield")....".

Alla luce della trentennale storia delle opere oggetto della SIA, delle delibere delle numerose Conferenze dei Servizi, dei pareri espressi da tutti i soggetti interessati, è indubbio che tra le ragionevoli alternative delle opere incluse nel Lotto 2.6.a dell'Autostrada A33 debba necessariamente essere inclusa la soluzione con il tracciato in galleria; a tale proposito vale la pena di ricordare che tale soluzione ha superato con esito positivo la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ottenendo il decreto di validità ambientale il 28.10.2011 dal Ministero dell'Ambiente, il quale, in data 09.02.2015, ha ribadito la bontà della soluzione escludendo il progetto esecutivo da una nuova procedura di VIA.

Avendo, a parere della scrivente, i cittadini delle Langhe e del Roero il sacrosanto diritto di essere convinti che la scelta effettuata sia effettivamente la migliore tra le scelte possibili, ne consegue che quanto riportato sul SIA non risulta rispondente ai criteri enunciati nelle Linee Guida e debba essere integrato con la valutazione delle due alternative, tracciato all'aperto e tracciato in galleria, redatta come specificato nelle citate Linee Guida.

- 2. Il punto 2.3 del recente documento della Commissione Europea del 12.2.2021 C(2021) 1054 -Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio "non arrecare danno significativo"- nel testo indicato con l'acronimo DNSH (Do No Significant Harm) - a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza, afferma che: "a seconda di come è progettata esattamente una misura, in alcuni casi, in particolare quando si tratta di investimenti nelle infrastrutture, l'esecuzione di una VIA e l'attuazione delle misure di mitigazione necessarie per proteggere l'ambiente possono bastare allo Stato membro per dimostrare la conformità al principio DNSH per alcuni dei pertinenti obiettivi ambientali (in particolare l'uso sostenibile e la protezione delle acque e risorse marine, nonché la protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi ¹⁸). Tuttavia, ciò non esonera lo Stato membro dall'effettuare la valutazione DNSH per la misura in questione, in quanto la VIA, la VAS o la verifica potrebbero non trattare tutti gli aspetti necessari nell'ambito della valutazione DNSH."*

Più puntualmente, la nota 18 precisa che lo Stato non è esonerato dalla valutazione DNSH: "se l'intervento è ubicato in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse (compresi la rete delle zone protette Natura 2000, i siti del patrimonio mondiale dell'UNESCO e le principali aree di biodiversità, nonché altre zone protette)".

L'area oggetto delle opere del Lotto 2.6.a è inclusa nella buffer zone del sito Unesco: "I Paesaggi vitivinicoli del Piemonte: Langhe-Roero e Monferrato" ed è in diretta connessione con l'altro sito Unesco denominato "Residenze Sabaude – Complesso Carloalbertino di Pollenzo".

Ne consegue che, a parere della scrivente, la documentazione presentata dalla Società Asti-Cuneo debba essere integrata con la valutazione DNSH suggerita dalla circolare citata, prima di ogni pronunciamento della Conferenza dei Servizi.

3. *Sempre il paragrafo 2.3.1 delle Linee Guida SNPA, 28/2020 prevede che “L’analisi deve comprendere anche l’Alternativa “0”, cioè la non realizzazione dell’intervento”.*

A questo proposito l’unico documento in grado di confermare la necessità dell’intervento, e conseguentemente l’esclusione della Alternativa “0”, consiste nell’analisi trasportistica delle vie di comunicazione esistenti nell’area interessata dal completamento della A33: tale analisi non compare tra i documenti elencati sul sito del Ministero dell’Ambiente.

L’unico riferimento è una scarna tabella presente nel SIA riportante i volumi di traffico previsti lungo il tratto oggetto della Valutazione di Impatto Ambientale nell’anno 2032.

A questo proposito la scrivente Onlus ritiene di fondamentale importanza segnalare che i Veicoli Teorici Giornalieri Medi (VTGM = 14.600) indicati sul SIA del 2021 sono in netto contrasto con i TGM riportati a pagina 88 della Relazione Generale del progetto esecutivo del Lotto 2.6 con tracciato in galleria, datata marzo 2015: “Le valutazioni condotte hanno dimostrato che il completamento del collegamento autostradale A33 determina un consistente incremento dei traffici autostradali attualmente presenti. Il traffico giornaliero medio (TGM) sulla tratta considerata, nell’anno ipotizzato per l’entrata in esercizio dell’infrastruttura, è stato infatti stimato nell’ordine dei 21.500 veicoli/giorno totali, con una componente di traffico pesante pari circa al 20%. Ai fini delle valutazioni ambientali, tali traffici sono stati ripartiti nelle componenti diurna (circa 80%) e notturna.”

Non pare un dettaglio di poco conto, agli effetti della VIA, conoscere quali siano i previsti benefici apportati dal completamento della A33 al traffico congestionato della viabilità locale, e quali le ipotesi alla base dell’analisi trasportistica che hanno indotto ad innalzare i prevedibili volumi di traffico dagli attuali 8.500 passaggi giornalieri.

Il completamento dell’autostrada non costituisce infatti, a giudizio della scrivente, un fattore sufficiente per indurre gli utenti ad utilizzare la A33 in misura quasi doppia rispetto all’attuale.

4. *Sempre il paragrafo 2.3.1 delle Linee Guida SNPA, 28/2020 prevede che: “lo studio delle alternative progettuali deve tener conto degli effetti dei cambiamenti climatici eventualmente già riconosciuti nell’area oggetto di studio nonché presunti dalla analisi dei trend climatici, con scenari almeno trentennali, considerando la data programmata di fine esercizio e/o dismissione dell’opera”.*

Il richiamo ai cambiamenti climatici è quanto mai opportuno nel caso dell’intervento in oggetto per la parte relativa alla definizione degli eventi pluviometrici critici.

Tale definizione è stata infatti operata sulla base dei dati disponibili dal 1928 al 2006: un periodo del tutto incongruo per valutare gli effetti dei cambiamenti climatici.

Non solo: la metodologia della ricerca degli eventi con tempo di ritorno assegnato per addivenire al dimensionamento delle opere è soggetto a forti critiche in campo scientifico internazionale. Inoltre, nel caso in oggetto, vista l'aleatorietà di alcuni coefficienti utilizzati nel calcolo delle portate di piena, e considerato l'ingente importo dei danni in caso di crollo delle opere sui rii minori in rapporto agli extra costo, tutto sommato contenuti, necessari per dimensionare con maggiori coefficienti di sicurezza i rii, la scrivente Onlus richiede sia impartita al proponente la prescrizione di rivedere il progetto delle opere considerando eventi alluvionali estremi o incrementando i relativi franchi di sicurezza.

5. *Il fattore che a suo tempo aveva fatto propendere per la soluzione con il tracciato in galleria era la presenza sul versante della Collina di Verduno "di terreni rimaneggiati di origine colluviale di accumulo di frana o derivanti dall'attività torrentizia dei corsi d'acqua minori. Tale formazione presenta caratteristiche geo-meccaniche estremamente scadenti ed è in condizioni di stabilità quiescente...omissis...nonostante la prevalente componente marnoso-argillosa delle litologie presenti, vi è una circolazione sotterranea estesa a scala dell'intero versanteomissis....Di fatto la bonifica dell'area di potenziale frana, effettuata con tecniche di regimazione delle acque di ruscellamento e l'intervento di drenaggio delle acque all'interno della coltre instabile è risultata di notevole impatto. Le occupazioni territoriali e la profondità degli interventi risultavano di gran lunga superiori a quelli preliminarmente preventivati e l'efficacia della soluzione veniva subordinata ad una periodica manutenzione, mirata a mantenere in efficienza il sistema".*
Così si era espressa l'ANAS nel 2001 presentando il progetto definitivo del tratto in oggetto con la soluzione in galleria.

Il giudizio sulla precaria situazione dell'area è successivamente risultato confermato dal Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) - predisposto dall'ADBPO e approvato dalla Regione Piemonte - che al Foglio 192 Sez. II - Bra dell' "Atlante dei rischi idraulici e idrogeologici" individua in quella zona vaste superfici "in area di frana attiva" e due tratti in "area di pericolosità molto elevata: esondazioni e dissesti morfologici di carattere torrentizio".

Il nuovo progetto ha individuato solo 6 aree di potenziale frana, in parziale contraddizione con quanto affermato da ANAS e ADBPO: in queste aree ripropone la soluzione di bonifica con tecniche di regimazione delle acque di ruscellamento e la realizzazione di un drenaggio semi-profondo costituito da una serie di trincee drenanti all'interno dell'area potenzialmente instabile, posizionate lungo le linee di massima pendenza. Nulla viene detto sui possibili utilizzi delle aree, salvo porre dei limiti alla coltivazione nelle parti terminali delle tubazioni di drenaggio. Nulla è pure detto sulla manutenzione del sistema di raccolta delle acque di ruscellamento.

Onde evitare contenziosi con i proprietari dei terreni che vedrebbero l'accesso agli stessi compromesso per la presenza dei canali trapezoidali lungo tutto il loro bordo, l'Osservatorio richiede sia impartita al proponente la prescrizione di includere tali aree nell'elenco dei

terreni da espropriare sia per poter provvedere alla manutenzione del sistema, sia per poterli eventualmente utilizzare come aree di riforestazione con alberi a radici profonde che favoriscono la stabilizzazione dei terreni.

Infine il sistema di monitoraggio proposto consiste in inclinometri e piezometri: per i limiti intrinseci alla strumentazione e per la periodicità con cui vengono effettuate le misure, si prestano ad essere monitorate solo le frane a lenta evoluzione. Per le stesse ragioni e per l'estensione della rete, il sistema non si adatta in modo diretto a finalità di allertamento. Data l'importanza dell'opera, la scrivente Onlus ritiene più prudente che il sistema di monitoraggio consenta rilevazioni in continuo e preveda la possibilità di allertamento in caso di imprevedibili sommovimenti dei terreni.

6. L'inserimento di un nastro d'asfalto della larghezza di 26 m nel panorama delle Langhe è senza dubbio una **ferita** inferta ad un paesaggio di cui sono universalmente riconosciuti particolarità e pregio, tali da indurre l'UNESCO nel 2014 ad iscriverlo nella Lista dei Patrimoni dell'Umanità, come parte del Sito denominato "I Paesaggi vitivinicoli di Langhe-Roero e Monferrato".

Per tamponare la ferita sono state illustrate nello Studio di Impatto Ambientale alcune misure di mitigazione sinteticamente riassumibili in categorie quali:

- Riqualficazione e potenziamento della dotazione vegetazionale con particolare riguardo a interventi di ricucitura delle emergenze vegetazionali e recupero degli ambienti ripariali interessati;
- Ambientalizzazione del tracciato autostradale con la mascheratura degli elementi infrastrutturali visibili e la prevenzione degli impatti tra chiroterri e veicoli, nonché il recupero delle aree residuali.

Interventi che non avrebbero significato se applicati solo nel tratto del Lotto 2.6.a. e che, a giudizio della scrivente, andrebbero logicamente estesi al Lotto 2.6.b e al Lotto 2.7. ovviamente nel rispetto, in tutta la sua estensione, di quanto previsto dalle norme vigenti in merito alle distanze delle piante d'alto fusto dal confine stradale - (Codice della Strada; DPR 16/12/1992, n. 495; sentenza della Cassazione n. 17601 del 15/04/2010; Regolamenti Comunali in vigore). La scrivente richiede pertanto sia impartita al proponente la prescrizione di chiedere il parere del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS) sulla proposta di estendere la soluzione adottata anche al Lotto 2.6.b e 2.7, come pure di chiedere il controllo della sua corretta implementazione e la garanzia della sua indispensabile manutenzione.

7. Pur citata tra le misure di mitigazione, non è stata approfondita la tematica di:
- Promozione della fruizione territoriale con la creazione di percorsi attrezzati e punti di sosta
- aspetto questo fondamentale per ricucire il rapporto tra abitanti dei luoghi e territori, sicuramente compromesso dalla presenza della autostrada.

Compenserebbe infatti, almeno in parte, il danno creato dalla pesante infrastruttura la realizzazione dei percorsi tratteggiati sull'elaborato "Configurazione di progetto delle opere a verde complementari e d'inserimento paesaggistico". In particolare, è ritenuto irrinunciabile da parte della scrivente la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale ad hoc, comprensivo del recupero a nuova vita della storica struttura del Ponte Albertino, che metta in comunicazione la buffer zone del Sito Unesco dei paesaggi vitivinicoli delle Langhe-Roero con il Sito Unesco "Residenze Sabaude - Complesso Carloalbertino di Pollenzo".

Questo tipo di misure di mitigazione hanno una valenza opposta a quella delle misure volte unicamente a "nascondere" l'infrastruttura alla vista dei passanti: hanno infatti una valenza positiva in quanto facilitano la fruibilità del territorio da parte dei cittadini e ne sollecitano la presa di conoscenza e l'affezione alla bellezza delle loro terre.

8. *In base alla documentazione resa disponibile il tema rumore è affrontato con un censimento accurato dei ricettori e l'individuazione dei potenziali impatti. Non sono indicati tuttavia interventi puntuali con la realizzazione di barriere o altro tipo di schermatura acustica. La minimizzazione dell'impatto è affidata unicamente alla stesura di una pavimentazione stradale di tipo drenante fonoassorbente che costituisce di per sé un intervento sulla fonte di rumore e come tale efficace per tutti i ricettori. Si ritiene tuttavia utile evidenziare come l'intervento con pavimentazione antirumore sia caratterizzata da:*

- efficacia complessiva limitata (fino ad un massimo di 5dB(A) rilevabile su impianto nuovo);*
- efficacia circoscritta ad un range di frequenze medio alte;*
- limitata durabilità nel tempo della prestazione ottenuta dopo la stesura.*

In base a quanto sopra è quindi dubbio che i limiti di rumore siano rispettati presso i ricettori, soprattutto a distanza di tempo dal momento di apertura al traffico.

Si ritiene inoltre importante evidenziare come, al di là del mero rispetto dei limiti amministrativi di rumore, si renda necessario, per la salvaguardia del valore ambientale, un approfondimento sulla percezione acustica in zone di pregio come, per esempio, il complesso residenziale di Pollenzo. Per la conformazione orografica della zona è infatti lecito attendersi una propagazione del rumore anche a notevole distanza, in particolare per la componente in bassa frequenza.

Si tratta quindi di considerare la possibilità di impiego di sistemi schermanti (barriere) con spiccate proprietà fonoassorbenti in un range di frequenze medio basse estese ad ampie porzioni di tracciato in margine esterno della carreggiata ovest (direzione Cuneo).

Consci del fatto che la barriera antirumore comporta per contro un certo impatto paesaggistico, la scrivente richiede sia impartita al proponente la prescrizione di utilizzare materiali trasparenti in modo da garantire una prestazione elevata sia in termini di fono-isolamento (ostacolo all'attraversamento della barriera da parte dell'onda sonora) che di fono-assorbimento (riduzione della riflessione dell'onda sonora ad opera della barriera stessa). Per maggior chiarezza, del tipo di quelle adottate dalla concessionaria Autobrennero.

Queste soluzioni dovrebbero essere adattate anche agli interventi di schermatura dei chiotteri di cui agli elaborati specifici. In queste tavole sono indicate barriere di altezza fino a 5 metri con elementi tubolari fonoassorbenti e lastre trasparenti in vetro. Benché si tratti di interventi di lunghezza ridotta, le soluzioni proposte sono caratterizzate da un elevato impatto paesaggistico mentre vengono presentate con una funzionalità acustica non strettamente necessaria allo scopo.

Pertanto, in conclusione.

IN ASSENZA:

di una documentazione

che: evidenzi un bilancio costi/benefici migliore, sotto la maggior parte dei punti di vista, per la soluzione con tracciato all'aperto, rispetto a quella con tracciato in galleria,

e che: compia una esauriente disamina che convinca i cittadini delle Langhe e del Roero che è stata fatta la migliore delle scelte possibili;

IN ASSENZA:

di una documentazione e dei provvedimenti relativi che garantiscano un consistente beneficio alla viabilità locale, che è il vero motivo per cui è stata realizzata l'infrastruttura e l'obiettivo che non può essere assolutamente eluso;

IN ASSENZA:

della certezza che il risparmio realizzato con il tracciato all'aperto si traduca in investimenti sul territorio di adeguata entità, consistenti in positivi e molteplici interventi di mitigazione ambientale, tali da compensare almeno in parte la ferita inferta al paesaggio dalla presenza dell'infrastruttura all'aperto;

IN ASSENZA:

della garanzia, da parte di tutte le Amministrazioni competenti, che il progetto sia stato ottimizzato in accordo alle migliori pratiche di inserimento ambientale e a tutte le vigenti superiori disposizioni, nonché alla cura rigorosa della qualità del paesaggio di Langhe e Roero, Patrimonio dell'Umanità;

la scrivente ONLUS ritiene di dover esprimere un parere negativo sul progetto di cui alla presente VIA e di dover confermare la propria scelta a favore del tracciato in galleria il cui progetto esecutivo ha avuto, in data 23/09/2015, il parere positivo da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) sull'ottemperanza del progetto Lotto 2.6 alle prescrizioni impartite dal DEC-VIA, concludendo in tal modo l'intero processo di VIA.

Alba, 14 dicembre 2021

*Per il Direttivo dell'Osservatorio per la tutela del paesaggio di Langhe e Roero
Guido Chiesa Cesare Cuniberto Silvio Veglio*

ASSOCIAZIONI ADERENTI ALL'OSSERVATORIO PER LA TUTELA DEL PAESAGGIO DI LANGHE E ROERO

**ASSOCIAZIONE AMICI DEL CASTELLO DI MAGLIANO ALFIERI
ASSOCIAZIONE CULTURALE ASFODELO
ASSOCIAZIONE CULTURALE ODV: "IL PAESE" – PERIODICO ROERINO
CANALE ECOLOGIA ODV
COMUNEROERO ODV
CONSIGLIO REGIONALE ITALIA NOSTRA PIEMONTE
ITALIA NOSTRA SEZIONE DI ALBA
ITALIA NOSTRA SEZIONE DI BRA
ITHACA - ALBA
FAMIJA ALBEISA - ALBA
L'ARVANGIA - ALBA E LANGHE
LEGAMBIENTE BRA
LEGAMBIENTE REGIONE PIEMONTE
SLOW FOOD CONDOTTA DI BRA
SLOW FOOD CONDOTTA DI ALBA
SLOW FOOD ITALIA**

SEDE: 12051 ALBA Cn - via F. Centro 11

*email: odplangheroero@gmail.com
PEC : odplangheroero@mypcert.it*