



Spett.le

Ministero della Transizione Ecologica (MiTE)
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
via C. Colombo 44,
00147 ROMA (RM)
VA@pec.mite.gov.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 alle integrazioni ed al relativo studio ambientale del 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”**

Facendo seguito alle Osservazioni al progetto in oggetto presentate in data 20 dicembre 2021, 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 , intende presentare, ai sensi del comma 3 dell’art. 24 d.lgs. 152/2006, le seguenti osservazioni alle integrazioni e al relativo studio ambientale del progetto in oggetto, di cui all’istanza di avvio del procedimento per la Valutazione di Impatto Ambientale datata 18/11/2022:

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...."

In data 22 marzo del corrente anno la Direzione Generale per la Vigilanza dei Contratti Autostradali (DGVCA) scriveva alla Società Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. e a questo Osservatorio in copia conoscenza: ***"...con la presente, la scrivente richiede a codesta Società una valutazione comparativa aggiornata alla luce dell'attuale contesto normativo delle due soluzioni (sviluppo del Lotto II.6-A all'aperto o in galleria), che consideri anche i profili di sostenibilità ambientale, in coerenza con le Linee Guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, approvate da questo Ministero ex art.48, comma 7, DL 31 maggio 2021, n.77 convertito nella Legge 29 luglio 2021, n.108.***

Per assicurare l'autonomia e l'indipendenza dell'analisi, suddetta valutazione dovrà essere redatta da un soggetto terzo, individuabile nell'ambito di Istituti Universitari riconosciuti dell'ordinamento nazionale".

La richiesta di integrazioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (CTVIA) del MiTE, pubblicata in data 2 agosto 2022, al punto 2.1 rilevava la necessità di: ***"Integrare lo Studio di Impatto Ambientale (SIA), tramite adeguata descrizione delle alternative progettuali alle opere prese in esame, sia pregresse sia eventualmente elaborate in riferimento allo stralcio in variante, inclusa la soluzione con il tracciato in galleria, relative sia al tracciato sia alla tipologia strutturale, morfologica e materica dei manufatti proposti, con esposizione delle principali motivazioni sottese alle scelte operate; le predette alternative, inclusa l'Alternativa "Zero", dovranno essere adeguatamente analizzate e comparate, con riferimento alle diverse componenti ambientali, con la soluzione di progetto prescelta e oggetto di valutazione dello Studio."***

Da quanto sopra risulta chiaro che:

- Lo studio deve contemplare l'analisi di ogni tematica ambientale coinvolta.
- Lo studio comparato delle alternative è parte integrante dello SIA. **Ne consegue che, le sue conclusioni devono essere rese pubbliche e oggetto di valutazione da parte di tutti i soggetti interessati prima dell'avvio della procedura della Conferenza dei Servizi;**

Il documento integrativo presentato non tratta nessuna delle tematiche ambientali coinvolte. Le alternative non sono adeguatamente analizzate né comparate. Si limita a ***"tracciare una cronistoria dello sviluppo del progetto che ha portato ad oggi alla soluzione***

proposta” e a riportare le conclusioni della nota prot. 17685 del 24/10/2016 con cui il MIT comunicava la deliberazione di non approvare il progetto esecutivo del lotto II.6 poiché non sussisteva *“la necessaria copertura finanziaria dell’opera in concessione e dell’intervento in oggetto”*. Non una parola in più di quanto già affermato nella versione originale dello SIA.

Ne consegue che in assenza della valutazione comparativa richiesta dalla CT VIA ad integrazione dello Studio di Impatto Ambientale, redatta da un Istituto Universitario riconosciuto in accordo a quanto chiaramente descritto nelle citate Linee Guida, come esplicitamente richiesto dalla DGVCA, non sia possibile ritenere come esaustiva la documentazione presentata dalla Società Asti-Cuneo S.p.A. né si possa ragionevolmente concludere i lavori della Conferenza dei Servizi. Sarebbe infatti motivo di sconcerto assoluto per l’opinione pubblica se fosse autorizzata una soluzione che uno studio reso pubblico successivamente reputa peggiore dal punto di vista ambientale rispetto all’altra soluzione considerata. A maggior ragione quando l’altra soluzione considerata è stata oggetto di studi per 16 anni, progettata sino a livello di progetto esecutivo e con una Valutazione di Impatto Ambientale approvata a tutti i livelli.

2. Completamente fuori misura è parimenti quanto viene affermato in merito alla Alternativa 0, ossia la non realizzazione dell’opera.

Affermare che l’Alternativa 0 è una opzione sensata significa ammettere evidentemente che la viabilità locale è in grado di smaltire senza problemi i volumi di traffico che la interessano. A tal fine occorre conoscere l’attuale domanda di mobilità e la matrice origine/destinazione sia dei veicoli leggeri che dei veicoli pesanti, inclusi i mezzi agricoli che oggi utilizzano la tangenziale e ai quali sarà interdetto l’accesso all’Autostrada. Occorre conoscere le criticità dell’attuale situazione e come queste saranno superate a seguito dell’apertura del nuovo tratto di autostrada. In poche parole è necessario conoscere la cosiddetta l’analisi trasportistica che la Società Asti-Cuneo dichiara di aver condotto e che l’ha portata a quantizzare i volumi di traffico previsti lungo il tratto oggetto della Valutazione di Impatto Ambientale nell’anno 2032.

Ribadiamo che 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. Benefici che potrebbero essere facilmente quantificati confrontando i volumi di traffico previsti sulla Autostrada e quelli registrati sulla tangenziale di Alba, che non possono non comparire sull’analisi trasportistica in discussione.

Non sarebbe neppure un dettaglio trascurabile conoscere quali sono state le ipotesi alla base dell’analisi trasportistica che hanno indotto ad innalzare i prevedibili volumi di traffico dagli attuali 8.500 passaggi giornalieri agli oltre 14.000 del 2032. 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.

Di tale analisi trasportistica non c'è traccia nella documentazione integrativa presentata dalla Società Asti-Cuneo S.p.A. e la Relazione di Riscontro al paragrafo 4.1.2. si limita ad affermare che *“per la connessione con la viabilità esistente risulta imprescindibile la realizzazione del Lotto II.6.a”* (sic). L'assenza di tale analisi tra i documenti integrativi fa nascere il sospetto che quello studio, in realtà, non sia stato eseguito o che si preferisca non fornire dati che potrebbero dimostrare la fondatezza della richiesta di gratuità per i veicoli che si muovono all'interno del tratto Cherasco-Castagnito.

3. Per quanto riguarda le condizioni ambientali per la scelta della soluzione di cui al medesimo paragrafo della Relazione di Riscontro la scrivente Onlus non può che prendere atto di quanto affermato, ossia che *“si ritiene che la configurazione dell'opera presentata non presenti alternative valide o di minor impatto fra quelle di possibile realizzazione”*, ma continua a ritenere che tale affermazione apodittica non sia sufficiente a tranquillizzare l'opinione pubblica sulla bontà della soluzione proposta e che riveli una sostanziale mancanza di fiducia nell'intelligenza dei cittadini.

4. In nessuna considerazione è stato tenuto 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”*.
Come pure non è stata presa in considerazione la proposta della scrivente Onlus di rivedere *“il progetto delle opere considerando eventi alluvionali estremi o incrementando i relativi franchi di sicurezza”*. Resta quindi nella piena responsabilità della Società Asti-Cuneo il calcolo delle portate di piena derivanti dall'attività torrentizia dei corsi d'acqua minori e delle relative opere di sovrappasso.

5. La scrivente Onlus prende atto di quanto affermato al paragrafo 4.2.3 della Relazione di Riscontro Integrazioni Via: *“Verifica elementi di pericolosità geomorfologica e geotecnica”* in merito alle condizioni del pendio interessato dalla autostrada. Sono di sicuro interesse le modifiche progettuali introdotte nelle aree denominate STB01 e STB04, come pure le modifiche introdotte nel piano di monitoraggio geotecnico.
Resta comunque sul tappeto la richiesta dell'Osservatorio che, al fine di ridurre il possibile contenzioso con gli attuali proprietari delle aree interessate dagli interventi di stabilizzazione, la Società Asti-Cuneo debba 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 ulteriormente la stabilizzazione dei terreni.

6. Si rileva che il progetto in esame interferisce con i percorsi ciclabili di interesse strategico regionale denominati "La via del mare" e "Bar to bar", approvati con D.G.R. n. 83-8992 del

16.05.2019, che ha aggiornato la D.G.R. n. 22-1903 del 27.07.2015. I percorsi ciclabili in oggetto rappresentano a tutti gli effetti un'infrastruttura condivisa con gli Enti Territoriali, con valenza per lo sviluppo territoriale del turismo. In merito a ciò, indubbiamente modeste paiono le misure di mitigazione introdotte in merito alla mobilità lenta e i percorsi di fruizione, limitate al" ripristino della rete di connessione ciclo-pedonale, con l'installazione di cartellonistica e il posizionamento di arredi".

Di ben altro respiro era la richiesta di un intervento di mitigazione dell'impatto della pesante opera autostradale, realizzato mediante la creazione di un percorso ciclo-pedonale ad hoc, comprensivo del recupero a nuova vita della storica struttura del Ponte Albertino, con lo scopo di mettere in comunicazione la buffer zone del Sito Unesco dei paesaggi vitivinicoli delle Langhe-Roero con il Sito Unesco "Residenze Sabaude - Complesso Carloalbertino di Pollenzo".

A giudizio della scrivente la società Asti-Cuneo S.p.A., non rispondendo positivamente a questa richiesta, ha perso una occasione per rendere sopportabile per la popolazione la presenza dell'autostrada. Questo tipo di misure di mitigazione hanno infatti una valenza opposta a quella delle misure volte unicamente a "nascondere" l'infrastruttura alla vista dei passanti: hanno 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. Ci auspichiamo pertanto che i sopracitati percorsi ciclabili di interesse strategico regionale e nazionale vengano restituiti alla comunità valorizzati, mappati, dovutamente segnalati ed in totale sicurezza.

Per quanto riguarda invece la fase di cantiere, al fine di risolvere le criticità dovute alle possibili interferenze, si pone la necessità dell'individuazione sin da subito dei tratti interrotti dalla cantierizzazione e la messa a punto di percorsi alternativi al fine di garantire la continuità delle tratte per tutta la durata dei lavori, anche mediante il posizionamento di apposita segnaletica di indicazione.

7. La documentazione aggiornata sul tema del rumore non ha preso in alcuna considerazione le osservazioni di cui la scrivente si è fatta portavoce, trattandosi unicamente di un aggiornamento del piano di monitoraggio ambientale e della localizzazione dei vari sensori. Restano pertanto inevase le richieste di interventi come la realizzazione di barriere o di altro tipo di schermatura acustica riprese nel seguito.

La minimizzazione dell'impatto è infatti 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. Parimenti non risulta preso in considerazione il problema della percezione acustica del traffico autostradale da parte della struttura ospedaliera denominata "Ospedale Michele e Pietro Ferrero", ossia l'Ospedale Alba-Bra a servizio dell'ASL CN2, sito in territorio del Comune di Verduno in posizione sopraelevata rispetto alla A33, distante meno di mt. 500 circa in linea d'aria dall'arteria autostradale.

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) e della carreggiata est (direzione Asti).

Consci del fatto che la barriera antirumore comporta per contro un certo impatto paesaggistico, è necessario prescrivere l'impiego di materiali trasparenti in modo da garantire una prestazione elevata sia in termini di fonoisolamento (ostacolo all'attraversamento della barriera da parte dell'onda sonora) che di fonoassorbimento (riduzione della riflessione dell'onda sonora ad opera della barriera stessa). Si citano a titolo di esempio quelle adottate dalla concessionaria Autobrennero.

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

8. In merito alla richiesta della scrivente Onlus di integrare la documentazione della VIA con la valutazione DNSH in quanto lo Stato non è esonerato dalla stessa *"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)"* la Relazione di Riscontro presentata dal Concessionario di limita ad osservare che *" il principio DNSH (Do No Significant Harm) è riferito agli interventi oggetto di finanziamento del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), di cui non fa parte l'opera in esame"*.

La risposta è formalmente corretta se valutata in termini strettamente burocratici. In tali superficiali termini viene infatti considerata nel documento del Concessionario una misura di estremo interesse inserita dalla Commissione Europea nel “Regolamento sul Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza”. Non è invece corretta se si considera il contesto in cui l’opera è inserita, cui il Concessionario pare non dare particolare importanza, come pure pare non valutare come possibile l’eventuale ricorso ai fondi del PNRR per riequilibrare il sicuro disallineamento dei conti. In tal caso riteniamo dover segnalare che la mancanza della Valutazione DNSH potrebbe essere motivo di esclusione.

Inoltre non è al momento noto se sia stato completato lo studio di HIA (Heritage Impact Assessment) richiesto dall’UNESCO - Direzione di Parigi - di cui venne data notizia nella Riunione convocata dalla Regione Piemonte il 9.11.21 h.21 ad Alba., presenti il Presidente della Regione dott. Alberto Cirio e altri amministratori locali, con la partecipazione in videoconferenza del dott. Felice Morisco - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile - Direzione Generale per le Strade e le Autostrade.

In tale occasione il dott. Roberto Cerrato, Direttore dell’Associazione per il Patrimonio dei Paesaggi Vitivinicoli di Langhe-Roero e Monferrato, Patrimonio UNESCO, riferì di essere a conoscenza che lo studio in questione - HIA - fosse in fase di elaborazione ad opera della “Fondazione Links”, ente strumentale della Fondazione Compagnia di San Paolo di Torino e del Politecnico di Torino. La materia trattata dallo studio sopracitato forma oggetto anche della lettera inviata il 15.06.2021 al Ministero della Transizione Ecologica dal Ministero della Cultura - Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio - a firma del Direttore Generale arch. Federica Galloni - per evidenziare l’esigenza di procedere nell’iter di approvazione della VIA tenendo conto delle problematiche presentate dai siti interessati dall’infrastruttura in questione.

Si precisa che la documentazione relativa a tale studio, definito dall’UNESCO come “HIA” (acronimo traducibile in “Accertamento dell’impatto dell’opera sul bene patrimonio dell’umanità”), deve necessariamente essere compresa tra gli studi allegati allo SIA: infatti il sito attraversato dal lotto 2.6a è compreso nell’area di sovrapposizione delle due buffer zone de le “Residenze Sabaude - Complesso Carlo-Albertino di Pollenzo” e dei “Paesaggi Vitivinicoli di Langhe-Roero e Monferrato”. A questo proposito si fa osservare che la figura 4-4 a pag. 24-punto 4 - delle “Controdeduzioni della Relazione di Riscontro Integrazioni VIA” ignora completamente la buffer zone dei “Paesaggi Vitivinicoli”.

Pertanto,

IN ASSENZA:

della **relazione comparativa** richiesta dal Ministero che: a) 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: b) compia una esauriente disamina che convinca i cittadini delle Langhe e del Roero che è stata fatta la migliore delle scelte possibili;

IN ASSENZA:

dell'**analisi trasportistica** che garantisca 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;

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.

Alba, 16 dicembre 2022

Per il Direttivo dell'Osservatorio per la Tutela del Paesaggio di L. e R.
Guido Chiesa Cesare Cuniberto Silvio Veglio

ASSOCIAZIONI ADERENTI ALL'OSSERVATORIO

ASSOCIAZIONE AMBIENTE 21 SdB
ASSOCIAZIONE AMICI DEL CASTELLO DI MAGLIANO ALFIERI
ASSOCIAZIONE CULTURALE ASFODELO
ASSOCIAZIONE CULTURALE ODV: "IL PAESE" – PERIODICO ROERINO
CANALE ECOLOGIA ODV
COMUNEROERO ODV
CONSIGLIO NAZIONALE ITALIA NOSTRA
CONSIGLIO REGIONALE ITALIA NOSTRA PIEMONTE
COOPERATIVA ERICA ALBA E ALLEANZA VERDE E CIVICA
COORDINAMENTO MOBILITÀ INTEGRATA E SOSTENIBILE
ITALIA NOSTRA SEZIONE DI ALBA
ITALIA NOSTRA SEZIONE DI BRA
ITHACA - ALBA
FAMIJA ALBEISA - ALBA
LA CASA ROTTA
L'ARVANGIA - ALBA E LANGHE
LEGAMBIENTE LANGHE E ROERO APS
LEGAMBIENTE PIEMONTE E VALLE D'AOSTA
PRESIDENZA NAZIONALE DI ITALIA NOSTRA
SLOW FOOD CONDOTTA DI BRA
SLOW FOOD CONDOTTA DI ALBA
SLOW FOOD ITALIA