



Il Ministro dell'Ambiente

DI CONCERTO CON IL MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI

VISTO il comma 2 ed i seguenti dell'art.6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art.6 della legge 8 luglio 1986, n.349, adottate ai sensi dell'art.3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377";

VISTI l'art.18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n.67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri costitutivo della Commissione per la valutazione d'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 gennaio 1993 n. 1464 di rinnovo della composizione della stessa Commissione; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di collegamento A26 - A21 Asti - Cuneo presentata dalla Società Autostrada Torino - Alessandria - Piacenza (S.A.T.A.P.), in data 16 dicembre 1991;

VISTO il D.P.R. del 27 marzo 1992 che proroga i termini di cui all'art. 6 della legge 349/86;

VISTO il parere formulato in data 22 ottobre 1992 dalla Commissione per la valutazione d'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società S.A.T.A.P. con sede a Torino - Via Piffetti, 15;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione per la valutazione dell'impatto ambientale ha:

preso atto che:

- la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante la realizzazione di un collegamento a rapido scorrimento tra le Province di Asti e Cuneo articolato in due tratte:
 - Asti - Marene, con caratteristiche superstradali terzo tipo C.N.R.,
 - Massimini - Cuneo, con caratteristiche autostradali secondo tipo C.N.R.;

Le due tratte sono connesse dal tratto autostradale A6 Massimini - Marene;

osservato che:

- la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ha richiesto numerosi chiarimenti da parte della Commissione al proponente, nonché la verifica e l'approfondimento di soluzioni alternative solo sommariamente evidenziate nello studio di impatto ambientale presentato;
- l'istruttoria ha avuto per oggetto la realizzazione di un programma viario articolato in due tratte distinte, di diverse caratteristiche tecniche e funzionali rese continue per l'utilizzazione di un tratto autostradale esistente; infatti la connessione tra i due tronchi si realizza tramite la parziale utilizzazione di un tratto autostradale intermedio dello sviluppo di circa 20 km;
- gli obiettivi che si prefigge il progetto nelle sue linee generali sono coerenti con gli indirizzi della programmazione nazionale e regionale, che non risultano peraltro definite nelle linee finanziarie e temporali;
- il collegamento Asti - Cuneo è inquadrato nel programma di sviluppo della viabilità primaria della Regione Piemonte, con una specifica proiezione verso la costa mediterranea della Francia, per la quale tuttavia non è ancora definita la scelta del valico di frontiera;
- il progetto nella sua stesura di massima ha ridotto l'entità degli impatti prevedibili in fase di costruzione e di esercizio;
- nei programmi della Regione Piemonte è prevista inoltre una futura proiezione autostradale sulla A26 (Genova - Alessandria) che sembra aver suggerito l'attestamento del progetto in esame su Massimini (a sud cioè dei nodi di Marene e di Fossano);
- l'ambiente interessato dal progetto si caratterizza per i suoi ambiti fluviali di particolare interesse naturalistico e paesaggistico, per la morfologia del territorio come risultato dell'evoluzione geologica, per l'esistenza di vegetazione ed habitat meritevoli di protezione;



Il Ministro dell'Ambiente

considerato che:

- si deve chiarire la coerenza del progetto nei riguardi dell'omogeneità di funzioni che è stata evidenziata nello studio di impatto ambientale, poichè il collegamento viene inquadrato nel contesto della rete autostradale del corridoio padano e ligure - tirrenico;
- l'apertura del progetto a programmi futuri, ancora indeterminati sul piano delle scelte di sistema, sul piano temporale ed in ordine ai finanziamenti disponibili, comporta dei vincoli da cui derivano significativi condizionamenti ambientali e pertanto è necessario chiarire sia la cogenza dei vincoli, sia gli effettivi gradi di libertà per l'adozione di soluzioni meno compromissorie dell'ambiente in un contesto di lungo periodo;

valutato che:

- per la tratta Asti - Marene:
 - i punti di maggiore criticità sono rappresentati dal rapporto della nuova opera con il fiume Tanaro e con gli ambienti collinari interessati da colture vinicole di elevata qualità; sono inoltre di rilevante interesse ambientale alcune zone boscate, boschi ripariali e zone umide significative;
 - nei due punti previsti per l'attraversamento del Tanaro, la tipologia strutturale prescelta del ponte strallato consente di superare il corso d'acqua con un'unica luce senza interferire con strutture in alveo;
 - occorre comunque elaborare adeguamenti locali di tracciato che consentano di migliorare il rapporto tra infrastruttura ed ambiente fluviale;
 - la costruzione delle strutture di sostegno degli stralli può comportare peraltro una significativa interferenza con gli ambiti ripariali, tale da richiedere specifiche accortezze esecutive ed un impegnativo intervento di restauro ambientale al termine dei lavori;
 - per il tratto compreso tra Isola d'Asti e Roddi, in prossimità di Roddi in particolare, l'interferenza col Tanaro assume livelli di criticità particolarmente elevati;
 - per l'area compresa fra la nuova realizzazione stradale e il corso del fiume non è previsto un significativo processo di compensazione di impatto tramite una valorizzazione naturalistica della fascia interessata;
- per la tratta Massimini - Cuneo:
 - il proponente ha avuto come vincoli localizzativi e tipologici quelli derivanti da una programmazione di sistema a cui risulta

mancare la certezza della fattibilità finanziaria e di cui non è definito l'orizzonte temporale di attuazione;

- i dati di traffico forniti pongono in evidenza la prevalente propensione verso nord dei futuri flussi di traffico da e per Cuneo, che si traduce in incrementi di domanda sulla A6 stimati pari a circa il 260% sulla tratta Marene - Carmagnola e compresi tra il 220% ed il 320% sulla tratta Marene - Massimini; appare pertanto evidente che un diverso orientamento dell'itinerario autostradale sulla direttrice Cuneo/Fossano/Marene avrebbe garantito molteplici benefici ambientali, tra cui si cita in particolare la riduzione di percorso per i flussi prevalenti e la conseguente riduzione del consumo energetico, che è la causa prima dell'inquinamento atmosferico imputabile alle infrastrutture viarie. La scelta di una superstrada, comprensiva della circonvallazione di Fossano, già realizzata, avrebbe consentito una riduzione di percorso di circa 14 km;
- in valore assoluto i traffici che all'attualità possono considerarsi interessati alla continuità dell'itinerario tra Asti e Cuneo, assunti prudenzialmente pari alla totalità del flusso tra bivio Bergoglio e Fossano (12500 v/g leggeri e 3065 v/g pesanti), pur proiettati nel medio e lungo periodo non appaiono tali da imporre necessariamente la scelta di una soluzione viaria di tipo autostradale tra Cuneo e l'autostrada A6. Tale considerazione assume maggior forza in un contesto di assetto viario di rete che non è ancora definitivamente articolato sia sul piano territoriale che in ordine alla disponibilità dei finanziamenti;
- a prescindere dal flusso delle risorse, il programma completo di interventi di raddoppio della A6 si pone come orizzonte definitivo quello del 2000 (doppia carreggiata, due corsie più emergenza per senso di marcia). La realizzazione e funzionalità del progetto Cuneo - Asti è peraltro subordinata al raddoppio della A6.

Attualmente le opere di raddoppio e di miglioramento della sicurezza di suddetta autostrada sono previste con l'erogazione di contributi a carico dello Stato in base alla L.531 del 12.08.1982 art. 2.

L'ANAS nel 1987 ha approvato il piano finanziario approntato dall'ATS solo limitatamente alle due tratte appenniniche Priero - Riviere e Montecala - Altare (17 km, per un impegno di spesa di 300 miliardi); per l'intero raddoppio della A6 l'ATS stima la necessità di un'ulteriore investimento superiore ai 1000 miliardi (contributo dello Stato per circa 700 miliardi).

Per il raddoppio della tratta Marene - Massimini, che comprende quasi 5 km di viadotti, è necessario un investimento di 240



Il Ministro dell'Ambiente

miliardi;

- l'analisi dei dati di traffico stimati al 1990 fa emergere con tutta evidenza che sulla direttrice Asti - Cuneo si produce una significativa contrazione della domanda nel tratto tra bivio Bergoglio e Fossano, che rappresenta oggi l'elemento di continuità tra i diversi bacini di traffico di Cuneo e di Asti;
- l'indeterminatezza delle condizioni ai margini (gli effetti degli interventi in atto ed in progetto sulla viabilità stradale, il raddoppio della A6, la proiezione della Cuneo - Massimini verso la A26, la soluzione del nodo di Cuneo, la soluzione del problema del valico verso la Francia e non ultimo il quadro delle complessive necessità finanziarie) non fa ritenere fondata l'ipotesi di configurare, almeno per quanto riguarda la tratta autostradale Cuneo - Massimini, una sorta di "progetto stralcio" di un più vasto programma di cui non è definito l'orizzonte temporale di attuazione e procedere pertanto alla realizzazione di una rete di trasporto stradale per tratte, prevedendo di ultimare l'impianto via via che si rendono disponibili i finanziamenti. Ciò comporta tra l'altro la possibilità che procedano di pari passi programmi in concorrenza tra loro quali, ad esempio, l'adeguamento della viabilità statale a livelli di traffico destinati a ridursi sensibilmente per effetto di una realizzazione autostradale prevista sullo stesso itinerario. E' questo il caso degli interventi in corso ed in programma per la S.S.231 Fossano - Cuneo, per la quale si configurerebbe un impegno di risorse ambientali non giustificato ne' giustificabile in termini di bilancio di impatto. Qualora l'adeguamento della S.S. 231 fosse realizzato in concorrenza con l'itinerario autostradale, potrebbe verificarsi qui, come già avviene altrove, una redistribuzione dei traffici in funzione della loro maggiore o minore sensibilità all'onere del pedaggio. Si verificherebbe pertanto una situazione di prevalente traffico pesante per la viabilità statale con l'ovvia conseguenza di vanificare, almeno in parte, lo scopo dell'autostrada ed aggravare i livelli di impatto sugli itinerari oggi in esercizio;
- per quanto riguarda le caratteristiche ambientali dell'ambito territoriale interessato:
 - a differenza di altri settori della padania i ripiani ed i terrazzi che testimoniano le diverse fasi erosive e sedimentarie dei fiumi, sono molto ben pronunciati e danno luogo ad una sorta di "rilievo in pianura" molto peculiare, dominato dalle orizzontali dei piani o dalle verticali delle scarpate, preludio delle più tipiche colline delle vicine Langhe;
 - un morfotipo così pronunciato rileva una storia geologica

singolare, che fa di questo geotopo una significativa testimonianza della storia naturale del nostro paese e contribuisce alla conoscenza dei fenomeni geomorfologici legati alla evoluzione delle reti idrografiche;

- lo sforzo di minimizzazione degli impatti ambientali è rilevante, tuttavia non è risolto il problema dell'infrastruttura in un contesto fluviale che meriterebbe un destino diverso;
- i rischi ambientali connessi alla indeterminatezza dei programmi di infrastrutturazione viaria si sono dimostrati, anche nel passato più recente, particolarmente rilevanti;

CONSIDERATO che la Commissione, in detto parere è pervenuta alle seguenti conclusioni:

tratto Marene - Asti:

il parere positivo circa la compatibilità ambientale dell'opera è subordinato alla verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente delle prescrizioni di seguito riportate:

a) il progetto esecutivo dovrà essere elaborato nel rispetto delle seguenti indicazioni:

- si dovranno ulteriormente minimizzare le interferenze con la proprietà fondiaria, alla luce del piano particellare di esproprio, con particolare riferimento alle aree di pregio dal punto di vista agricolo;
- dovranno essere opportunamente definite le opere provvisorie e le interferenze con il sistema idrico in fase di costruzione; ogni volta che risulti possibile si dovrà prevedere la ricomposizione fondiaria delle aree residuali;
- dovrà essere predisposto il progetto esecutivo delle opere di mitigazione previste dallo studio di impatto, di cui dovrà prevedersi adeguata copertura economica;

b) alla luce del maggior dettaglio della progettazione esecutiva dovrà essere verificato il piano delle attività di cantiere con particolare riferimento all'approvvigionamento ed alla discarica dei materiali, alle opere provvisorie ed all'organizzazione del cantiere; dovrà inoltre essere approntata la progettazione esecutiva degli interventi di restauro e ripristino dei luoghi a fine lavoro;

c) congiuntamente al progetto esecutivo dovranno predisporci i progetti per la sistemazione ambientale delle seguenti aree:

- ambiti golenali e zone di imposta degli attraversamenti del fiume Tanaro;
- ambiti golenali del fiume Tanaro in prossimità di Roddi;
- la fascia di territorio compresa tra la nuova realizzazione e i più



Il Ministro dell'Ambiente

significativi ambiti ripariali del Tanaro;

nonchè alla verifica da parte della Regione delle condizioni poste dalla Delibera della Giunta Regionale del Piemonte n.149/13413 del 9 marzo 1992 che si intendono prescrittive e di un progetto di monitoraggio per la gestione e controllo dei presidi contro il possibile inquinamento dei corpi idrici interessati, indotto da sversamenti accidentali recapitati alle vasche di tempo secco e di pioggia; il predetto progetto dovrà precisare inoltre l'ente gestore e la copertura economica del monitoraggio stesso;

tratto Cuneo-Massimini:

- la complessità del problema e la indeterminatezza degli scenari futuri avrebbero consigliato, al fine di limitare il consumo di risorse naturali di elevato pregio, di tenere distinte le due questioni: quella relativa al potenziamento della viabilità esistente per soddisfare esigenze locali che appaiono davvero indifferibili e quella relativa all'assetto del sistema autostradale per l'inserimento dell'area del cuneese nel contesto della rete autostradale italiana ed internazionale. La Commissione ha pertanto ritenuto di dover richiedere all'ANAS chiarimenti, nell'ambito dei suoi programmi di breve e lungo periodo, riferiti anche al flusso delle risorse attivabili, relativi ai termini finanziari e programmatici dell'adeguamento della direttrice Cuneo - Fossano e dei problemi connessi alla viabilità di Cuneo, del raddoppio dell'autostrada Torino-Savona e dei programmi per l'itinerario verso la Francia, problemi tutti di competenza del concedente;

VISTO il parere di competenza espresso con Delibera della Giunta regionale del 9 marzo 1992 n.149-13413 della Regione Piemonte in cui si pongono le seguenti condizioni:

- il raddoppio, già approvato, dell'autostrada A6 "Torino - Savona" è presupposto indispensabile;
- per il tratto tra Isola d'Asti e Roddi devono essere forniti lo stato di consistenza degli attuali argini di piena e una carta delle isofreatiche con le relative direzioni di flusso;
- per le aree interessate da meandri fluviali particolarmente accentuati, devono essere adottate soluzioni tipologiche di protezione e difesa;
- prima dell'inizio dei lavori, si deve provvedere al monitoraggio degli afflussi e dei deflussi tramite apposite strumentazioni di tipo termopluviometrico e piezometrico, nonchè alla realizzazione di almeno

- due stazioni di misura della portata del fiume Tanaro;
- nel tratto tra il canale ENEL, Cascina Roggeri e Cascina Spia, necessita porre particolare attenzione nella fase di scavo ed esecuzione dei lavori, previo monitoraggio in continuo di eventuali spostamenti e deformazioni del terreno nonché del livello piezometrico della falda interessante il pendio ed una accurata progettazione delle opere provvisorie;
 - nella zona di Roddi deve essere previsto un adeguato monitoraggio geotecnico al contorno delle aree attraversate nei confronti delle opere previste;
 - per il tratto compreso tra l'uscita della galleria di Montanera e per tutto il ciglio del terrazzo alluvionale, si deve provvedere ad un consolidamento generale della scarpata;
 - per il tratto compreso tra la galleria Perrucca ed il Comune di Montanera, è indispensabile predisporre, prima dell'inizio dei lavori, un monitoraggio di tipo ambientale. La trincea dovrà essere realizzata con opportuni accorgimenti atti a non alterare l'equilibrio idrogeologico al contorno;
 - per quanto attiene il territorio dei Comuni di Isola d'Asti e Castigliole d'Asti, devono essere sostituiti i tratti di rilevato con tratti in viadotto, in presenza dei paleoalvei;
 - è da escludere per il materiale estrattivo (per calcestruzzo, stabilizzati e rilevati), necessario per la costruzione del collegamento stradale, l'approvvigionamento nelle cave esistenti;
 - il materiale estrattivo non deve essere estratto sotto falda, ne' in aree esondabili, ne' su terrazzi e scarpate aventi elevata valenza paesistica e/o naturalistica;
 - una specifica commissione formata da Regione, Provincia e Comuni interessati verificherà un piano esecutivo che individui i siti, al di fuori dei quali non potrà essere estratto il materiale;
 - il cronoprogramma di realizzazione dei singoli lotti già previsto deve essere rigorosamente rispettato, per consentire il massimo utilizzo dei materiali di sbancamento;
 - la progettazione esecutiva deve essere in generale indirizzata a sottolineare le diversità dei luoghi interessati;
 - per quanto concerne lo smaltimento rifiuti, devono essere osservati puntualmente i criteri di cui alle disposizioni ministeriali;
 - prima della progettazione esecutiva, dev'essere effettuata un'indagine precisa e puntuale su pozzi esistenti lungo il tracciato e la progettazione degli indifferibili spostamenti;
 - le canalette e le vasche di raccolta dei liquidi presenti sulla superficie stradale devono essere adeguatamente progettate e



Il Ministro dell'Ambiente

- dimensionate, anche attraverso sistemi a doppia vasca indipendente, concordandole, nella progettazione esecutiva, con la Regione Piemonte e gli Enti locali interessati;
- devono essere previste, per il monitoraggio delle acque sotterranee, almeno due stazioni fisse;
 - devono essere posti in opera almeno 4 pannelli elettronici a messaggio variabile;
 - tutto il collegamento, compreso il tratto superstradale, deve essere dotato di colonnine di pronto soccorso a distanza regolamentare;
 - le operazioni di recupero e ripristino ambientale nonchè di consolidamento spondale e di difesa dell'infrastruttura viaria da eventuali fenomeni di piena dei corsi d'acqua interessati vanno eseguite privilegiando l'uso di materiale biologico rinnovabile, impiegato secondo le opportune tecniche di ingegneria naturalistica;
 - devono essere realizzati tutti gli interventi definiti "di compensazione" nello studio, al fine di un riequilibrio, almeno parziale, degli ambienti naturali, da concordarsi, nella progettazione esecutiva, con la Regione Piemonte e gli Enti Locali interessati;
 - gli interventi di recupero delle fasce a margine del nastro stradale devono essere contemporanei alla realizzazione dei singoli lotti, quelli per le aree di cantiere devono essere avviati subito dopo la chiusura degli stessi;
 - l'area complessiva terminale dell'autostrada a Cuneo dovrà essere ridotta;
 - devono essere studiate e progettate, anche attraverso l'adozione di tecnologie più avanzate, ulteriori opportune opere di mitigazione per il contenimento dell'inquinamento acustico, entro i limiti di legge, che dovranno comunque essere rispettati in coerenza con la zonizzazione acustica definitiva del territorio dei Comuni interessati;
 - per il tratto adiacente alla frazione di Consovero deve essere studiata una soluzione di allontanamento del tracciato dall'abitato;
 - è necessaria l'installazione di almeno quattro postazioni fisse di controllo della qualità dell'aria, per la misura dei parametri chimici e meteorologici significativi; la localizzazione puntuale dovrà essere concordata con la Regione e le Province di Cuneo e di Asti;
 - l'attivazione della rete di monitoraggio deve avvenire almeno un anno prima dell'entrata in esercizio dell'autostrada, secondo le specifiche regionali;
 - nel primo anno di esercizio dei singoli tronchi devono essere previste due campagne stagionali di rilevamento della qualità dell'aria, attraverso l'uso di un laboratorio mobile;

88

- durante la fase di costruzione devono essere effettuate, sempre con laboratorio mobile, campagne stagionali di monitoraggio delle polveri e del livello sonoro, da eseguirsi in prossimità dei centri abitati attigui a tutte le aree di cantiere e di cava in accordo con le istanze e le proposte delle Amministrazioni locali;
- deve essere predisposto un piano di monitoraggio fitopatologico che preveda il controllo dello stato fitosanitario della vegetazione nelle aree individuate secondo i criteri indicati in premessa;

PRESO ATTO che sono pervenute le sottoelencate istanze, osservazioni e pareri da parte di privati cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera indicata:

- Lega Ambiente, comitato regionale Piemonte;
- gruppo cittadini Comune S.Albano;
- gruppi consiliari verdi della Provincia e del Comune di Cuneo;
- LIPU;
- Italia Nostra, sezione di Alba;
- Rifondazione Comunista;
- Comune di Castelletto Stura;
- Comune di Rocca de' Baldi;
- Gruppo cittadini Comune di Montanera;
- società autostrada TO - SV;
- Lega ambiente di Cuneo;
- Privato cittadino;
- Privati cittadini;
- Comune di Magliano Alpi;
- Lega ambiente Piemonte;
- Comitato popolare di iniziativa;

in cui si osserva in sintesi che:

- il collegamento proposto tra Asti e Cuneo dalla SATAP non è il più diretto (il tracciato complessivamente si svilupperà per 96 km), la scelta di una superstrada comprensiva delle circonvallazioni dei più importanti centri (Bra, Fossano, Cuneo, ecc.) sarebbe più breve di 14 km;
- il tracciato a "z" non è valido ambientalmente ed è economicamente insostenibile anche in relazione alle future ipotesi di viabilità: il raccordo Cuneo San Dalmazzo con una previsione di spesa di circa 1000 miliardi, con proseguimento verso Nizza attraverso trafori ancora da definire;
- la direttrice Carrù-Cortemilia-Acqui-Predosa rappresenta sicuramente l'impatto più grave e devastante per il territorio;



Al Ministro dell'Ambiente

- è imprescindibile la necessità del raddoppio della Torino-Savona;
- inserimento nel Piano ferroviario nazionale dello studio di fattibilità per la ferrovia transalpina Milano-Asti-Cuneo-Nizza-Marsiglia, come alternativa all'autostrada iberico-padana;
- il tratto Massimini-Carrù-Cuneo ignora l'istituendo parco fluviale intercomunale dello Stura e l'altopiano del Beinale, quest'ultimo valutato come patrimonio raro;
- interruzione delle strade vicinali di uso pubblico nel Comune di Magliano Alpi;
- il progettato cavalcavia in Comune di Rocca dei Baldi insisterebbe su due stalle, regolarmente autorizzate;
- il tracciato taglia vasti appezzamenti di terreno di alta classe di fertilità;
- non sono studiate adeguate soluzioni per l'inquinamento acustico;
- il Comune di Montanera è classificato in zona sismica: non vengono proposte soluzioni conformi con la normativa antisismica;
- il percorso prescelto non garantisce la non interferenza con le falde acquifere in particolare nel tratto Cuneo - Massimini;
- alcuni tratti del tracciato costituiscono un grave pericolo per la pubblica incolumità;
- il tratto Roddi - Cherasco dovrebbe avere un percorso tale da non interferire con la zona collinare della bassa langa e con il fiume Tanaro;
- il bosco planiziale dello Stura verrebbe irrimediabilmente compromesso e con esso la nidificazione degli ardeidi e la sosta degli anatidi e dei limicoli migratori;
- l'analisi costi e benefici non è chiara: in particolare il V.A.N., a fronte di un investimento di 1550 miliardi, risulta pari a 950 miliardi, con un ricavo dai pedaggi in 30 anni di 690 miliardi;
- la legge 531/82 prevede il raddoppio della A6 con contributi a carico dello Stato; allo stato attuale l'ANAS ha approvato il piano finanziario solo limitatamente al raddoppio di circa 17 km del tracciato (tratto Priero-Riviera e tratto Montecala-Altare), erogando 100 miliardi su un impegno di spesa di 300;
- per l'intero raddoppio è necessario un investimento di spesa di circa 1000 miliardi, il finanziamento statale dovrebbe essere pertanto pari a circa 700 miliardi;
- nelle attuali condizioni appare difficile poter reperire in tempi brevi tale finanziamento;
- il raddoppio della tratta Massimini-Marene, necessario all'intervento SATAP, comprende 5 km di viadotti con un investimento pari a 240 miliardi;

- si richiede che la SATAP metta in atto un autonomo ed indipendente sistema di esazione, essendo la società ATS contraria alla rilocalizzazione della stazione di Marene in quanto non disponibile a gestire tratte "in aperto" con altri concessionari.

Sono state altresì esaminate le ulteriori sottoelencate osservazioni, inoltrate a questo Ministero dalla Regione Piemonte con nota del 13 marzo 1992:

- Federazione Provinciale coltivatori diretti di Asti;
- Consorzio irriguo Montanera;
- Comune di Isola d'Asti;
- Gruppo cittadini vari comuni;
- Consiglio regionale gruppo PDS;
- Pro natura Cuneo;
- due privati cittadini;
- Unità Sanitaria Locale n.60;
- Consorzio irriguo Canale Fontan;
- Unità Sanitaria Locale n.58;
- Comune di Carrù;
- Comune di Govone;
- Gruppo Consiliare della Lista Verde ed alternative per Borgo;

nella quali sinteticamente si osserva:

- l'autostrada tra Cuneo e Massimini è il primo tassello di un asse autostradale internazionale ad elevatissimo impatto ambientale. Si sollecitano approfondimenti relativi all'inquinamento fonico ed atmosferico, ai rilevati ed alle trincee ed alla localizzazione delle cave di inerti;
- richiesta di interventi compensativi a tutela dell'area dello Stura attraversata dal tracciato, qualora non sia possibile spostare il tracciato proposto;
- mancata attenzione del progetto alla sicurezza della circolazione in particolare si fa riferimento ai raggi di curvatura, al numero dei dossi ed alla poca attenzione prestata, in sede di progettazione, ai pericoli derivanti dalla stagione invernale: nebbie, gelo;
- gravi impatti paesaggistici lungo i canali Cherasco e Benevagienna, lungo il Beinale e lungo lo Stura;
- mancata valutazione economica delle opere previste;
- scarsa attenzione ai problemi dell'agricoltura ed alla mitigazione degli impatti;
- la progettata autostrada dovrebbe immettersi sulla A6 a Fossano e non a Massimini, essendo questo il tracciato più breve per raggiungere l'autostrada esistente, con la realizzazione di tale innesto si



Il Ministro dell'Ambiente

- renderebbe inutile la realizzazione di una bretella tra Montanera e San Sebastiano (circonvallazione di Fossano), inoltre agganciarsi all'A/6 tramite Fossano eviterebbe di spostare o realizzare una nuova barriera risparmiando suolo pregiato;
- non è sufficientemente studiato il rapporto del tracciato con le numerose presenze archeologiche;
 - inadeguatezza del progetto qualora si dovesse realizzare l'itinerario E72;
 - non vengono studiati tutti i possibili collegamenti con la rete stradale esistente, per conseguire un significativo alleggerimento del traffico locale;
 - nello studio costi - benefici non vengono previsti i costi di indennizzo per i consorzi irrigui che dovranno provvedere al rifacimento dei canali nei tratti occupati dalla nuova infrastruttura e dovranno altresì rivedere gli orari di distribuzione dell'acqua;
 - rischi idrogeologici dovuti alla tipologia in rilevato che per altro escluderebbe dalla produzione una larga fascia di terreno tra la nuova arteria ed il fiume Tanaro;
 - spostamento del tracciato poichè questo insisterebbe sui fondi agricoli di proprietà privata;

VISTA la nota del Ministro dell'Ambiente inviata al Ministro dei Lavori Pubblici in data 24 novembre 1992 con cui si evidenzia che:

- la scelta di un itinerario sulla direttrice Cuneo - Fossano - Marene avrebbe garantito molteplici benefici ambientali;
- i rischi ambientali connessi all'indeterminatezza dei programmi di infrastrutturazione viaria si sono dimostrati particolarmente rilevanti;
- è ineludibile che l'ANAS, nell'ambito dei suoi programmi di medio e lungo periodo chiarisca i termini programmatici e finanziari dell'adeguamento della direttrice Cuneo - Fossano e dei problemi relativi alla viabilità di Cuneo;
- è indispensabile che l'ANAS chiarisca i termini del raddoppio dell'autostrada Torino - Savona;
- deve essere dimostrato che la domanda di traffico indotta sull'autostrada A6 dalla realizzazione delle nuove opere sia realmente compatibile con i tempi previsti ed i finanziamenti effettivamente disponibili per il raddoppio dell'autostrada stessa;

CONSIDERATO che con nota pervenuta in data 1 dicembre 1992 il Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali ha espresso parere negativo in merito alla compatibilità ambientale delle opere proposte in quanto non risultano compatibili con le caratteristiche ambientali e paesaggistiche dei luoghi.

In particolare per quanto attiene al tratto Cuneo - Massimini, il tracciato stradale si pone in netto contrasto con le sponde boschive del fiume Stura e la parte residua dello stesso non sembra rispettare la distribuzione territoriale degli insediamenti presenti, che ancora manifestano l'influenza storicamente consolidata della "centuratio" romana.

In relazione al tratto Asti - Marene, pur considerando i due tronchi già in esercizio e la conseguente necessità di un completamento dell'opera, si ritiene che debba essere presentata una nuova proposta progettuale, da sottoporre alla verifica di compatibilità ambientale, che individui un tracciato alternativo più arretrato rispetto al contesto fluviale e maggiormente rispettoso delle valenze paesaggistiche dei luoghi;

VISTA la nota del 4 dicembre 1992 con cui il Ministro dei Lavori Pubblici dà riscontro alla richiesta del Ministro dell'Ambiente evidenziando che:

- gli stralci attuativi del piano decennale, lungo la SS. 231, nel tratto Fossano - Cuneo, prevedono esclusivamente la realizzazione della variante di Fossano ed escludono la possibilità per l'ANAS di un intervento di adeguamento della SS.231;
- il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS con voto n.998 del 10 settembre 1992 ha espresso il proprio parere favorevole al raddoppio della Torino - Savona, comprendente anche il tratto Marene - Massimini, con il contributo dello Stato di 200 miliardi per il raddoppio, ed il 19 novembre 1992 il Consiglio di Amministrazione ha espresso parere favorevole all'approvazione di un primo lotto esecutivo.

Pertanto si ritiene che l'orizzonte temporale di realizzazione parziale o totale del raddoppio della Torino - Savona possa coincidere o anticipare il collegamento proposto;

- che le soluzioni progettuali del tronco autostradale Massimini - Cuneo sono state verificate anche in rapporto all'ipotesi di traffico conseguente all'apertura di un nuovo traforo Italia - Francia, per altro confermato come indispensabile collegamento;

VISTA la nota del 29 dicembre 1992 indirizzata al Ministero per i Beni culturali ed ambientali con la quale il Ministero



Il Ministro dell'Ambiente

dell'Ambiente prendeva atto del parere negativo espresso dalla predetta amministrazione e, rilevando la discordanza con le conclusioni della Commissione per la valutazione dell'impatto ambientale, trasmetteva il parere di quest'ultima e richiedeva di voler esprimere il proprio avviso alla luce degli elementi di valutazione contenuti nello stesso o eventualmente confermare il parere trasmesso in data 1 dicembre 1992;

PRESO ATTO che a detta richiesta non ha fatto seguito alcun riscontro;

VISTA la nota del 2 marzo 1993 con cui il Ministro dell'Ambiente chiede alla Presidenza del Consiglio dei Ministri di valutare la necessità di un coordinamento in considerazione sia del parere negativo espresso dal Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali per ambedue le tratte che del rilievo assunto dalla questione; con la medesima nota chiede all'ANAS di promuovere una rielaborazione del progetto, considerato che la direttrice Cuneo-Fossano-Marene avrebbe garantito molteplici benefici ambientali e che permanevano, da quanto emerge dalla risposta fornita in data 4 dicembre 1992, incertezze sul piano finanziario, in relazione alla necessità di raddoppio della Torino-Savona e della indispensabile risoluzione dei connessi problemi circa la sicurezza stradale;

PRESO ATTO che la Presidenza del Consiglio dei Ministri:

- ha istituito un gruppo di lavoro preposto all'individuazione di soluzioni progettuali possibili per la realizzazione del collegamento viario;
- ha avviato l'attività di coordinamento tra le amministrazioni interessate, nonché con il proponente;
- ha indetto numerose riunioni e più sopralluoghi nell'ambito dei quali sono state esaminate approfonditamente tutte le problematiche emerse in relazione alla realizzazione dell'opera;
- allo stato non sono emerse indicazioni sul piano tecnico utili per superare quanto rilevato in fase istruttoria;

CONSIDERATO che il Comitato di Coordinamento della Commissione per la Valutazione dell'impatto ambientale in data 19 ottobre 1993 ha:

- preso atto del parere negativo del Ministero per i Beni culturali ed ambientali per ambedue le tratte
- preso atto che non sussistono i presupposti per superare i rilevanti rischi ambientali connessi alla realizzazione delle opere attraverso

un sistema di prescrizioni realmente praticabili in assenza di una concorde valutazione del Ministero per i Beni culturali ed ambientali e di elaborazioni progettuali alternative già definite quanto meno a livello di fattibilità;

ed ha concluso che non sono intervenuti atti che consentano di esprimere un parere favorevole;

PRESO ATTO dei pareri espressi e del fatto che allo stato degli atti nonchè delle verifiche in corso non sembrano prefigurarsi modifiche al progetto presentato tali da garantire la compatibilità ambientale dell'opera;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

E S P R I M E

giudizio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla realizzazione del collegamento a rapido scorrimento fra le Province di Asti e Cuneo presentato dalla società S.A.T.A.P;

D I S P O N E

che il presente provvedimento sia comunicato alla società S.A.T.A.P al Ministero dei Lavori Pubblici, all'ANAS ed alla Regione Piemonte, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma, lì 16 dicembre 1993

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE



**IL MINISTRO PER I BENI CULTURALI
ED AMBIENTALI**

