

Spett.le
Ministero della Transizione Ecologica (MiTE)
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Via Cristoforo 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)
dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

Oggetto: Osservazioni al progetto della Società Asti-Cuneo S.p.A: “Adeguamento della Tangenziale di Alba”

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 del 06/03/2023:

- 1. L’esistente Tangenziale di Alba è una infrastruttura realizzata con fondi pubblici e la sua percorrenza è per tutti gli utenti, da qualsiasi parte provengano, attualmente gratuita, come lo è stata per i trascorsi quaranta anni. Gli accessi e le uscite a Castagnito e agli svincoli, nell’ordine, di Alba Nord-Est, Alba Centro, Alba Sud-Ovest e di Roddi-Verduno sono liberi. I dati della domanda di traffico riportati al paragrafo 1.3 dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) Parte 2 – Lo scenario di base, sono quindi indubbiamente influenzati da questa condizione “di favore”.**

Gli stessi dati indicano che gran parte del traffico sulla tangenziale sono relativi a mezzi leggeri e pesanti con provenienza/destinazione la città di Alba e che il traffico passante da un estremo all’altro della Tangenziale è solo una frazione modesta del traffico registrato nel tratto centrale della tangenziale. Infatti, nel tratto che va dallo svincolo Alba Nord-Est allo svincolo di Alba Sud-Ovest viene riportato un picco di oltre 39.000 di Traffico Medio Giornaliero (TGM) a fronte di un valore di poco più di 13.700 mezzi registrato nel tratto della Tangenziale di Alba Est e di 8.000 nel successivo tratto da Govone ad Asti.

Nel paragrafo 3.2 dello SIA Parte 3 – L’assetto futuro e l’intervento, sono riportati i dati del traffico atteso allo scenario di progetto 2032, ossia al fine del periodo di Concessione. La domanda di trasporto nell’ipotesi di completamento della A33 “Asti Cuneo” ricalca con modeste variazioni i dati ante-operam: un picco di 41.300 TGM nel tratto centrale della Tangenziale, un valore di TGM di 14.600 nel tratto tra Cherasco e l’immissione in tangenziale ed un valore di TGM di 16.800 nel tratto della Tangenziale Est, verso Castagnito.

Nello SIA non viene chiarito tuttavia per quale scenario questi valori sono stati calcolati e fa nascere un dubbio sulla attendibilità della previsione il fatto che sia indicato un identico valore di TGM di 14.600 mezzi a monte e a valle del Nuovo Svincolo di Alba-Ovest come se l’Ospedale di Verduno non richiamasse alcun volume di traffico.

Più esplicitamente, non è detto quali ipotesi sono state assunte in merito ai pedaggi che verranno addebitati agli utenti lungo il percorso e in merito alla gratuità a suo tempo promessa alle autorità locali. E’ del tutto evidente che i dati riportati potrebbero cambiare in modo sostanziale a seconda del sistema di pedaggi che sarà applicato. Questa eventualità non è così remota essendo il traffico prevalentemente indirizzato verso la città di Alba e probabilmente in larga parte dovuto a pendolari che percorrono la tangenziale due volte al giorno per 5 giorni alla settimana. Non si può infatti in alcun modo escludere che questi utenti, nel caso debbano pagare un pedaggio per un tratto di strada per la quale oggi non pagano nulla, rivedano le loro abitudini e si riversino nuovamente sulla viabilità locale, producendo *“in tutta quell’area un ritorno alla situazione degli anni ’70, prima della costruzione della tangenziale, con il traffico in Alba che nel frattempo è almeno decuplicato”* (cfr. Osservazioni sul progetto firmate da 25 Sindaci di Langhe e Roero – 15 febbraio 2022).

In sintesi, in assenza di una chiara indicazione in merito a quali tratte non saranno soggette a pedaggio non è possibile fare alcuna simulazione di distribuzione dei flussi di traffico né, tantomeno, quantificare l’ipotetico vantaggio che il traffico locale potrà trarre dal completamento dell’A33. A maggior ragione se non verrà data una risposta chiara alla questione del divieto di percorrenza ai mezzi agricoli, come reclamato anche dal Comune di Alba.

Del tutto aleatoria è poi l’ipotesi di esentare “i residenti” se non si inserisce l’elenco dei Comuni che godrebbero di quell’esenzione, né si capisce proprio perché dovrebbero essere penalizzati quei lavoratori pendolari che abitano più lontano e che già si accollano pesanti costi per raggiungere il lavoro ad Alba.

In merito alla proposta di esentare coloro che si recano all’Ospedale di Verduno è necessario avere la certezza che sia lecito installare una stazione di rilevamento dei passaggi lungo la rampa che conduce all’Ospedale, come pure conoscere se è lecito esentare solo coloro che provengono da Bra e da Alba, come è stato affermato, ovvero se non sia opportuno esentare tutti coloro che si recano in ospedale, pazienti, parenti dei pazienti, medici e paramedici, informatori scientifici, fornitori, da qualunque svincolo siano entrati nella A33.

Non pare poi una azione corretta nei confronti degli utenti e delle Amministrazioni locali il non dichiarare sin dall'inizio se, e quali, tratte saranno esentate dal pedaggio, mettendoli di fronte al fatto compiuto senza alcuna possibilità di rappresentare le loro ragionevoli istanze. A questo proposito la scrivente Onlus ha elaborato una proposta di gratuità per tutti i mezzi che si muovono all'interno del tratto tra il nuovo svincolo di Castagnito e lo svincolo di Cherasco, in modo da facilitare la discussione tra le parti. La proposta è semplice e senza possibilità di fraintendimenti ed è illustrata nelle tabelle che seguono (evidenziati con fondo giallo gli ingressi e le uscite ad oggi gratuite):

Svincolo di ingresso	Svincolo di uscita	Pagamento
Marene/Bra Marene	Cherasco	intera tratta
	Alba Ovest (H)	"
	Alba Centro (Alba sud-ovest, Alba Centro, Alba Nord-Est)	"
	Baraccone/Castagnito	"
	Govone/Asti	"

Svincolo di ingresso	Svincolo di uscita	Pagamento
Cherasco	Marene/Bra Marene	intera tratta
	Alba Ovest (H)	gratuito
	Alba Centro (Alba sud-ovest, Alba Centro, Alba Nord-Est)	gratuito
	Baraccone/Castagnito	gratuito
	Govone/Asti	intera tratta

Svincolo di ingresso	Svincolo di uscita	Pagamento
Alba Ovest (H)	Marene/Bra Marene	intera tratta
	Cherasco	gratuito
	Alba Centro (Alba sud-ovest, Alba Centro, Alba Nord-Est)	gratuito
	Baraccone/Castagnito	gratuito
	Govone/Asti	intera tratta

Svincolo di ingresso	Svincolo di uscita	Pagamento
Roddi-Verduno	Alba Centro (Alba sud-ovest, Alba Centro, Alba Nord-Est)	gratuito
	Baraccone/Castagnito	gratuito
	Govone/Asti	intera tratta

Svincolo di ingresso	Svincolo di uscita	Pagamento
Alba Centro (Alba sud-ovest, Alba Centro, Alba Nord-Est)	Marene/Bra Marene	intera tratta
	Cherasco	gratuito
	Alba Ovest (H)	gratuito
	Roddi-Verduno	gratuito
	Baraccone/Castagnito	gratuito
	Govone/Asti	intera tratta

Svincolo di ingresso	Svincolo di uscita	Pagamento
Baraccone/Castagnito	Marene/Bra Marene	intera tratta
	Cherasco	gratuito
	Alba Ovest (H)	gratuito
	Roddi-Verduno	gratuito
	Alba Centro (Alba sud-ovest, Alba Centro, Alba Nord-Est)	gratuito
	Govone/Asti	intera tratta

Ribadiamo che la proposta di gratuità ha il primario scopo di deviare della SP 7 e dalla SS 231 quanto più traffico possibile per ridurre la congestione che attualmente soffoca le due arterie. Congestione che corre seriamente il rischio di aumentare in presenza di un sistema di pedaggi che peggiori l'attuale situazione.

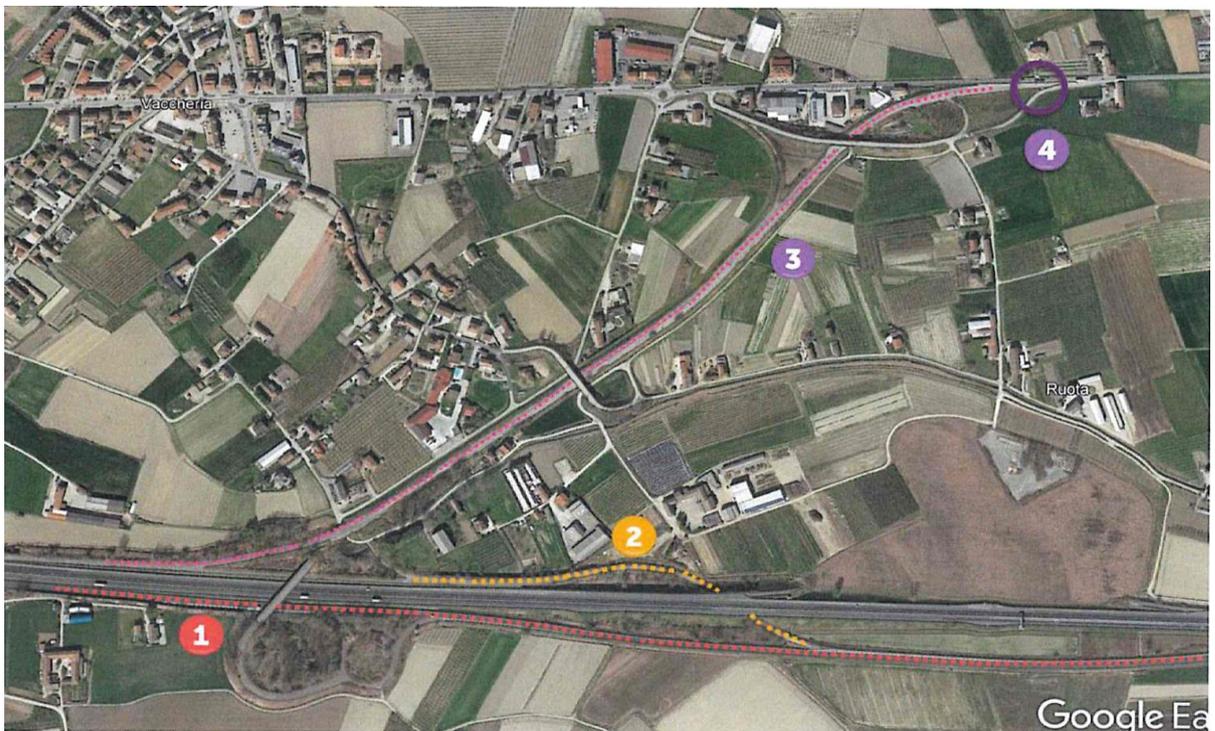
Ha anche lo scopo di dare un senso agli investimenti che la A33 ha richiesto negli anni e che verrebbe meno se i volumi di traffico non raggiungessero nemmeno i valori previsti nello SIA. Anche in questo caso rimarrebbe comunque palmare l'incongruità del progetto di questa autostrada che prevede per il tratto Cherasco-Immissione in Tangenziale soli 14.600 mezzi/giorno con una autostrada a 2 corsie da 3,75 m, più la corsia di emergenza di 3 m, per ogni senso di marcia, a fronte del tratto centrale di tangenziale percorso da 41.300

mezzi/giorno con una carreggiata a 2 corsie di 3,50 m per ogni senso di marcia SENZA la corsia di emergenza.

2. Come rimarcato nelle già citate Osservazioni al progetto di adeguamento della Tangenziale di Alba firmate da 25 Sindaci di Langhe e Roero *“il nodo di Guarene in località Vaccheria non è ricompreso nel progetto presentato e, pertanto, non è nota la destinazione futura delle strade e bretelle esistenti, in relazione anche al futuro uso dell’infrastruttura autostradale”*. A giudizio della scrivente Onlus non c’è alcuna giustificazione logica alla scelta di limitare l’adeguamento della tangenziale alla progressiva 5+297,00 m quando poche centinaia di metri oltre quel limite è ancora in servizio la bretella di uscita dalla tangenziale di Baraccone Neive (1) che necessariamente dovrà essere in qualche modo inglobata nell’assetto finale dell’autostrada.

Neppure potrà passare sotto silenzio la destinazione della esistente bretella a doppio senso di marcia, dismessa dal 2005, (3) ma che un tempo era parte integrante dello svincolo di Vaccheria, consentendo l’uscita e l’ingresso in tangenziale.

Quale che sia lo scenario prescelto dal Concessionario per rispondere a questi quesiti, a giudizio dell’Osservatorio ineludibili per la messa in servizio dell’autostrada, il documento dei Sindaci evidenzia *“la necessità e l’opportunità che i tratti stradali che dovessero rimanere **dismessi e inutilizzati** vengano restituiti ad una dimensione naturale attraverso la **bonifica e rinaturalizzazione** dei siti, come ampiamente garantito e promesso negli incontri pubblici avvenuti dal 2005 in poi”*. Necessità e opportunità che la scrivente Onlus condivide appieno, ritenendo gli interventi di bonifica e rinaturalizzazione come indispensabili mitigazioni all’impatto dell’inglobamento della tangenziale di Alba nell’autostrada A33.

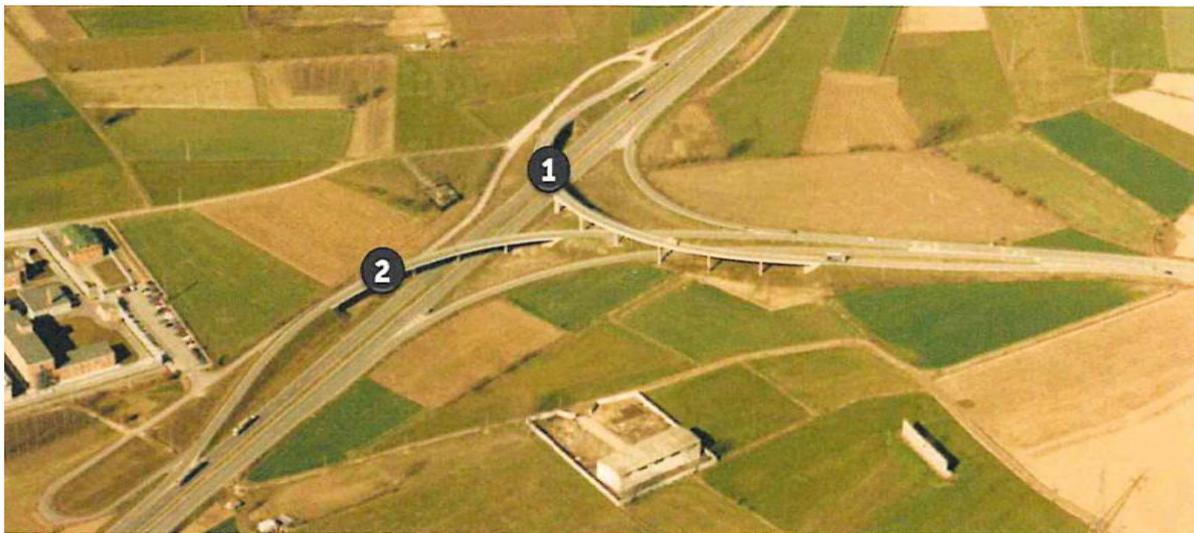


1) bretella di uscita verso Baraccone / Neive parallela all’autostrada

2) Sottopasso che permette un uso della bretella (1) a doppio senso con ingresso in autostrada

3) bretella della tangenziale di Alba dismessa dal 2005

3. Sempre con riferimento alle Osservazioni dei 25 Sindaci di Langhe e Roero pare essere priva di giustificazione logica la mancata assegnazione della competenza delle rampe di accesso e di uscita dello svincolo Alba Ovest alla Società Asti-Cuneo, *“sgravando il Comune di Alba dal monitoraggio, gestione e manutenzione dei manufatti stessi”*. Gli estensori del documento, e la scrivente Onlus con essi, ritengono infatti *“fortemente anomala la gestione in carico ad un Comune di viadotti e manufatti autostradali per cui il Comune non ha competenze specifiche e possibilità per la gestione, rispetto alle strutture tecniche della società Concessionaria autostradale”*



Uscita Alba ovest. 1- rampa uscita. 2-rampa ingresso direzione Cuneo

La richiesta del tutto logica dei Sindaci è quella di portare la fine della competenza Comunale alla sezione indicata con il numero (3) della figura seguente:



Uscita Alba ovest. 1- rampa uscita. 2-rampa ingresso direzione Cuneo. 3 – limite richiesto per competenza Comunale

4. Analogamente a quanto affermato al punto precedente e secondo la stessa logica per cui manufatti e impianti afferenti ad opere di competenza della Società Concessionaria Autostradale è logico siano presi in carico dalla Società stessa, i Sindaci, e la scrivente Onlus con essi, richiedono che siano presi in carico dalle Autostrade i sistemi di illuminazione del ponte strallato “ponte Caduti di Nassiriya” e dello svincolo di Alba Centro consistente in 5 torri faro posizionate come illustrato in figura.



Posizione torri faro

Pertanto,

IN ASSENZA

di uno studio finale del sistema di esazione dei pedaggi che, tra l'altro, è compreso nell'elenco dei progetti da presentare incluso nell'Allegato alla Convenzione del 2007 e che è stato richiesto dai Sindaci di 25 Comuni di Langhe e Roero con il documento sottoscritto in data 15 febbraio 2022, allegato alle presenti Osservazioni;

IN ASSENZA:

del progetto definitivo di adeguamento dell'esistente svincolo di Vaccheria della Tangenziale e dell'assunzione da parte della Società Concessionaria dei costi relativi alla bonifica e rinaturalizzazione delle aree dismesse;

IN ASSENZA:

dell'assunzione da parte della società Concessionaria della competenza delle rampe dello svincolo Alba Ovest, nonché degli impianti di illuminazione del Ponte Caduti di Nassiriya e delle rampe dello svincolo di Alba Centro, con i relativi oneri di monitoraggio e manutenzione;

la scrivente ONLUS ritiene che lo SIA non possa ritenersi completo e che il Concessionario debba integrare la documentazione di progetto dell'adeguamento della Tangenziale di Alba con tutti gli elaborati necessari per chiarire i punti sopra elencati.

In allegato: “Autostrada A33 Asti Cuneo – progetto di Adeguamento della Tangenziale di Alba – Osservazioni “ del 15 febbraio 2022 siglato da 25 Sindaci di Langhe e Roero

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

Alba, 24 Aprile 2023

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
ALLEANZA VERDE E CIVICA PIEMONTE
COORDINAMENTO MOBILITÀ INTEGRATA E SOSTENIBILE
ITALIA NOSTRA SEZIONE DI ALBA
ITALIA NOSTRA SEZIONE DI BRA
ITHACA - ALBA
LA CASA ROTTA
L'ARVANGIA - ALBA E LANGHE
LEGAMBIENTE LANGHE E ROERO APS
LEGAMBIENTE PIEMONTE E VALLE D’AOSTA
LAUDATO SI’ DI BRA ODV
COMUNITÀ LAUDATO SI’ DI BRA 2 ODV
LAUDATO SI’/GAZZETTA D’ALBA
PRESIDENZA NAZIONALE DI ITALIA NOSTRA
SLOW FOOD CONDOTTA DI BRA
SLOW FOOD CONDOTTA DI ALBA
SLOW FOOD ITALIA