



ORDINE ARCHITETTI,
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI
DELLA PROVINCIA DI ASTI



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

E.prot DSA-2009-0027406 del 15/10/2009



Ministero dell'Ambiente, Direzione
Salvaguardia Ambientale
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 Roma

Ministero per i Beni e le Attività
Culturali, Direzione Generale per i
Beni Architettonici e il Paesaggio
Via San Michele n. 22
00153 Roma

Regione Piemonte, Direzione
Trasporti, Logistica, Mobilità ed
Infrastrutture - SETIS
Via Belfiore, 23
10125 - Torino

OGGETTO : Lotto II.1dir. (Tangenziale Sud Ovest di Asti) del collegamento autostradale Asti - Cuneo - Osservazioni al progetto preliminare dell'opera con valutazione di impatto ambientale e formazione dell'intesa Stato-Regione in merito alla localizzazione art. 165 - D.lgs. 163/06 e s.m.i. - art.7 L.241/00 e s.m.i. - art. 24 D.lgs. 152/06 e s.m.i.

- Visto l'avviso di avvio del procedimento di approvazione del progetto preliminare dell'opera di cui all'oggetto, pubblicato sul BUR Piemonte n. 32 del 13 / 08 / 2009

- Esaminati gli elaborati depositati, lo scrivente Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Asti formula le seguenti osservazioni.





ORDINE ARCHITETTI,
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI
DELLA PROVINCIA DI ASTI

Valutazione dell'intervento e incidenza sul territorio

<i>Valutazione Urbanistica</i>	<p>Il tracciato della nuova tangenziale Sud-Ovest di Asti risulta essere localizzato in un'area ad alta vocazione agricola, caratterizzata da insediamenti sparsi e con cascine isolate, che contraddistinguono una bassa densità abitativa. Il tracciato cinge in sostanza la Città di Asti con un anello di autostrade, considerato che a nord è situata l'autostrada Torino-Piacenza e ad ovest è situata la superstrada Asti-Alba-Cuneo.</p> <p>Tale infrastruttura chiude quindi l'unico lato libero e non urbanizzato della città, prefigurando un ulteriore sviluppo urbano e di insediamenti produttivi verso sud e ovest, con un conseguente elevatissimo consumo di suolo.</p> <p>Tale previsione infrastrutturale prelude quindi a successivi e ancor più preoccupanti scenari futuri, che prefigurano un'alterazione definitiva e massiva dell'unica vista libera verso le colline che ancora la città di Asti possa vantare, con una futura occupazione dei suoli che, ormai inglobati dalla nuova tangenziale, perderanno ogni rilevanza dal punto di vista della produttività agricola.</p> <p>La diminuzione del valore agricolo sarà a favore di funzioni poco qualificanti (usi impropri, abbandono ecc.) e successivi interventi di pesante riqualificazione urbanistica come aree industriali e/o commerciali, senza escludere le funzioni residenziali, alterando quindi per sempre l'unico lato libero del territorio comunale</p> <p>Inoltre rimane da considerare l'evidente insostenibilità economica sia per quanto riguarda i costi di realizzazione dell'opera e sia per quanto riguarda i costi indotti legati al depauperamento del terreno agricolo e del valore del patrimonio edilizio storico e di recente realizzazione, anche e soprattutto in riferimento all'insostenibile sfregio paesaggistico ed ambientale causato, che non trova alcuna giustificazione all'eccessivo costo ed alla totale inutilità.</p> <p>Il modello di città in continua crescita urbanistica inoltre non è più accettabile e storicamente ingiustificato, smentendo quindi la necessità di incentivare ulteriormente il consumo del suolo a discapito degli ambiti agricoli, naturalistici e paesaggistici.</p>
<i>Valutazione Strategica e</i>	<p><u>VAS-VIA</u> Va ricordato che i piani e programmi che hanno previsto la realizzazione</p>



ORDINE ARCHITETTI,
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI
DELLA PROVINCIA DI ASTI

Studio di Impatto Ambientale

dell'opera non sono stati sottoposti a procedura di VAS secondo la normativa europea.

Ne consegue che un intervento complesso quale quello della realizzazione dell'Asti-Cuneo, che interessa ben due province e diversi ambiti territoriali delicati, non è mai stato sottoposto ad una valutazione complessiva di impatto a livello territoriale.

Per quanto riguarda le previsioni del Piano Territoriale Regionale e del Piano Regolatore del Comune di Asti, non hanno scontato alcuna procedura di VAS. Il Piano Territoriale della Provincia di Asti, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 384-28589, del 5 ottobre 2004, contiene invece una Relazione di compatibilità ambientale, redatta ai sensi dell'art. 20 della L.r. 40/98, che non sviluppa alcuna considerazione in merito all'impatto derivante dalla realizzazione dell'opera.

Per quanto riguarda la normativa sulla Valutazione di Impatto Ambientale, l'art. 167, comma 3, del D.Lgs 163/2006 (Codice contratti), in base al quale viene attivata la procedura di approvazione del progetto preliminare, afferma: "3. Il progetto preliminare delle infrastrutture è istruito e approvato a norma dell'art. 165 ai fini della intesa sulla localizzazione dell'opera e, ove previsto, della valutazione di impatto ambientale; ...".

Inoltre l'art. 165, comma 3, dispone: "... Ove, ai sensi delle disposizioni nazionali o regionali vigenti, l'opera sia soggetta a valutazione di impatto ambientale, il progetto preliminare è corredato anche dello studio di impatto ambientale e reso pubblico secondo le procedure previste dalla legge nazionale o regionale applicabile. ...".

Ne consegue che il progetto deve necessariamente essere sottoposto alla procedura di VIA.

Il documento STUDIO IMPATTO AMBIENTALE - Quadro di riferimento programmatico - B.6.1.1, a pag 7, sostiene che l'opera deve essere sottoposta a valutazione di impatto ai sensi del D.Lgs. 152/06 artt.23-27.

Tuttavia la procedura non sembra correttamente avviata con le procedure di cui all'art. 36 del D.Lgs. 152/06, trattandosi di opere sottoposte. Ne consegue una carenza procedurale nell'iter di approvazione dell'opera.

ELABORATI PROGETTUALI E STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

OPZIONE ZERO

Sono infondate le motivazioni per cui il proponente non esamina la cosiddetta "opzione zero".

Nel documento STUDIO IMPATTO AMBIENTALE - Quadro di riferimento progettuale - B.6.1.5, a pag. 8, il proponente sostiene che " *L'opzione 0 è stata esclusa in quanto l'opera risulta inserita nei vari documenti di*



ORDINE ARCHITETTI,
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI
DELLA PROVINCIA DI ASTI

	<p><i>programmazione di vario livello e rientra tra le opere strategiche finalizzate alla realizzazione della direttrice Asti-Cuneo-Nizza (Mercantour), in stretta connessione con la A33 Asti- Cuned".</i></p> <p>Come detto in precedenza tuttavia tutti gli strumenti programmatici che hanno previsto l'opera non ne hanno mai indagato né l'utilità né l'impatto sul territorio. Inoltre il progetto della Tangenziale Sud-Ovest ha subito nel tempo notevoli mutazioni, anche rispetto a quanto contemplato nei piani e programmi che l'hanno prevista.</p> <p>Risulta pertanto più che mai necessario valutare i dati relativi alla situazione in assenza dell'opera per comprendere quale sia effettivamente l'utilità della stessa e per effettuare una corretta valutazione costi-benefici. Si ricorda inoltre che la valutazione dell'opzione zero è elemento fondamentale di uno studio di impatto ambientale, prescritto specificatamente dall'art. 27, comma 5, let. d, del D.Lgs. 152/06.</p>
<p><i>Valutazione Infrastrutturale</i></p>	<p>Secondo gli obiettivi del progetto <i>"l'intervento si propone di realizzare un'infrastruttura in grado di sostenere la funzionalità di una tangenziale a servizio di un traffico di attraversamento di lunga percorrenza destinato all'autostrada A21"</i>. Tuttavia esiste già un collegamento, in corrispondenza del Casello Asti- Est, che consente uno scambio diretto tra la E33 Asti-Cuneo e la A21 Torino-Piacenza. Inoltre la bretella del collegamento tangenziale non si innesta a nord direttamente sulla A21 in corrispondenza dello svincolo di Asti Ovest sull'autostrada Piacenza - Torino A21, ma si collega alla S.R. 10, che costituisce uno dei principali assi di penetrazione della Città di Asti. Questa soluzione ripropone la stessa problematica di intasamento della rete viabilistica locale che si presentava anni fa in corrispondenza del casello Asti Est e che è stata affrontata e risolta, dopo lungo tempo, con gli ingenti investimenti profusi nella realizzazione della connessione diretta tra autostrada e tangenziale.</p> <p>Continuando nella disamina del progetto l'intervento si propone di servire <i>"soprattutto al traffico di scorrimento locale e prevalentemente pendolare, che dalle aree periferiche e dai comuni limitrofi nelle ore di punta mattutine e serali interessa la viabilità urbana e periurbana della Città di Asti."</i> Gli utenti diretti nel centro, dove risiedono le principali attività, difficilmente verrebbero dirottate su uscite alternative, che comunque già ora risultano molto congestionate:</p> <ul style="list-style-type: none">- Collegamento S.R. 10;- Collegamento Corso Ivrea;- Collegamento Corso Alba – Cavalcavia Giolitti – Via Cuneo; <p>L'opera progettata, così come proposta, non fornisce alcuna risposta alle</p>



ORDINE ARCHITETTI,
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI
DELLA PROVINCIA DI ASTI

	<p>carenze viabilistiche ed ai problemi di traffico cittadini, i collegamenti con la rete viaria urbana sono praticamente assenti e quelli previsti sono eccessivamente complessi ed impattanti, la connessione con la statale 10 determina un ulteriore congestionamento del traffico esistente, innestandosi su una rotonda che già oggi, pur se realizzata recentemente, mostra preoccupanti limiti di funzionalità, la connessione prevista con il cavalcavia Giolitti obbliga ad un percorso lungo e complesso tale da sconsigliare chiunque ad utilizzarla, sia chi proviene da sud, che trova comunque più agevole utilizzare il Corso Savona e la nuova via di collegamento tra Via Cuneo ed il cavalcavia Giolitti, oggi in fase di ultimazione, sia chi proviene dal quartiere di Corso Alba e dalla immediata periferia che trova comunque molto più diretto l'attuale collegamento costituito dal Corso Alba.</p> <p>Il collegamento all'ospedale civile Cardinal Massaia, che viene definito come una delle motivazioni fondamentali per la realizzazione dell'opera, in realtà non trova nell'anuvola infrastruttura particolari contributi all'obiettivo del raggiungimento rapido dell'ospedale in situazioni di emergenza. E' evidente infatti che le uniche vere risposte a tale problema sarebbero rappresentate dall'apertura di un casello dedicato sull'autostrada TO-PC a poche centinaia di metri dall'ospedale e dalla costruzione di alcune piastre per elisoccorso in località strategiche della provincia.</p> <p>Nasce quindi l'evidente osservazione se non vi siano opere, complementari alla Asti-Cuneo, che potrebbero avere, a parità di investimenti, un'utilità più vasta per il territorio provinciale. A questo punto le proposte potrebbero essere molte, a partire da una riforma complessiva della viabilità cittadina, attraverso l'organizzazione del trasporto pubblico e la realizzazione di parcheggi periferici, fino al completamento di infrastrutture di interesse provinciale rimaste incompiute.</p>
<p><i>Valutazioni Idrogeologiche</i></p>	<p>Pare assolutamente non adeguata alla complessità dell'opera, l'analisi e gli studi di carattere geomorfologici presentati a supporto del progetto.</p> <p>Tra le varie problematiche di carattere geomorfologico che il progetto dell'opera non affronta compiutamente, emerge la non accettabile ed incredibilmente non valutata pericolosità dell'ingresso sud della galleria San Pietro in relazione alla presenza dell'argine del Tanaro e alle presenza di alcuni corsi d'acqua che potenzialmente potrebbero esondare (come effettivamente è avvenuto storicamente ed è ampiamente documentato dalla stampa locale e nazionale), in prossimità dell'imbocco in oggetto, trasformando le canne della galleria, visto il loro sviluppo altimetrico, in un vaso di raccolta acqua, con effetti facilmente immaginabili per chi transita nelle gallerie provenendo da nord.</p>



ORDINE ARCHITETTI,
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI
DELLA PROVINCIA DI ASTI

<i>Valutazioni Paesistiche</i>	<p>Come sostengono gli stessi documenti progettuali, l'onerosità dell'opera è dovuta al complesso dei vincoli di natura ambientale/territoriale ed ai condizionamenti definiti dalla natura dei luoghi che hanno imposto la progettazione di un numero significativo di opere d'arte. Tali opere vanno ad impattare ed a stravolgere l'aspetto e la conformazione di una parte di città che negli anni, pur con i consistenti interventi di urbanizzazione, ha conservato un carattere agricolo periurbano.</p> <p>Il tracciato si snoda tra una parte di territorio pianeggiante (la piana del Tanaro con le fasce fluviali interessate dal vincolo paesaggistico denominato "Oasi del Tanaro" e dal Sito di Importanza Comunitaria "Stagni di Belangero"), una parte successivamente collinare (il sistema collinare di San Pietro, connotato da un tasso insediativo e infrastrutturale elevato, in cui non mancano porzioni tutelate come aree agricole di pregio paesistico) ed infine una porzione di territorio in ambito urbano e periurbano (fino al collegamento con la S.R.10 e l'Ospedale Cardinal Massaia, caratterizzato dalla presenza del Torrente Bobore, del Torrente Versa e da numerosi torrenti minori).</p> <p>La pianura è contraddistinta da coltivazioni irrigue ed arative ed è fortemente segnata dai percorsi d'acqua, soprattutto dal fiume Tanaro che, con le sue aree golenali e di esondazione nonché le interessantissimi aree umide, rappresenta un corridoio ecologico e idrologico fondamentale per il mantenimento degli equilibri ecosistemici.</p> <p>Il territorio collinare che attraversa l'opera denota caratteri di alto valore paesaggistico, caratterizzato da nuclei sparsi e cascinali e contraddistinto dai campi a coltivazione prativa, arativa, a vigneto e a bosco nella tipica policoltura delle colline piemontesi.</p> <p>Le interferenze della nuova infrastruttura con il delicato sistema paesistico sopradescritto sono notevoli, sia per quanto riguarda gli aspetti vedutistici (alterazione della percezione delle colline, del complesso collinare Valle San Pietro, della valle del fiume Tanaro ecc.) sia storici (alterazione dei percorsi agricoli, della trama dei coltivi ecc.)</p>
<i>Valutazioni Ambientali</i>	<p>La Nuova Tangenziale interferisce pesantemente con un complesso naturalistico-storico-ambientale di eccezionale valore, rappresentato da una vasta area classificata come SIC (Sito di Importanza Comunitaria) denominato "Stagni di Belangero (Asti)", IT1170003, un'area golenale del fiume Tanaro con la presenza di laghi di cava parzialmente rinaturalizzati. Tale sito è considerato degno di tutela in quanto è abitato da una specie di rospo, il <i>Pelobates fuscus insubricus</i>, ed è anche un importante luogo di stazione di sosta e svernamento per l'avifauna migratrice. Il <i>Pelobates</i></p>



ORDINE ARCHITETTI,
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI
DELLA PROVINCIA DI ASTI

	<p><i>fuscus insubricus</i> è oggi presente solo in una quindicina di località dell'Italia Settentrionale, quasi tutte della Pianura Padano-Veneta.</p> <p>Le stazioni più importanti si trovano in Piemonte ed in Lombardia. Per la grave situazione degli ambienti in cui sopravvive e per la bassa densità della maggior parte delle popolazioni conosciute, questa sottospecie è considerata prioritaria nella Direttiva Habitat 92/43/CEE ed è anche riconosciuta come specie "in pericolo" dall'I.U.C.N. Secondo la scheda sito NATURA 2000 (Direttive 92/43/CEE "Habitat" e 79/409/CEE "Uccelli"), i principali rischi per la conservazione del SIC "Stagni di Belangero" sono l'inquinamento, l'interramento, l'antropizzazione e un'ulteriore attività di estrazione da parte delle cave.</p> <p>L'infrastruttura altera inoltre pesantemente il sistema idrografico e ambientale rappresentato dal Fiume Tanaro, in quanto la realizzazione dell'attraversamento in sopraelevata e le opere di ingegneria conseguenti rappresentano un'alterazione definitiva e non reversibile della vegetazione ripariale, del corso del fiume e del delicato corridoio eco sistemico rappresentato dalle aree golenali ed esondabili del Fiume Tanaro.</p> <p>La realizzazione della nuova infrastruttura rappresenta un elemento di pesante disturbo per la ricca flora e la fauna delle aree fluviali e delle aree umide di Belangero. La sua realizzazione contribuirà al danneggiamento definitivo ed irreversibile dei delicati equilibri eco sistemici dei laghetti di Belangero. Le interferenze tra la nuova struttura e il SIC, sia per l'elevata altezza dei piloni che per la rumorosità della nuova infrastruttura, sono elevatissime.</p>
--	---

Considerate le trasformazioni conseguenti alla realizzazione del tracciato stradale in relazione a:

<p><i>Alterazioni del sistema paesaggistico, storico, impatto visuale</i></p>	<p>La nuova Tangenziale SO Asti attraversa un territorio pianeggiante e collinare con connotati naturalistico- storico- ambientale di eccezionale valore, rappresentato dalla collina Valle San Pietro, una vasta area agricola, le aree golenali del fiume Tanaro e lambisce un'area umida classificata come SIC "Stagni di Belangero".</p> <p>La collina sopracitata verrebbe attraversata da un tratto stradale in tunnel ma è indubbia la modificazione della percezione di tale elemento orografico attraversato da un'opera ingegneristica di elevato impatto. La realizzazione del tratto in viadotto altera in modo definitivo e non</p>
---	--



ORDINE ARCHITETTI,
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI
DELLA PROVINCIA DI ASTI

	<p>mitigabile la percezione del paesaggio fluviale per chi esce dalla città di Asti e prosegue in direzione sud, andando a chiudere e modificare in modo permanente la vista del fiume, delle aree golenali e delle aree agricole contigue.</p> <p>Con queste modalità la nuova infrastruttura crea una modifica profonda dell'assetto delle zone a sud-ovest di Asti, con impatti pesanti sulle visuali storiche e sulla percezione di parte del paesaggio agrario e collinare dalla città medesima.</p>
<i>Alterazioni del sistema naturalistico</i>	<p>La nuova Tangenziale SO Asti rappresenta una netta cesura tra le aree golenali del Fiume Tanaro andando a realizzare un ponte di notevoli dimensioni e di notevole altezza perpendicolarmente alla via d'acqua. Tale intervento altererebbe in modo permanente le potenzialità naturalistiche delle aree umide esondabili del fiume, danneggiando il corridoio ecosistemico ed ecologico con strutture non mitigabili né compensabili.</p> <p>Tale alterazione è ancora più evidente per le aree dell'area SIC "Stagni di Belangero", in quanto l'incidenza su tale aree protetta sarebbe così elevata da metterne in pericolo la stessa esistenza, sia per gli aspetti faunistici che naturalistici. Ricordiamo infatti che tali aree umide sono riconosciute, a livello europeo, come fondamentali e strategiche per la protezione e la conservazione di numerose specie di animali, sia anfibia che migratorie, che trovano in questi spazi i luoghi le condizioni ideali per il riposo e la riproduzione.</p>
<i>Alterazioni del sistema agricolo</i>	<p>Anche in questo caso l'alterazione della complessa rete agraria e dei suoi elementi principali (percorsi storici, fossi e rogge, filari e siepi ecc.) è notevole e si creano notevoli problematiche di accessibilità ai terreni interclusi tra la nuova tratta stradale e le vie d'acqua.</p> <p>L'impossibilità di raggiungere i terreni rende tali appezzamenti a rischio di abbandono, in mancanza di opportuni accessi, sia per gli agricoltori sia per la piccola fauna (roditori ecc.) alterando sensibilmente l'equilibrio ecologico delle aree.</p>

Si conclude:

Visto e considerato quanto sopra scritto possiamo affermare che l'opera :

- **è antieconomica:** costa in media 68.194.000,00 €/Km. (costo totale generale dell'opera : 363.405.828,59 €, lunghezza complessiva di circa m 5.329)



ORDINE ARCHITETTI,
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI
DELLA PROVINCIA DI ASTI

- **è inutile:** poiché non raggiunge gli obiettivi che si prefigge
- **è devastante :** visto l'impatto ambientale che genera
- **è invasiva :** L'impiego di suolo richiesto dalla realizzazione dell'opera è assai rilevante (complessivi mq. 361.277 circa di suolo trasformato – di cui mq. 222.317 superfici agricole e mq. 138.960 immobili edificabili; complessivi mq. 49.536 circa di aree di cantiere - di cui mq. 44.731 superfici agricole e mq. 4.805 immobili edificabili)
- **non tiene conto, in un ambito di programmazione più vasta, di come le risorse necessarie potrebbero essere meglio investite per migliorare complessivamente la viabilità provinciale:** risulta evidente infatti che il rapporto costi-benefici nella realizzazione di tale intervento è negativo. Si tratta infatti di un'opera complementare, seppure inserita nell'ambito della Legge Obiettivo, avente un'utilità esclusivamente locale. Sorge quindi spontanea la domanda se non vi siano opere, complementari alla Asti-Cuneo, che potrebbero avere, a parità di investimenti, un'utilità più vasta per il territorio provinciale. A questo punto le proposte potrebbero essere molte, a partire da una riforma complessiva della viabilità cittadina, attraverso l'organizzazione del trasporto pubblico e la realizzazione di parcheggi periferici, fino al completamento di infrastrutture di interesse provinciale rimaste incompiute.

Per tali ragioni si esprime la totale e ferma contrarietà alla realizzazione dell'opera così come progettata.

Il presidente

Fabrizio Gagliardi