



OSSERVATORIO DEL PAESAGGIO

PER IL MONFERRATO E L'ASTIGIANO

Soglio, Via Crova, n. 21 www.osservatoriodelpaesaggio.org e.mail: info@osservatoriodelpaesaggio.org



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

MINISTERO DELL'AMBIENTE

Direzione Salvaguardia Ambientale

Via C. Colombo, 44

00147 ROMA

Prot. DSA - 2009 - 0027537 del 16/10/2009

MINISTERO DEI BENI E ATTIVITA' CULTURALI,

Direzione Generale per i Beni Architettonici e il Paesaggio

Via San Michele, 22

00153 ROMA

REGIONE PIEMONTE

Direzione Trasporti, Logistica, Mobilità ed Infrastrutture, SETIS

Via Belfiore, 23

10125 Torino



Oggetto: osservazioni.

Progetto Preliminare per la realizzazione di una tangenziale nel Comune di Asti.

Infrastrutture autostradali strategiche L. 443/01.

Autostrada Asti-Cuneo.

Tronco II Lotto 1dir.

Premessa.

La presente osservazione è il risultato parziale, di una analisi di tipo paesaggistico-ambientale ancora in corso, effettuata dall'Osservatorio del Paesaggio per il Monferrato e l'Astigiano sull'opera in oggetto.

Tale tipo di analisi, in base a quanto previsto dal Codice dei beni culturali e del paesaggio, Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, (succ. integr.) e dal Piano Paesaggistico Regionale della Regione Piemonte, adottato con DGR n. 53-11975 del 4 agosto 2009, riguarda principalmente i seguenti aspetti:

- le ragioni e le motivazioni dell'intervento.
- le modalità di intervento e le valutazioni di compatibilità.

Ai fini dell'analisi l'approccio è di tipo tecnico (aspetti formali e normativi, atti e progetti) e di tipo paesaggistico-ambientale (coerenza con le componenti del paesaggio d'ambito e con quelle del paesaggio culturale).

L'analisi è iniziata da alcuni anni; l'Osservatorio si è reso parte attiva per poter disporre del maggior numero possibile di informazioni ed ha partecipato ad incontri pubblici sul tema. Si segnala che, con esclusione del progetto del Comune di Asti disponibile nel sito internet comunale, vi è stata scarsa informazione sulla progettazione in corso e quasi totale assenza di confronto e di accordi tra le parti interessate, in particolare tra il Comune e la Provincia di Asti. Come si leggerà oltre, la stessa Regione Piemonte è ancora in attesa di una soluzione condivisa dai diversi enti. La modalità stessa di approvazione del progetto in esame è indicativo di tale atteggiamento. Anche in questo caso il progetto, estraneo a qualunque immaginazione e completamente diverso da quello comunale, è stato messo agli atti per le osservazioni senza alcuna precedente presentazione pubblica.

Conseguentemente ad accordi intercorsi tra associazioni, organizzazioni e comitati astigiani interessati alla modalità di realizzazione dell'opera, è stato deciso un coordinamento per la raccolta e delle osservazioni, che ha fatto riferimento alla Consulta delle Organizzazioni Ambientaliste della Provincia di Asti e al Comitato Tangenziale Sud Ovest (Comitato TSO).

Oltre al progetto ed alla sua documentazione, sono state pertanto esaminate le seguenti osservazioni.

- Osservazioni Comitato Tangenziale Sud Ovest (Comitato TSO).
- Osservazioni della Consulta delle Organizzazioni Ambientaliste della Provincia di Asti.
- Osservazioni Legambiente Asti.
- Osservazioni Pro Natura Asti.
- Osservazioni Stop al Consumo del Territorio.

Ragioni e motivazioni dell'intervento.

In genere, il processo interpretativo di una valutazione paesaggistico ambientale, riguarda l'insieme dell'opera, dal suo significato al modo in cui interagisce con il territorio, popolazione compresa. Nel caso specifico, tuttavia, la scelta dell'azione che si andrà a svolgere sul territorio (la tangenziale) non è una scelta locale, ovvero voluta dalla popolazione di Asti, ma imposta: essa è infatti parte di una "**infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale**" (L.443 del 2001, legge "Obiettivo").

Ritenendo giusto che l'interesse "nazionale" abbia priorità rispetto a quello "locale", non si vuole, con la presente osservazione mettere minimamente in discussione, commentare, valutare o giudicare **le ragioni e le motivazioni** dell'infrastruttura generale di cui l'opera in esame è parte: il cosiddetto "corridoio 5".

Il corridoio 5

Con il termine di “corridoio” si fa riferimento all’insieme dei progetti di reti multimodali (ferrovie e strade) per il trasporto di merci e persone che connettono le infrastrutture dei paesi dell’Europa centrale con quelli dell’Europa dell’est e del bacino del Mediterraneo. Il corridoio 5 venne inserito tra i progetti prioritari approvati nel Consiglio Europeo di Essen nel 1994. Per la prima volta in quella occasione si parlò della realizzazione delle infrastrutture necessarie lungo la direttrice Barcellona, Lione, Torino, Trieste. Successivamente il corridoio si è esteso a Lubiana, Budapest, Uzgorod, Kiev, partendo da Lisbona.

“Le grandi direttrici strategiche europee che interessano il territorio italiano si identificano nel corridoio 5, est-ovest, che collega Lisbona a Kiev, passando per Barcellona-Torino-Venezia-Trieste/Koper-Postojina-Lubiana-Budapest, nel corridoio 1, nord-sud, ulteriormente potenziato dall’asse Tirreno-Brennero e dall’asse «dei due mari» (Genova-Rotterdam), nel corridoio 8, che, per il tramite dell’asse adriatico, delle trasversali peninsulari italiane e degli hub portuali italiani, rappresenta il sistema di connessione delle regioni balcaniche con i Paesi dell’Europa centro-occidentale;

in conformità a tali grandi direttrici strategiche, la legge n. 443 del 2001 - la cosiddetta «legge obiettivo» - ha messo in atto un ambizioso progetto di infrastrutturazione del Paese, che ha come obiettivo la modernizzazione dell’Italia e l’apertura del territorio italiano al crescente traffico europeo, che assicuri all’Italia un ruolo di ponte tra Unione europea e Paesi del bacino del Mediterraneo e di cerniera tra est e ovest dell’Europa”. (Dal resoconto della Seduta della Camera dei Deputati n. 51 dell’11/10/2006 - Iniziative volte a continuare la realizzazione delle grandi opere strategiche dei corridoi 5, 1 e 8)

Si ribadisce pertanto, per estrema chiarezza, che la presente osservazione:

- 1) riguarda esclusivamente le modalità di realizzazione della sola opera in progetto (la tangenziale SO);
- 2) non vuole diminuire, ostacolare o contrastare in alcun modo gli obiettivi dell’infrastruttura strategica in cui è inserita, ma anzi proporre miglioramenti.

Rispetto a quest’ultimo punto, che riguarda direttamente **le ragioni e le motivazioni** dell’intervento, è indispensabile precisare che l’inserimento della tangenziale SO di Asti tra le opere delle infrastrutture strategiche del “corridoio 5”, non è avvenuto a seguito di una precisa valutazione di tipo “tecnico”, ovvero per comprovate ragioni di necessità o di miglioramento dell’infrastruttura generale (il grande flusso veicolare internazionale), ma a seguito di accordi politico-istituzionali di natura locale tra Regione Piemonte, Provincia e Comune di Asti, relativamente al miglioramento del traffico automobilistico cittadino.

Nel Piano Paesaggistico Regionale, (Allegato 3, Piani e Programmi regionali e provinciali, Piani Territoriali Regionali nella pianificazione nazionale”), La Regione Piemonte, premettendo che

“l’analisi si inserisce nel percorso di acquisizione di informazioni e conoscenze delle politiche di livello regionale e di livello provinciale, in quanto ritenute parte integrante delle condizioni e delle scelte con cui confrontarsi per definire e gestire i processi di trasformazione complessiva del territorio, selezionando e componendo in un disegno unitario di sviluppo le esigenze degli enti locali decentrati e delle forze economiche e sociali della Regione,”

illustra il “Progetto AT20”.

“Progetto AT20”. Studio di fattibilità Strada extraurbana Sud Ovest.

Sintesi dei contenuti.

Dallo studio di fattibilità emergono le seguenti considerazioni:

Il grande traffico dei mezzi in transito, che dal sud Europa (Francia e Spagna) è diretto a Milano e poi a nord verso la Germania ovvero al Veneto, all'Emilia e ai paesi dell'Europa dell'Est, (esplicito riferimento al Corridoio 5) non può essere costretto a percorrere una "Z" rovesciata per andare a passare da Corso Alba, per poi andare al casello di Asti ovest e quindi riprendere la direzione originaria percorrendo la Torino-Piacenza da Asti ovest ad Asti est.

(...)

Qualunque sia il collegamento sud ovest che verrà realizzato, dovrà essere integrato con la bretella per il nuovo ospedale, così come richiesto dal Comune di Asti (primo ente ad avanzare formalmente tale istanza di inserimento nel progetto da affidare al concessionario autostradale, con lettera inviata all'ANAS, alla Regione e al Ministero delle Infrastrutture in data 30/7/03).

(...)

Il Comune di Asti si è sempre rifiutato di presentare un proprio progetto unilaterale di collegamento sud ovest poiché il protocollo d'intesa siglato il 18/12/2003 tra Comune, Provincia e Regione prevedevano che gli Enti fornissero solo degli "indirizzi progettuali" per arrivare a una soluzione concertata.

Questa procedura era stata rispettata dal Comune di Asti che aveva inoltrato i propri indirizzi progettuali con lettera del 5/3/03 ma era stata disattesa dalla Provincia di Asti che aveva inviato una proposta unilaterale (il tracciato di tipo para-autostradale).

A seguito delle sollecitazioni ricevute da molti cittadini e da molte forze politiche e a seguito del fatto che la Provincia di Asti che ha inviato all'ANAS e al Ministero una proposta unilaterale (il tracciato di tipo para-autostradale) anche il Comune si è determinato a realizzare uno studio di fattibilità che concretizza le "indicazioni progettuali" già contenute nella lettera del 5/3/03.

Da un lato ci duole che la proposta comunale sia anch'essa unilaterale e continuiamo ad auspicare una soluzione ampiamente condivisa restando per questo aperti a qualunque forma di dialogo.

D'altro canto il Comune non ha potuto esimersi dal realizzare autonomamente lo studio di fattibilità che conferma l'utilità e la convenienza economica e ambientale della strada a due corsie da realizzare lungo il Borbore.

Sia la Regione Piemonte che il Comune di Asti, individuano pertanto in una strada extraurbana, più che in una tangenziale, la soluzione del traffico, sia locale che internazionale.

Per quanto riguarda il grande traffico (Francia, Spagna – Germania, Europa dell'Est), si consideri inoltre.

a) Il transito da Asti è da considerarsi alternativo in negativo rispetto ai collegamenti autostradali già esistenti: la Venezia-Lione e la Ventimiglia-Genova-Milano, (tratti: Torino-Piacenza e Genova-Tortona). Chi decidesse comunque di passare per Asti, uscendo dai tracciati principali allungando consapevolmente il proprio percorso, non sarebbe tuttavia costretto ad alcun rallentamento per l'attraversamento della città che si supera in 10/12 minuti grazie all'autostrada Torino/Piacenza, entrando ed uscendo, in base al senso di marcia, dai caselli Asti Est ed Asti Ovest.

c) L'autostrada Asti-Cuneo (che diventerà Asti-Cuneo-Nizza), è già collegata con la Torino-Piacenza nel casello autostradale di Asti Est, comodamente innestata grazie agli svincoli da poco realizzati, anch'essi parte delle infrastrutture strategiche in oggetto. Una nuova tangenziale che collegasse l'Asti Cuneo direttamente al casello Asti Ovest, costituirebbe un doppiopiede di quella esistente.

Le modalità di intervento e le valutazioni di compatibilità.

Attualmente il passaggio tra le autostrade Asti-Cuneo e Torino-Piacenza avviene in modo diretto attraverso il casello del nodo di Asti Est.

Il progetto in esame è quello di una bretella autostradale monca. Essa non collega le due autostrade ma finisce (o inizia) in Corso Torino, uno degli accessi più caotici di Asti. La nuova immissione determinerà senza dubbio un rallentamento, quando non un intasamento, senz'altro un incremento di traffico, effetti contrari alla fluidità, allo scorrimento, alla facilitazione dei flussi automobilistici, obiettivi delle infrastrutture in oggetto.

Dal punto di vista tipologico, il nuovo tratto viario, è un'autostrada. Pur essendo un tratto di poco inferiore ai sei chilometri con svincoli e rotonde, pur terminando nel rallentamento obbligato della rotonda di corso Torino, la nuova bretella è progettata in funzione della velocità veicolare. Il numero di gallerie e di viadotti previsti, infatti, non è giustificato da altro, **esistendo almeno un altro modo meno invasivo e meno dispendioso per risolvere il collegamento sud-ovest di Asti: quello progettato dal Comune di Asti.**

Il fatto che non si sia in alcun modo tenuto conto dei consigli e delle indicazioni progettuali del Comune di Asti, dimostrano come la modalità di intervento sul territorio sia stata del tutto avulsa da qualsiasi dialogo circa l'uso del territorio.

Ammesso (per volontà legislativa) che un'"infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale" debba essere accettata dalla popolazione, è vero anche che chi la subisce deve perlomeno poter dire la sua circa i modi in cui l'opera verrà realizzata, in particolare se quest'ultima influisce negativamente sullo sviluppo del territorio in cui la si vuole inserire. E' il criterio guida della *"Convenzione Europea del Paesaggio"* a cui il nostro Paese ha formalmente aderito e che è stato disatteso dal progetto in esame: *"soddisfare gli auspici delle popolazioni di godere di un paesaggio di qualità e di svolgere un ruolo attivo nella sua trasformazione"*.

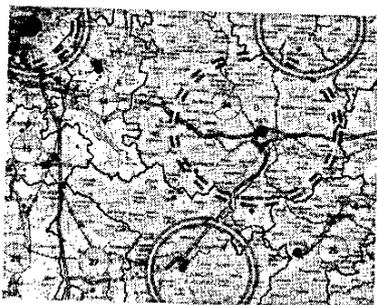
il presente aspetto è stato individuato anche dall'allegata osservazione di "Stop al consumo del territorio":

"le strategie e le scelte delle amministrazioni locali in materia di politiche territoriali devono vedere il completo coinvolgimento delle comunità locali. Qualunque decisione in materia deve essere il risultato condiviso di una discussione aperta a tutti i cittadini, ai quali va assicurata la possibilità di esprimere la propria opinione in sede di progetto, individuando la migliore tra le possibili situazioni, che privilegi il rispetto del territorio, dell'ambiente e della salute di tutti."

Se l'opera, (per volontà legislativa) non è inutile, è sicuramente sovradimensionata anche rispetto alle più futuribili previsioni di incremento del traffico. Ad avvenuto completamento dell'Asti-Cuneo-Nizza (Mercantour), i volumi di traffico non saranno mai tali da poter giustificare una doppia tangenziale sulla città di Asti come quella proposta nel progetto in esame. I consistenti incrementi di flussi di traffico previsti dal progetto (Allegato G tabella 5 e Studio di Impatto Ambientale tabella 6) *sono in contraddizione con i rilievi del traffico sulle Autostrade italiane relativi all'anno 2008 e ai primi mesi dell'anno 2009 (Fonte Autostrade per l'Italia)*, dai quali emerge una contrazione del traffico autostradale sia per i mezzi pesanti che per i veicoli leggeri.

L'opera in esame comprometterebbe inoltre lo sviluppo stesso della città. Tutti i progetti di sviluppo contenuti nell'allegato 3 del PPR e relativi ad Asti individuano nella tutela e nella valorizzazione del paesaggio un importante elemento di sviluppo del territorio. Le economie della provincia di Asti sono spesso legate ad aspetti paesaggistico ambientali, dalla produzione enogastronomica a tutte le filiere alimentari. Non è un caso che il Piano Paesaggistico Regionale individui Asti quale "Polo di innovazione produttiva agroalimentare". Le "tematiche settoriali di

rilevanza territoriale”, di Asti, per oltre il settantacinque per cento, riguardano la valorizzazione del territorio, le risorse e produzioni primarie, il turismo.



Aree turisticamente rilevanti



Poli di innovazione produttiva
(D.G.R. n. 25-8735 del 05-05-2008)



Astigiano: agroalimentare

Regione Piemonte.
Piano Territoriale Regionale (adozione DGR n.16-10237 del 16 dicembre 2008).
Tavola di progetto.

Quello che la presente osservazione vuole evidenziare è che esiste una diversa modalità di approccio al territorio, oltre a quello utilizzato per la redazione del progetto in esame. Quest'ultimo è stato realizzato valutando il grado di sensibilità del luogo, quello di incidenza del progetto e quello di impatto paesaggistico, ma senza tenerli in alcuna considerazione. Si legge infatti nel documento:

- pag. 179 *“l'area del Tanaro riveste una notevole valenza paesaggistica”;*
- pag. 181, *“le aree naturali, costituite dalla fascia del Tanaro e l'area protetta rappresentano un'enclave nell'ambito di questo tessuto fortemente artificializzato, e proprio per questo motivo (rarietà e unicità) assumono un ruolo strategico nell'ambito del paesaggio locale” ;*
- pag. 183: *“la collina di San Pietro, in località Vallarone conserva gran parte dell'assetto insediativo storico, con la permanenza di complessi rurali isolati (corrispondenti alle singole aziende agricole) e delle colture tradizionali, con le viti e i frutteti sul versante Sud. La zona non risulta oggetto di espansione edilizia e gli edifici già esistenti hanno mantenuto i caratteri tipologici tradizionali. Tale ambito, dunque, può essere considerato come esemplare dell'unità di paesaggio della collina agricola dell'astigiano; inoltre costituisce per le alture affacciate sulla sponda opposta del Tanaro (Val Tiglione) una quinta scenografica di rilievo, visibile alle grandi distanze”.*

analoghe e ben più pesanti considerazioni a proposito della presenza dell'enorme viadotto sul Tanaro occludente in modo completo la visuale della città da ovest, parziale da altri punti di osservazione.

- pagg. 185 e 191: *“(…) impatto alto ed irreversibile per l'attraversamento con la galleria naturale della collina San Pietro; (...) lo stesso dicasi per quanto riguarda Corso Alba e Viadotto Tanaro (...), le rampe e il viadotto di svincolo Corso Alba-Via Giolitti costituiscono una forte barriera visiva; in particolare l'impatto maggiore è prodotto rispetto all'ambito di fruizione turistico-ricreativa del campo di golf, per il quale il sistema di svincolo determinerà un effetto barriera che impedirà la visuale dello skyline della città (...)”;*
- pag. 196: *“In conclusione, la maggior compromissione ambientale riguarda suolo, vegetazione, fauna, aree umide, paesaggio ...”;*

Del tutto insufficiente, ma indicativo del tipo di approccio, il suggerimento di una "mitigazione con la scelta di opportune gamme cromatiche", così come la realizzazione di "barriere antirumore di altezza da 2,5 a 5 metri, sviluppo lineare 2397 metri, superficie 7390 metri quadrati"

B 6.1.24: pag. 36, sintesi degli impatti: "(...) In conclusione dalla valutazione emerge che le componenti sulle quali si delineano situazioni potenziali di maggior compromissione ambientale sono: 1) il suolo, in ragione delle elevate occupazioni temporanee e definitive nonché delle alterazioni prodotte dalle varie fonti di lavoro; 2) la vegetazione, la fauna e il paesaggio in relazione al coinvolgimento di contesti fragili di significato ambientale strategico, identificabili nel sistema fiume e nelle aree umide del SIC; 3) il paesaggio, per le perturbazioni del quadro visivo di alcune realtà aventi ancora una forte identità per le comunità locali pur se inserite in un contesto ad elevata antropizzazione (...)"

In merito alla valutazione dell'impatto sulla risorsa paesaggio, si segnala la scarsità di simulazioni post-operam realizzate solo in tre punti. I viadotti e l'enorme svincolo situato "sopra" gli attuali Vivai Botto, non sono stati rappresentati graficamente.

Non sono stati considerati i costi per i danni paesaggistico-ambientali, in termini di compensazione e di mitigazione, anche per quanto riguarda la perdita di attrazione turistica del territorio. Ad esempio non è stata fatta alcuna valutazione circa la compromissione, conseguentemente al progetto, dell'iter relativo alla richiesta di riconoscimento della zona quale Patrimonio dell'Umanità, da parte dell'UNESCO.

Le mitigazioni e le compensazioni studiate e indicate negli "interventi di inserimento paesaggistico e ambientale" (F 3.1.2., F 3.1.3., F3.1.4., F3.1.5., F 3.1.6., F.3.1.7.) ed altri in materia di mitigazione acustica, opere a verde, etc. sono solo parziali.

Sarebbe stato sicuramente economicamente vantaggioso, per la popolazione astigiana, anche se non necessariamente meno costoso, un progetto di minore impatto ambientale, caratterizzato da uno specifico studio di inserimento paesaggistico ambientale che potesse diventare attrazione, biglietto da visita, presentazione per chi si trovasse a transitare per Asti.

Non è stata considerata la presenza di siti di tutela della Comunità Europea (Direttiva Habitat 92/43/CEE e Direttiva Uccelli 79/409/CEE), relativamente alla presenza del *Pelobates fuscus insubricus*, ed alla stazione di sosta e svernamento dell'avifauna migratrice.

"L'occupazione di area è notevole ed invasiva, non solo per il Sito di Interesse Comunitario (SIC) nel suo complesso, bensì per la vicina area umida "Oasi della Bula" che rimarrebbe separata dal resto del sito. (...) L'area protetta, in cui sono presenti superfici agricole, incolti, aree umide e l'oasi cittadina "La Bula", sarà occupata temporaneamente da attività che causeranno perdite di habitat, asportazione di alcune cenosi vegetazionali seminaturali presenti all'intorno dei laghetti interferiti e l'alterazione della rete ecologica individuabile all'interno dell'area protetta; aumenteranno inoltre la frammentazione e l'artificializzazione del territorio e saranno favoriti i presupposti per lo sviluppo di specie infestanti. Data la natura dell'area interferita si ritiene che la magnitudine dell'impatto sia alta e solo in parte reversibile nel lungo periodo, e ciò per quanto riguarda il settore di territorio più distante dall'infrastruttura grazie ad interventi di mitigazione e compensazione di cui si ritiene necessaria la realizzazione. Per le zone prossime (l'oasi della "Bula") la reversibilità è molto dubbia e solo con una attenta attività di monitoraggio (cioè a danno compiuto) si potranno valutare gli esiti sulla permanenza degli habitat attualmente presenti"

Non è stato fatto uno studio di viabilità che dimostri la necessità della dimensione di tale opera.

Non è stata fatta alcuna analisi e valutazione idraulica, geologia e geomeccanica (e conseguenti costi di realizzazione e compensativi) per un'opera che dovrà passare sotto il livello del fiume Tanaro in una zona esondabile, attraversare campi agricoli dotati di pozzi alimentati dalle falde acquifere della zona, bucare colline su cui ci trovano abitazioni.

Dal punto di vista strettamente tecnico (per quanto attiene alle componenti suolo, sottosuolo e acque superficiali e sotterranee), le carenze riscontrate nel progetto sono:

1. assenza di valutazioni sulla possibile interferenza fra tracciato in galleria e condizioni di stabilità del versante collinare
2. scarso approfondimento delle dinamiche idrogeologiche
3. mancanza di valutazioni sui possibili fenomeni di contaminazione delle acque sotterranee da parte delle opere sotterranee in c.a.

(Maggiori specifiche su tali voci di carattere ambientale sono contenute nelle osservazioni presentate dal Comitato TSO).

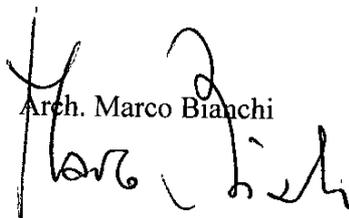
Dalla prima e parziale analisi del progetto, si evidenzia una quasi completa assenza di progettualità di tipo paesaggistico ambientale.

Si segnala inoltre che è iniziata la realizzazione della strada di collegamento Sud Est, (La Nuova Provincia, del 29 settembre 09) strada parallela a Corso Torino, infrastruttura che cambia ogni valutazione fatta sino ad ora rispetto alla viabilità astigiana.

Prof. Marco Devecchi



Arch. Marco Bianchi



Asti, 12 ottobre 2009