

Alla REGIONE PIEMONTE
Direzione Trasporti, Logistica, Mobilità ed Infrastrutture,
SETIS, Via Belfiore 23,
10125 TORINO

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale
E.prot DSA - 2009 - 0027619 del 16/10/2009

AI MINISTERO DELL'AMBIENTE
Direzione Salvaguardia Ambientale,
Via Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA

AI MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI
Direzione Generale per i Beni Architettonici e il Paesaggio
Via San Michele 22
00153 ROMA

MINISTERO DELL'AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
RICEVUTO IL DIRETTORE
14 OTT. 2009
DIREZIONE GENERALE PER LA SALVAGUARDIA AMBIENTALE

OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE DEL TRONCO II LOTTO 1.DIR DELL'AUTOSTRADA ASTI-CUNEO TANGENZIALE SUD OVEST DI ASTI

IL GRUPPO DELL'ITALIA DEI VALORI AL CONSIGLIO COMUNALE DI ASTI, rappresentato dal Capogruppo Avv. Alberto Pasta di Asti, presso il cui studio in Asti, via. Verdi 26, elegge domicilio,

PREMESSO

Che in data 1/08/09 la Società AUTOSTRADA ASTI-CUNEO S.p.A. ha reso noto che, ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs 163/2006 è stato depositato il Progetto Preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale dell'opera Tangenziale di Asti, Tronco II, lotto 1.dir, progetto approvato dall'ANAS S.p.A., per l'avvio dell'approvazione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, - che dal deposito del Progetto presso il Ministero suddetto, avvenuto il 13/08/09, ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs 152/06 decorrono 60 giorni di tempo, per chiunque abbia interesse, per il deposito di osservazioni, anche con nuovi elementi valutativi e conoscitivi, presenta le seguenti OSSERVAZIONI:

se queste osservazioni potessero avere un titolo, riteniamo che l'espressione più giusta sia INUTILITA'.

Ci prefiggiamo pertanto di sviluppare, punto per punto, i vari aspetti che il progetto preliminare della Tangenziale Sud Ovest (*rectius* bretella autostradale), giunto a compimento dopo trent'anni di ripensamenti in un contesto urbano completamente modificato, va a toccare, ritenendo che esso

rappresenti, sotto il profilo degli altissimi, spropositati costi e dell'Impatto negativo nei confronti della realtà cittadina, un'opera del tutto inutile, che piove dall'alto, ormai "fuori tempo massimo". Cercheremo di chiarire quest'affermazione con un breve excursus storico.

"Tangenziale" è una strada esterna alla città, perimetrale, collegata alle strade incontrate lungo il percorso; tale era all'origine la Tangenziale Sud-Ovest di Asti (TSO), prevista nel PRG del '74. Andava dalla Boana a Corso Torino tutta a livello terreno, con 3 ponti (su Tanaro, Bobore e Ferrovia), collegata a Corso Alba, Strada per Revignano, forse altre strade; aggirava la collina di Val San Pietro passando negli orti di Case Nuove, allora esistenti. Doveva essere un tratto dell'"anello tangenziale". Senonchè sugli orti fu costruito il quartiere residenziale di Corso Alba - Case Nuove, che poi si andò estendendo verso la collina, e la TSO dovette spostarsi prima ai piedi della collina, poi a mezza costa in trincea, ed infine attraversare la collina in galleria. Poichè ormai la collina andava bucata, conveniva spostarsi ancora verso l'esterno; ma all'esterno stava sorgendo l'insediamento di villette a schiera di S. Carlo, che prese ad estendersi verso la città. Insomma, ormai c'era poco da scegliere: la TSO doveva passare proprio sopra le serre dei vivai Botto, sorte nel frattempo, importante e florido esempio di imprenditoria agricola astigiana; e, in galleria, sotto le cantine della cascina San Jorio. E ancora oggi è così. Ci fu poi l'alluvione del '94, che potrebbe ripetersi statisticamente con frequenza bisecolare, sicché si decise di attraversare tutta la valle del Tanaro su viadotto.

Tutte queste mutazioni subite dalla TSO, nel ventennio tra il '75 ed il '95, risultanti dai vari progetti di nuovo PRG preparati in quel periodo, comportarono un aumento delle dimensioni del progetto, ed un conseguente innalzamento dei costi; poichè non ce lo si poteva permettere, per un po' non se ne parlò più.

La situazione si sbloccò con la progettazione dell'autostrada Asti-Cuneo: l'amministrazione provinciale guidata dal presidente Marmo propose di far fare la TSO all'Anas, come collegamento tra l'autostrada AT-CN e l'autostrada TO-PC, al casello Asti-Ovest (dimenticandosi che è difficile essere nel contempo "tangenziale" e "collegamento autostradale"). Si preparò quindi il grande progetto preliminare del 2000: sei Km di viadotti, ponti, gallerie, svincoli; e 6 corsie. Si allegò anche uno studio di viabilità, il primo mai eseguito, che a quel punto non poté che dimostrare quel che già si sapeva: se è il collegamento tra le due autostrade, la TSO è necessaria ed il progetto va bene; ovviamente la tesi dimostrata partiva da un'ipotesi sbagliata, in quanto la soluzione migliore per aggirare Asti non era il passaggio ad ovest ma ad est. Imponendo come unica possibilità il passaggio ad ovest, veniva dimostrata una tesi viziata da un errore di partenza.

Senonché nel 2002 l'amministrazione comunale di Asti, guidata dal sindaco Voglino, ci ripensò e si chiese: "Serve ad Asti un concentrato di opere autostradali in quel posto? Il collegamento autostradale perchè non farlo, come previsto già, al casello Asti-Est? La strada c'è già! I Cuneesi in arrivo vanno ad est, verso Milano; non certo ad ovest, verso Torino!" Sembra semplice ed

invece tra Comune e Provincia iniziò una lunga diatriba; più che dibattito, scontro. Ma alla fine si arrivò al compromesso: il collegamento autostradale sarà al casello Asti-Est, ma la TSO si farà lo stesso, con due sole corsie, anziché sei.

Fu quindi preparato il secondo progetto preliminare, del 2004, simile a quello precedente, ma con 2 sole corsie, e con due varianti principali. La prima: il collegamento con Corso Alba non ci sarà più, ma si costruirà una nuova strada tra Corso Alba ed il Tanaro, dove un po' di terreno disponibile c'è ancora (uno degli ultimi terreni fertili nella zona del Tanaro); questa si collegata alla TSO. La seconda variante è che – scendendo dal viadotto ed entrando nella falda acquifera – la TSO attraverserà i vivai Botto e corso Alba in galleria. In più, attraverserà con i suoi pilastri e i viadotti un Sito d'Interesse Comunitario (SIC), quello degli "Stagni di Belangero", un'area golendale del fiume Tanaro con la presenza di laghi di cava parzialmente rinaturalizzati. Tale sito è considerato degno di tutela dalla Comunità Europea (in base alla Direttiva Habitat 92/43/CEE e alla Direttiva Uccelli 79/409/CEE), in quanto è luogo abitato da una specie di rospo, il *Pelobates fuscus insubricus*, e stazione di sosta e svernamento per l'avifauna migratrice. Il *Pelobates fuscus insubricus* è oggi presente solo in pochissime località dell'Italia Settentrionale, quasi tutte della Pianura Padano-Veneta, ed è considerato una sottospecie prioritaria nella Direttiva Habitat. Nel frattempo però era anche sorto il nuovo ospedale di Asti, con qualche carenza ma non certo grave, nella viabilità di accesso; e alla TSO venne chiesto di contribuire a risolvere questo nuovo problema, pensando ad un suo possibile collegamento con la futura bretella diretta per l'ospedale, voluta dal Comune di Asti. Dopo tanta attesa, forse la TSO si farà davvero, costruita dall'Anas come uno dei lotti dell'autostrada AT-CN.

Quell'opera spesso ha visto gli amministratori cimentarsi (a cose avvenute) in confronti pubblici con gli abitanti del quartiere e in tutte queste occasioni i cittadini hanno ribadito il loro no alle varie opere proposte: anche l'accordo del 2004 fu il frutto di un patto bipartisan tra forze politiche, ma il quartiere e il comitato (chiamato allora "No Tangenziale") continuarono a dimostrare apertamente le proprie ragioni ed ad affermare il loro dissenso.

*** **

Nell'agosto 2009 avviene ciò che per tanti anni era stato evitato: dopo il deposito da parte della AUTOSTRADA ASTI-CUNEO S.p.A. del Progetto Preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale, presso la concedente ANAS SpA, viene pubblicato l'avviso dell'avvio del procedimento di approvazione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Da diversi anni, è sorto ed opera un comitato di cittadini, che ha seguito tutta la vicenda storica dell'opera: come la TSO, ha cambiato più volte nome e forma, ma la sua sostanza è sempre rimasta invariata e si concentra sulla tutela del territorio, delle colline e dell'ambiente astigiani. Oggi si

chiama Comitato Tangenziale Sud Ovest (Comitato TSO) e riunisce, oltre agli abitanti del quartiere, diverse associazioni ambientaliste e il forum sociale cittadino.

A questo punto, e dopo un attento esame del progetto preliminare, il Comitato TSO intende esprimere ancora una volta i dubbi molto gravi che ha su quest'opera:

1. **Che cos'è veramente la TSO?** Se fosse un collegamento ausiliario tra le due autostrade al casello Asti-Ovest risulterebbe in aggiunta a quello principale al casello Asti Est: si avrebbe quindi un raro caso di doppio collegamento. Se fosse una tangenziale urbana come all'origine, già nell'aspetto – tutta ponti e gallerie – non lo sembra più; inoltre, non è più esterna alla città, perchè la città si è espansa. Ma soprattutto, da un capo all'altro, lungo quasi 6 Km, non è collegata a nessun'altra strada cittadina, nemmeno a Corso Alba.

2. Ci sarà davvero un **miglioramento sostanziale del traffico urbano**? Non è stato fatto uno **Studio di Viabilità**. Tale studio potrebbe quasi sicuramente dimostrare che il flusso di automezzi da sud può raggiungere facilmente tutte le direttrici di uscita dalla città con il raccordo autostradale Sud-Est, parte finale della futura Asti-Cuneo, già attivo. Inoltre una città delle dimensioni di Asti non ha necessità di una circonvallazione completa, come Roma e poche altre metropoli del mondo. L'attuale amministrazione provinciale vorrebbe giustificare la realizzazione della TSO, quale strada di deviazione del traffico, durante i lavori di allargamento del tratto ad Est. A parte i costi ambientali ed economici davvero elevati per una strada che servirebbe principalmente come percorso alternativo solo per il periodo di lavori sul tratto Sud-Est, ci preme anche sottolineare come per gli interventi sul tratto TO-PC verso TO sono mesi che si viaggia avvalendosi di una sola corsia;

3. E' stato fatto un adeguato **Studio di Fattibilità**, corredato da appositi studi di Idraulica, Geologia e Geomeccanica? Ricordiamo infatti che la TSO 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 una collina su cui ci sono delle abitazioni; più avanti ci soffermeremo meglio sulle lacune del progetto sotto questi aspetti.

4. Sono state esaminate delle **alternative**? Il Comune di Asti aveva proposto nel 2003 una strada a due corsie lungo Borbore, che non interferisce con abitazioni esistenti e che ha molte rotonde di collegamento con la viabilità cittadina, vista la finalità di raccogliere e distribuire il traffico da e per la città. Solo con molti punti di raccordo è infatti possibile svuotare dal traffico le attuali vie cittadine e spostare il traffico sul collegamento. La soluzione di una strada di gronda sarebbe molto meno "pesante" sia dal punto di vista ambientale che dal punto di vista economico, con un costo totale di 65 milioni di euro: si ricorda infatti che la TSO costerebbe circa 375 milioni di euro. Tale soluzione permetterebbe quindi un risparmio di 310 milioni di euro. Atteso che il costo complessivo della Asti Cuneo è di 1300 milioni di euro, tale risparmio è pari al 24 % del costo complessivo della Asti Cuneo. Questo significa che le tariffe sulla Asti Cuneo sarebbero meno care del 24%, nel caso

venisse scelto il progetto alternativo del Comune. Il **costo complessivo dell'opera**, pari al 29% del costo totale dell'autostrada AT-CN ed al triplo della cifra spesa per il nuovo ospedale "Cardinal Massaia", è **giustificato rispetto ai benefici**? Il Collegamento Autostradale è faraonico anche dal punto di vista dei costi di realizzazione, i benefici sono tutti da dimostrare..

Analizziamo più a fondo l'aspetto economico.

Per un percorso di 6,5 km (5,3 il tratto principale e 1,2 la bretella per l'Ospedale) ci sono costi pianificati per 363,405 milioni di Euro oltre 12,417 di oneri per la sicurezza (totale 375,823, in miliardi di vecchie lire circa 730!!!) vedi cartella progetto 1 DirP-dG 4.2.1, che al chilometro fanno circa 60 milioni di Euro al chilometro.

Vorremmo formulare alcuni esempi di costo al Km di note ed importantissime opere viarie, anche rilevanza Europea, partendo comunque dal dato che i 37,4 Km di Asti-Cuneo già realizzati dall'ANAS sono costati circa 500 milioni di Euro (13,3 milioni a km, dati ANAS):

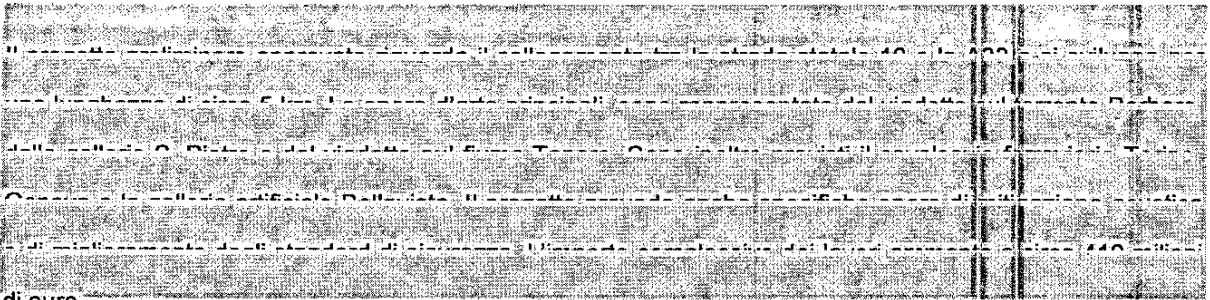
Opera	Costo di riferimento	Caratteristiche
Alta Velocità Parigi-Lione	10 milioni di Euro al km	Costo consuntivo
Alta velocità Madrid-Siviglia	9 milioni di Euro a km	Costo consuntivo
Passante di Mestre	28 milioni di euro a km	Costo consuntivo
Progetto Europeo Mont Saint Michel	200 milioni di Euro di costo totale	Il progetto approvato prevede una nuova sistemazione delle dighe sul fiume Couesnon, l'abbattimento delle precedenti costruzioni e la realizzazione di un ponte nella baia. L'obiettivo è spazzare via circa 3 milioni di metri cubi di sabbia e fare lentamente posto all'acqua.
Alta Velocità Valle di Susa	30 milioni di Euro a km	Costo Previsto
Tangenziale Asti Ovest	70 milioni di Euro a km	Costo Previsto

Tornando alla Asti-Cuneo, infrastruttura della quale la TSO dovrebbe far parte come opera complementare, il costo complessivo dei lotti da realizzare per un totale di 50,6 km è previsto in 988 milioni, con un costo/km di 19,5 milioni. La tangenziale di Cuneo (lotto 1-6 deliberato il 21/2/2008) costerà - per un totale di 7,5 km - 118,5 milioni di euro, con un costo di 15,7 milioni al chilometro

Ancora più alte le cifre previste dall'ANAS (compartecipe al 35 % della società concessionaria) nel comunicato stampa di presentazione della Convenzione per la realizzazione dell'Autostrada Asti Cuneo: sono previsti 410 milioni di Euro, per un costo al chilometro di oltre 73 milioni di Euro.

Dal sito Anas www.stradeanas.it/index.php?/sala_stampa/comunicati_stampa/dettaglio/arg/comunicati si cita testualmente il punto:

28/11/2008 - Progetto preliminare di un nuovo lotto del secondo tronco dell'Autostrada Asti-Cuneo



di euro.

Ogni ulteriore commento pare superfluo, ma non per questo si deve rinunciare ad analizzare criticamente queste cifre, per cercare di capire le ragioni che giustifichino la realizzazione di un'opera simile, ed eventuali ulteriori aumenti. Nel progetto sono evidenziate le numerose "opere d'arte" che con tutta evidenza comportano il mostruoso ammontare previsto, ma allo stesso tempo risulta che molte delle voci di costo possono aumentare nel corso della realizzazione per varianti in corso d'opera, lavori aggiuntivi, imprevisti, etc... ad esempio, a proposito della galleria San Pietro, così concludono i progettisti: *"È bene ricordare che le norme stesse tengono conto del fatto che l'indagine in fase di progetto, anche se estesa ed approfondita, può non essere sufficiente per definire nei dettagli la reale situazione geologico-geotecnica. È necessario pertanto che, in base a quanto disposto dalle norme medesime, sia da eseguirsi, in relazione alle esigenze della fase costruttiva, il controllo delle ipotesi di progetto attraverso i dati ottenuti con misure e indagini nel corso dei lavori".* E più avanti *"...È da sottolineare inoltre come le ipotesi relative alle quote della falda siano da intendere come preliminari, in quanto risultanti da un periodo di osservazioni in sito molto ristretto. Nelle seguenti fasi della progettazione dovrà pertanto essere verificata la bontà delle scelte progettuali effettuate, in particolare sull'imbocco sud, alla luce degli aggiornamenti dello studio idrogeologico effettuato".*

Sono i progettisti medesimi, pertanto, che contemplanò l'esistenza di imprevisti e, di conseguenza, ammettono sin d'ora (quasi "mettendo le mani avanti") che i costi di partenza –già cospicuamente superiori ai costi consuntivi di opere ben più significative per il sistema infrastrutturale (TAV, passante di Mestre, ..) sono passibili di ulteriori aumenti.

Al di là dei dubbi sul metodo e sulle modalità di previsione dei costi e di rispetto degli stessi, e del fatto che la stima è fatta dagli stessi progettisti (ed esecutori) dell'opera, è lecito interrogarsi su come questi costi siano coperti. Nelle relazioni al progetto non c'è traccia.

La copertura dei costi del progetto avviene in parte grazie ad un fondo di 200 milioni dell'Anas, in parte sotto forma di pedaggio autostradale, grazie alla concessione che l'autostrada

Asti-Cuneo S.p.A. ha ottenuto per il controllo della A33 per i prossimi 27 anni: quindi quello che viene presentato come intervento privato è in realtà un costo totalmente a carico della comunità.

Né, tra i costi, sono stati considerati quelli sociali e/o indiretti: la perdita di suolo fertile, la soppressione di aziende agricole, artigianali e commerciali toccate dal tracciato, l'inquinamento e la probabile incidenza sulle condizioni di salute degli abitanti colpiti dalla realizzazione dell'opera, sin dal primo giorno di apertura dei cantieri, la svalutazione di terreni e abitazioni, costi che la comunità dovrà comunque affrontare.

Il tutto senza dimenticare che il D.Lgs. di riferimento, recita, all'art. 93 co.3: "Il progetto preliminare definisce le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori, il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire e consiste in una relazione illustrativa delle ragioni della scelta della soluzione prospettata in base alla valutazione delle eventuali soluzioni possibili, anche con riferimento ai profili ambientali e all'utilizzo dei materiali provenienti dalle attività di riuso e riciclaggio, della sua fattibilità amministrativa e tecnica, accertata attraverso le indispensabili indagini di prima approssimazione, dei costi, da determinare in relazione ai benefici previsti, nonché in schemi grafici per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare; il progetto preliminare dovrà inoltre consentire l'avvio della procedura espropriativa": ci sembra che il rapporto costi/benefici non sia stato affatto preso in considerazione.

6. E' davvero necessaria la TSO per accedere al **Nuovo Ospedale "Cardinal Massaia"**? Sarebbe forse più vantaggioso fare un collegamento riservato tra ospedale e A21 (Torino-Piacenza). Nel caso in cui questa soluzione non fosse percorribile, la sopraccitata strada alternativa proposta dal Comune di Asti prevede un collegamento diretto con la futura bretella di collegamento per il nuovo ospedale; si rimanda al prosieguo per un'analisi più approfondita.

7. E' stata fatta una **Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)**? Quanto **suolo agricolo** sarà **sacrificato**? Le zone sud e ovest della città, di natura prettamente agricola e residenziale, saranno oggetto di uno scempio paesaggistico, causato da viadotti e tunnel; infatti sarà bucata una zona a vincolo idrogeologico e paesaggistico (Collina Valle S.Pietro) con due tunnel e sarà attraversata tutta la valle del Tanaro con un altissimo viadotto;

8. Il **SIC (Sito d'Interesse Comunitario) degli Stagni di Belangero** sopravvivrà alla Tangenziale Sud Ovest? Verrà attraversato e distrutto l'habitat del Pelobate Fosco, specie protetta e in via di estinzione, violando la Direttiva comunitaria Habitat, incorrendo così in future possibili sanzioni da parte della Comunità Europea; ricordiamo che, come comitato, nel 2004 facemmo già un'interrogazione alla Commissione Europea che segnalava la violazione.

Non crediamo che bastino forme di compensazione per rispondere alla distruzione di un habitat protetto, ma che sia fondamentale il suo rispetto; le linee guida e le direttive della comunità europea prevedono e raccomandano il rispetto della biodiversità, anche in un'ottica di responsabilità intergenerazionale. Ci auspichiamo quindi che le nostre istituzioni pubbliche vogliano prendere decisioni nell'osservanza dell'ambiente e della legalità.

Ricordiamo infine che la **Delibera della Giunta Regionale n° 51-10937** mosse una serie di **critiche molto severe già al progetto preliminare del 2003**, ritenuto anche carente di essenziali studi preliminari.

L'art 9 della nostra Costituzione recita "la Repubblica tutela il paesaggio...". Proprio nel momento in cui ad Asti si discute di candidatura all'Unesco per far diventare le nostre colline patrimonio dell'umanità, si procede verso un progetto che devasterà l'unico "gioiello" integro alle porte di Asti, una collina ricca di storia e di tradizioni. In questi anni molti consiglieri, hanno fatto molto per diffondere l'immagine del nostro territorio; sono anche state fatte riflessioni su brutture del passato. Crediamo che le nostre colline ed il nostro paesaggio vadano tutelati. In fondo, agli amministratori il Comitato TSO chiede solo questo: rispettate la Costituzione, anche ad Asti!

*** **

Occorre, a questo punto, scendere maggiormente nei dettagli ed affrontare un'analisi più profonda dell'elaborato predisposto dai progettisti incaricati dalla Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. La documentazione riguardante la cosiddetta tangenziale sud ovest o TSO è riportata, nell'elaborato medesimo, nei seguenti gruppi principali, i quali si suddividono poi in sottogruppi rappresentati dai singoli files:

- B, studi, indagini e progetti dell'infrastruttura;
- D, opere d'arte;
- F, interventi su paesaggio e ambiente, mitigazioni, opere a verde;
- G, parte generale;
- I, impianti;
- J, servizi interferiti, espropri;
- M, monitoraggi.

Sono stati esaminati in dettaglio, oltre la parte monitoraggi la quale peraltro viene richiamata e illustrata particolareggiatamente in vari files degli altri gruppi, i files seguenti: F3.1.2, F3.1.3, F 3.1.4, F 3.1.5, F 3.1.6, F 3.1.7 (interventi di inserimento paesaggistico e ambientale; mitigazione acustica; opere a verde); G 1.1.3, G 1.1.4, G 1.5; tutti i 24 files del gruppo B, alcuni dei quali (B

1.8.1, B 1.2.1, B 1.3.1, indagini geognostiche e relazione geotecnica segnalati all'attenzione particolare del geologo), e il B.4.1.1. sui siti archeologici.

Premessa.

Il mastodontico progetto di tangenziale descritto negli atti contrasta nettamente con le premesse originarie richiamate negli atti stessi. Si ricorda infatti in B.6.1.5, pag. 9, che "il Comune di Asti aveva inserito la TSO tra i progetti strategici **della città**" (non tra le opere strategiche) "per risolvere alcuni problemi di congestione del centro storico e per migliorare la mobilità locale nella conurbazione; in altri termini **il collegamento ad ovest deve servire solamente i mezzi che lo impiegano come circonvallazione per spostarsi da un capo all'altro della città**, alleviando il traffico dei corsi Savona, Don Minzoni e Torino, nonché i mezzi che si immettono nelle autostrade TO-PC e AT-CN"; in altre parole, non una tangenziale con caratteristiche autostradali ma una ben più semplice strada di circonvallazione (destinata anche ad agevolare l'accesso al nuovo ospedale). Si vedrà più avanti che, a parere di molti, anche l'effetto "sollievo" dei detti corsi cittadini sarebbe assai problematico, considerata anche l'attuale tendenza dell'amministrazione a consentire il traffico veicolare privato praticamente in tutto l'abitato. Ma quel che importa ribadire ora è che i problemi da affrontare erano, e sono tuttora, circoscritti all'ambito urbano. Il che trova conferma esplicita in B 6.1.1, pagina 10, laddove si richiamano le nutrite osservazioni e perplessità manifestate dalla Regione Piemonte e documentate in dodici pagine fitte di verbale (Adunanza della Giunta 10 novembre 2003; da ricordare per inciso anche il più recente comunicato della Giunta Regionale 23 febbraio 2008 in cui si dà atto della "richiesta degli enti locali di rivedere il progetto con un'ipotesi di tracciato più conforme alle esigenze della viabilità locale, prevedendo una carreggiata unica a due corsie", peraltro con analogo rilevantisimo impatto ambientale, "e di reinserimento in procedura ordinaria") e soprattutto "si riconferma che il Comune di Asti, pur reputando strategico il collegamento ad ovest, precisa che esso deve essere di gerarchia inferiore rispetto al tracciato di tipo autostradale da realizzare a sud-est, in quanto tutti gli elementi in suo possesso confermano che la stragrande maggioranza dei mezzi in transito attorno al nodo di Asti hanno interesse a passare ad est e non ad ovest".

Consistenza e finalità dell'opera.

Una descrizione eloquente, salvo altre, si trova a pag. 7 di B 6 1.24, allegato G tab. 1.2.A. Asse principale collegamento S.R. 10 - A 33; collegamento Ospedale; collegamento Corso Alba-cavalcavia Giolitti; collegamento cavalcavia Giolitti-Via Cuneo; interconnessione sulla A 33; svincolo collegamento S.R. 10-A 33. Opere d'arte principali: viadotto Tanaro con sviluppo di metri 1140; viadotto Bobore; cavalcavia FS Asti-Genova; cavalcavia Viale don Bianco; viadotto FS Asti Chivasso; cavalcavia Curato; viadotto FS Asti-Alba; viadotto svincolo collegamento SR 10-A 33; collegamento C. Alba-cavalcavia Giolitti; rampe di interconnessione A 33; galleria San Pietro;

galleria artificiale Bellavista. Negli oltre 5 chilometri di percorso sono previste due corsie per ogni senso di marcia di metri 3,75 ciascuna, più una corsia di metri 3 di sosta, più metri 0,70 di banchina; spartitraffico di metri 2,10; totale larghezza metri diciassette, s. e., e altezze, specie dei viadotti e sovrappassi, tali da alterare totalmente lo "skyline" urbano da ovest, come pertinentemente si esprimono gli autori degli studi di impatto, e di cui infra.

A pag. 12 viene descritto l'impatto enorme della cantierazione che richiederebbe tra l'altro la deviazione provvisoria per alcuni anni di almeno tre arterie cittadine.

A pag. 13: la soluzione in progetto è condizionata dalla presenza di numerosi edifici di civile abitazione in prossimità della sede stradale in progetto e dalla necessità di assicurare il transito veicolare alla viabilità esistente (Corso Alba) sottopassata dalla galleria artificiale. Pag. 14, materiali pregiati occorrenti 381.000 metri cubi, esuberi 248.000 metri cubi (vedasi anche B 6.1.5).

Prelievo di cava a Cervere, con traffico relativo.

Tempi previsti di esecuzione minimo mesi 40, che si possono tranquillamente allungare, considerata la prassi nostrana, a 60 o 80 e più, cioè cinque-sette anni. Con la presenza costante e invasiva di enormi cantieri destinati a rendere addirittura invivibili alcuni quartieri cittadini; sono affermazioni che qua e là si leggono negli atti esaminati, fonte dunque non sospetta: vedasi ad esempio dalla pag. 14 alla 32 di B 6.1.5 la descrizione degli enormi impianti di cantiere e soprattutto dei manufatti (svincoli, sovrappassi, viadotti, ponti), degli scavi e dei movimenti di terra coinvolgenti anche i territori di altre province.

Qualcuno più diligente ed esperto di noi ha poi studiato i prospetti dei costi: pare si tratti di un'enormità assolutamente ingiustificabile (importi unitari calcolati addirittura in multipli di quelli relativi ad alcune grandi opere, quali l'alta velocità Torino-Lione) e assolutamente sproporzionata alla pretesa utilità della tangenziale (vedansi al riguardo le comunicazioni di Miravalle).

Come viene riconosciuto in molti punti degli elaborati di studio e delle relazioni la tangenziale così come da progetto preliminare completerebbe l'accerchiamento cementizio della città di ASTI.

In B 6.1.5, alle pagg. 5 e seguenti, in sede di valutazione dell'impatto ambientale, si dice che per la ricostruzione degli scenari di movimento si è attinto alle valutazioni del SIA in ordine esclusivamente alla distribuzione dei carichi di traffico sulle varie arterie collegate all'asse principale: vedansi tabelle 1.2.A., 1.2.B., 1.2.C., con proiezioni sino al 2020. Lasciando l'approfondimento del tema agli esperti, anche perché le tabelle sono almeno due e assai differenti tra loro, dobbiamo comunque rilevare che si tratta di proiezioni esclusivamente teoriche che prescindono dalla più che probabile realtà futura ad opera malauguratamente compiuta. Infatti, l'indagine sembra avere a suo presupposto la stretta connessione tra il traffico sulle due autostrade e/o "sulle varie arterie collegate all'asse principale" da una parte e quello prevedibile sulla TSO dall'altra. E invece:

Primo: se, come è stato osservato da organi tecnico-amministrativi autorevoli (v.sopra), "la stragrande maggioranza dei mezzi in transito nel nodo di Asti" passerebbe ad est e non ad ovest (escludendo quindi l'utilizzazione della tangenziale), e se, come si deve qui aggiungere a conferma, è persino intuitivo che i territori albese e cuneese, avendo a disposizione il sistema autostradale Torino-Savona, non utilizzano la TO-PC per le direzioni sud e nord bensì pressoché esclusivamente per quella verso Bologna o Milano (ovviamente per il tramite di Asti Est, a meno di immaginare un improbabile giro vizioso!), è chiaro che già sotto questo profilo la proiezione è irrealistica; per giunta, è altrettanto chiaro che l'afflusso di mezzi, anche di soccorso o comunque di pubblica utilità diretti al nuovo ospedale o ad altre strutture di pubblico interesse con provenienza dalla parte sud-occidentale della provincia di Asti è e sarebbe del tutto modesto, considerata la altrettanto modesta consistenza dei nuclei abitati della zona in questione, con conseguente incidenza ben poco significativa sulla progettata tangenziale.

Secondo: il considerare, nel calcolo delle tabelle, il traffico sulle vie interne di accesso all'asse principale, presuppone la certezza che tale traffico, una volta costruita la tangenziale così come da progetto preliminare, si riverserebbe integralmente sulla medesima; il che è totalmente erroneo, in quanto non tiene alcun conto del fatto che il suddetto flusso interno è costituito per grandissima parte da mezzi privati di residenti che si spostano all'interno della città anche per percorrere distanze inferiori al chilometro, in ciò incoraggiati, per così dire, dagli orientamenti delle amministrazioni comunali (di diversi colori) succedutesi nel tempo. E con ciò si ritiene smentita, salvo errore, l'affermazione suaccennata concernente l'uso della TSO o di una sua alternativa per lo scopo principale di spostamenti da un capo all'altro dell'abitato. Conferma indiretta di quanto appena detto: in B 6.1.24 si legge che "la bretella di collegamento principale non si innesta direttamente a nord nella A21, in corrispondenza dello svincolo Asti-Ovest ma si collega, tramite una rotatoria, alla S.S.10 che costituisce uno dei principali assi di penetrazione nella città e su cui a breve distanza si collocano anche le rampe di connessione al casello Asti-Ovest". Ma allora, a parte l'enorme impatto anche visivo delle rampe, dov'è lo snellimento?

L'impatto paesaggistico-ambientale (acque, aria, flora, fauna, zone protette etc).

Colpiscono per la verità assai favorevolmente la competenza, la serietà e l'impegno dimostrati dagli esperti autori degli studi, delle osservazioni sul campo, dei rilievi topografici, planimetrici e fotografici, degli elaborati e delle relazioni interlocutorie e finali. Si può affermare che si tratta di un'opera che, anche se il mastodonte venisse auspicabilmente accantonato, rappresenta comunque una preziosa fonte di informazione sullo stato dell'ambiente (inteso in senso lato) e uno stimolo per ulteriori approfondimenti.

Ma detto doverosamente ciò, va subito aggiunto che tali elaborati costituiscono la dimostrazione più eloquente della necessità di **non realizzare il progetto**. E' sufficiente riportarne i passi ritenuti più salienti, ovviamente senza la pretesa di avere scoperto tutto e capito tutto.

Premesso che è pacifica, anche nella documentazione esaminata, la cosiddetta "vocazione" primaria turistico-culturale-agricolo-alimentare di Asti e dell'astigiano in genere, il quadro che si ricava dal complesso degli studi si può definire semplicemente disastroso quando descrive gli effetti della realizzazione del progetto. E' facile osservazione, anche sulla base della semplice esperienza (ma gli esperti concordano pienamente), che le zone a tale vocazione necessitano, ben più che di autostrade o di opere similari, di semplici strade e di percorsi inseriti in un contesto la cui principale "fruizione", come si dice ora, è l'ambiente in sé immune il più possibile da intrusioni violente, e pur con la necessaria opera oculata dell'uomo. Il che trova puntuale conferma, come si è detto all'inizio, alle pagine 37-38 di B.6.1.1 in cui viene fatta notare tra l'altro l'esistenza di ipotesi e soluzioni ben diverse e molto meno invasive della TSO (strada extraurbana, collegamento da Asti ovest al nuovo ospedale), benché "non sufficientemente studiate" per motivi che non vengono spiegati ma che si possono intuire. Analogamente, pagine 12-14 di B.6.1.5: soluzioni alternative in riva sinistra Borbore; disponibilità dichiarata delle F.S. a dismettere il ponte ferroviario Asti-Castagnole da trasformare in ponte stradale previa costruzione modestamente costosa di un binario di collegamento di detta linea con la Asti-Acqui Terme, nel contesto "di quattro progetti urbani di forte significato, ospedale, campus scolastico superiore, parco urbano e servizi sportivi, riqualificazione del Borbore"; progetti tuttora non cancellati ma incompatibili, si può tranquillamente aggiungere, con la cementificazione ciclopica di cui si parla.

Iniziamo dal paesaggio.

B6 1.11, pagg. 185 e 191: "... sensibilità alta della collina San Pietro attraversata dalla galleria naturale e **impatto alto ed irreversibile**;... lo stesso dicasi per quanto riguarda C. 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" (ovviamente anche qui in modo irreversibile) "la visuale dello skyline della città..."; 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, e non solo da ovest. E suona addirittura forse consapevolmente umoristico il suggerimento per dovere d'ufficio di una "mitigazione con la scelta di opportune gamme cromatiche"! rimedio analogo alla serie imponente delle barriere acustiche costituite da tavolati di plastica o altro materiale consimile estendentisi per centinaia di metri e con superfici di migliaia di metri quadrati e collocate nei punti incidenti sull'abitato, a delizia della vista degli abitanti e dei turisti!

E' qui impossibile riportare tutti i punti e i passi in cui viene descritta crudamente una simile prospettiva paesaggistica, ed è necessario armarsi di buona volontà e leggere almeno i principali elaborati. Ma a pag. 35 di B 6.1.24 c'è una specie di riassunto: *"...Mettendo in rapporto la natura degli interventi con le sensibilità riscontrate sul territorio sono stati identificati gli ambiti di interazione. In corrispondenza della galleria naturale San Pietro in fase di costruzione l'insieme dei cantieri per lo scavo, insieme al traffico indotto dal movimento dei materiali"* (non si dimentichi la previsione di durata dei lavori) *"determinerà allo stesso tempo una perdita del paesaggio agricolo tradizionale e una artificializzazione del paesaggio; tale impatto potrà solo in parte essere mitigato con la sistemazione finale degli imbocchi e l'eliminazione dei cantieri. Altra criticità è rappresentata dall'imbocco sud che coinvolge visivamente una zona di fruizione turistica e sarà visibile dal sistema collinare opposto in destra Tanaro"* (viene in mente lo scempio di un'intera vallata compiuto anni fa con la costruzione nel suo bel mezzo delle decine di piloni di cemento armato della variante della linea ferroviaria secondaria Asti Castagnole-Lanze, lavori stranamente ma non troppo affidati ad un'impresa giunta dalla Sicilia; si vuol continuare così?). Altra criticità in corrispondenza del viadotto Tanaro il quale *"apporterà una intrusione visiva notevole in un ambito molto sensibile quale l'oasi di Belangero; l'importanza di tale ambito deriva oltre che dall'interesse naturalistico intrinseco dalla destinazione ad area di fruizione turistico-ricreativa che gli è assegnata dalla pianificazione locale. Altro impatto in termini di visibilità è a carico dei fruitori del campo di golf; per quest'ultimo il viadotto, insieme al sistema di svincolo dell'asse di collegamento Corso Alba-Via Giolitti costituisce una vera e propria barriera perché non sarà più apprezzabile lo skyline della città di Asti e del suo centro storico oltre che degli spazi aperti che lo circondano"*.

Qualcuno ci dovrà spiegare se tutto questo è attuazione del secondo comma dell'articolo 9 della Costituzione secondo cui la Repubblica tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione anziché, come riteniamo da cittadini responsabili, contributo efficace allo sfascio, già in atto, del territorio; con la conseguenza, tra l'altro, anche economica dello sperpero del capitale collettivo costituito da un ambiente e da un patrimonio paesaggistico e urbano frutto sì anche dell'opera dell'uomo, ma opera istintivamente e culturalmente indirizzata a creare senza distruggere. Qui, al contrario, in una prospettiva che è il caso di dire limitata alla punta del naso (per non parlare degli interessi non dichiarati); si altera irrimediabilmente un territorio soltanto al supposto (e sicuramente inconsistente) fine di alleggerire la città da un traffico veicolare che, se si seguisse l'esempio di altre città italiane e straniere, potrebbe trovare anche nell'immediato ben altri rimedi e che comunque tra non molti anni, secondo autorevoli studi (vedasi ad esempio l'articolo "Sos ambiente" di Michael Grunwald sul Sole-24 Ore del 6 settembre 2009: l'autore non è un sognatore ma uno scienziato che sottolinea la primarietà del tema del risparmio energetico rispetto a

molti miti anche sulle energie rinnovabili) potrebbe risultare comunque drasticamente e forzatamente ridotto nel quadro di una nuova e necessaria politica dei trasporti urbani ed extraurbani; col risultato che le generazioni più giovani potrebbero trovarsi a “godere” di un inutile mostro di cemento costruito, è il caso di dirlo, con spreco delle cognizioni e dell’abilità dei molti studiosi e tecnici chiamati alla progettazione e all’esecuzione oltre che di enormi capitali che per un verso o per l’altro saranno stati costituiti con le tasche dei contribuenti.

Area del SIC, acque, aria, flora, fauna.

B 7.1.1. Nella zona protetta, estesa per ben 591,42 ettari, specificamente la parte gestita dal WWF (aree golenali denominate “La Bula”) viene esclusa dall’attraversamento diretto col manufatto tangenziale “*per criticità*” (ambientali) “*itali da non consentire la presa in esame dell’ipotesi*”. Tale considerazione dà già di per sé un’idea precisa della consapevolezza dei danni irreversibili che l’opera arrecherebbe sicuramente al complesso pur assistito dalla normativa di tutela ambientale. In compenso, si opta per l’alternativa che “*prevede l’attraversamento del SIC sul lato sud-ovest dell’oasi, con esclusione di interferenza diretta con le zone umide dell’area stessa, essendo a distanza di circa 250 metri da dette zone*”; la soluzione non è che un ripiego (come del resto lascia trasparire il contesto della relazione), ed infatti subito dopo si legge quanto segue: “*...la cantierizzazione operativa all’interno del SIC sul lato in prossimità della “Bula” occuperà vaste aree destinate a deposito di materiali...; le azioni più rilevanti prodotte dalla cantierizzazione sono quelle associate alla realizzazione delle pile del grande viadotto che porta all’attraversamento del Tanaro e a quella dei rami di svincolo. Nel complesso l’occupazione di aree è notevole e invasiva non tanto per il SIC nel suo complesso quanto per la oasi “Bula”; per ovviare parzialmente ai disagi arrecati alla “Bula” si dovranno potenziare le misure di mitigazione dei fronti di lavoro e il sistema dell’autocontrollo ambientale; da una ipotetica programmazione dei lavori è prevista la parziale conservazione dei laghetti che verranno a trovarsi all’interno dei rami di svincolo*”: al di là dell’ottimismo di superficie si confessa tra le righe, con l’incerto concetto di autocontrollo ambientale e con quello evanescente delle mitigazioni (il cui tema occupa molte pagine per concludere che tutto sarà diverso e assai peggiore di prima, come dice la parola stessa!) che la “Bula” durante e dopo i grandi lavori non sarà più tale. Il che trova puntuale conferma non in congetture o profezie ma in altri passi dei pregevoli studi di impatto, di cui si cita il seguente esempio a pag. 164 di B.6.1.11: “*...L’area protetta, in cui sono presenti superfici agricole, attività di cava, 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 (purtroppo 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". Superfluo ogni commento.

Tornando brevemente a B.6.1.1, va premesso che alle pagg. 10 e seguenti vengono richiamati la pianificazione regionale delle acque e dell'ambiente, i programmi di risanamento e il piano territoriale della Provincia di Asti, e si ricorda in particolare *"la elevata criticità del fondovalle Bobore la quale non si concilia col P.R.U.S.S.T. (piano di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile) interessante anche il comune di Asti, quale porta naturale d'Europa"*.

In B 4.1.1. e B 6.1.24 si trovano studi molto approfonditi sul relevantissimo impatto negativo previsto, in dipendenza sia dell'esecuzione dei lavori della durata di alcuni anni sia della presenza dell'opera finita, sull'aria, sulle acque, sulla fauna, sulla flora e sulle presenze archeologiche. Va confermato per obiettività che si tratta di studi assai seri e approfonditi, i quali peraltro costituiscono la migliore dimostrazione della necessità di accantonare un progetto che non c'è da esitare a definire rovinoso. Non è possibile fare una esposizione dettagliata, per ovvie ragioni di spazio e di sintesi, sintesi che tuttavia si può leggere a pag. 196 di B 6.1.11: *"In conclusione, la maggior compromissione ambientale riguarda suolo, vegetazione, fauna, aree umide, paesaggio..."*; cioè praticamente tutto!.

Dopo accurati studi condotti in loco con rilievi, campionamenti, prelievi di piante, catture a campione di animali (compreso il noto "pelobate" destinato all'estinzione se cessa la protezione), descrizioni fotografiche e planimetriche dei vari luoghi a rischio, gli studiosi prevedono effetti negativi irreversibili su molte specie animali e vegetali; e prima ancora, sull'andamento e sulla qualità dei corsi d'acqua, per la verità non numerosi e non ricchi (salvo le piene) ma proprio per questo necessitanti della massima tutela, negata invece dalle installazioni e dai lavori di cantierizzazione di durata prevedibilmente ben superiore a cinque anni, con effetti dichiarati onestamente almeno in parte irreversibili, malgrado le "mitigazioni" (aventi dichiaratamente valore di semplici rappezzi nella migliore delle ipotesi) e la monitorizzazione (necessariamente a posteriori, in corso d'opera o dopo il suo termine).

Sempre a necessario titolo di esempio, e lasciando sempre la parola a chi ha compiuto gli studi, si richiamano sul tema in esame alcuni punti di B 6.1.24: pag. 26: *"...elevato impatto sull'atmosfera in zone ad alta concentrazione abitativa e di significativa sensibilità..."*; pag. 30: *"...barriere*

antirumore di altezza da 2,5 a 5 metri, sviluppo lineare 2397 metri, superficie 7390 metri quadrati...” (si può sostenere che, a parte il pessimo effetto ottico, tali strutture non incidano negativamente sugli altri fattori ambientali, compresa flora e fauna?); pag. 33: “...*gravi impatti sulla componente faunistica di Tanaro e stagni di Belangero sia in fase di costruzione sia in fase di esercizio non del tutto mitigabili...*”; pag. 34: “...*grave impatto sul paesaggio...*”; 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...*”. Corrispondentemente in B 7.1.1., dopo la descrizione alle pagine 59 e seguenti della “*rete ecologica del SIC e specificamente dei corridoi ecologici costituiti dai corsi d’acqua e dalle pozze e degli habitat di particolare valenza faunistica*”, e dopo che a pag. 63 si ribadiscono “*l’interclusione dell’area degli stagni e gli impatti elevati sulla fauna a causa della cantierizzazione...in un’area di valore peculiare dal punto di vista della biodiversità faunistica del territorio artigiano...*”, le considerazioni conclusive a pag. 65: “*Il tracciato presenta le problematiche principali di passare trasversalmente per il SIC e di essere relativamente vicino all’area “La Bula” con la quale non interferisce direttamente ma nei cui confronti può avere ricadute a breve e a lungo termine per la componente vegetazione...; l’impatto potrebbe risultare non elevato fatta eccezione per le formazioni boschive ripariali e probabilmente per la vegetazione acquatica dei reticoli secondari...*” (boschi e vegetazione acquatica sono forse secondari ?) “...per quanto concerne la fauna l’impatto è invece certamente elevato...”. “*Alla luce di tale analisi si rendono necessarie specifiche e puntuali misure di mitigazione da integrare con opportune compensazioni con la finalità di migliorare le caratteristiche di naturalità del SIC e di tutelare gli ambienti di particolare importanza faunistica e relativi siti riproduttivi (Pelobate etc.)*”.

Le “mitigazioni” e le compensazioni sono per la verità studiate e indicate scrupolosamente e ampiamente in altri files intitolati agli “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). Lavori senz’altro lodevoli ma i quali, proprio per l’impegno in essi profuso dagli autori e per la complessità e l’imponenza degli interventi suggeriti, consentono al lettore anche non animato da pessimismo preconconcetto di prevedere non solo che i rimedi sarebbero comunque soltanto parziali (come d’altronde in molti punti degli elaborati si confessa onestamente) ma soprattutto che, come insegna l’esperienza almeno italiana, gli interventi prescritti sarebbero

tranquillamente ignorati in massima parte in nome della sollecitudine per la fine dei lavori, della mancanza di fondi, delle difficoltà pratiche di realizzazione, della irreversibilità dei danni ormai avvenuti, dell'interpretazione alla azzecagarbugli delle norme e delle prescrizioni, della "tolleranza" delle direzioni dei lavori e di tanti altri fattori o pretesti che ciascuno può immaginare. Alle monitorizzazioni si è già accennato ed è superfluo ripetere: si tratta di attività da compiere in corso d'opera, cioè di constatazione dei prevedibili danni; qualcuno è in grado di assicurare i cittadini e i contribuenti che, monitorato il fatto negativo, la marcia della "grande opera" si arresti?

Osservazioni al Documento 2.1DirP-rB.6.1.11 (Progetto Preliminare / Studio Impatto Ambientale - Quadro di riferimento ambientale - Relazione) - approfondimento

Lo Studio di Impatto Ambientale inerente il collegamento autostradale di cui in oggetto, evidenzia numerosi livelli di criticità dell'opera, in molti casi anche di *rilevante* impatto, con *certa* probabilità di accadimento e con *nulla* possibilità di recupero nel lungo periodo.

Non è chiaro pertanto come tali evidenze di impatto non abbiamo portato ad escludere a priori la realizzazione dell'opera: le conclusioni del documento, cui si farà riferimento nel prosieguo, sono sufficientemente esplicite nel segnalare la sicura distruzione di un ecosistema singolare e pregiato e, parallelamente, le azioni di mitigazione proposte sono ritenute - a detta dei medesimi estensori del progetto - insufficienti a riparare il danno ecologico-ambientale che sicuramente ne deriverà.

L'impianto e le finalità dello studio stesso risultano poco chiari, in quanto pur dimostrando pagina dopo pagina l'impatto irrimediabile dell'opera, in nessun documento dell'opera si prende in considerazione l'ipotesi della non fattibilità.

Si ritiene indispensabile, prima di procedere con l'analisi puntuale delle incongruità suddette, osservare come tutte le deduzioni, analisi, valutazioni e conclusioni illustrate nel documento, siano frutto di mere estrazioni di studi descrittivi sull'area, non particolareggiati, né tantomeno sito-specifici. Si fa infatti sempre riferimento a precedenti indagini o a carte tematiche realizzate su scala regionale o comunale. Persino le valutazioni idrogeologiche (di cui al documento 2.1DirP-rB.1.2.1 ed in questa relazione solo accennate) sono basate esclusivamente sui dati di un unico piezometro: è evidente come tale livello di approfondimento, per un'opera con un così elevato e certo impatto ambientale, sia francamente troppo limitativo. Tale livello di approfondimento stride inoltre al confronto con l'attenzione dedicata, in altre relazioni del progetto, ad aspetti più operativi dell'opera, quali i dettagli costruttivi dei singoli viadotti, dell'impianto di illuminazione, delle rampe, per non parlare della descrizione dei tombini e delle caditoie. In sintesi, questo documento

dimostra di possedere le caratteristiche di un Progetto Definitivo, da ciò se ne deduce che il tracciato proposto non potrà (e non dovrà!) subire molti cambiamenti.

Per questo motivo, l'impostazione dello studio risulta totalmente ed assolutamente scorretta: la Valutazione di Impatto Ambientale deve essere una fase precedente la progettazione, anche perché deve comprendere la descrizione di alternative al progetto descritto, che potrebbero risultare meno impattanti e quindi più sostenibili. In questo progetto invece, si fanno brevi riferimenti a limitate alternative di una frazione del tracciato (in corrispondenza del SIC) e, ancor più grave, non si fa cenno alcuno all'alternativa zero, che esiste, è più economica e determina un ridottissimo impatto ambientale.

Al fine di dimostrare le inesattezze presenti nel documento e le insufficienti misure di mitigazione proposte, si procederà nell'elencazione delle criticità rilevate per ogni singola matrice ambientale indagata nel documento.

Suolo e sottosuolo

Le criticità relative a questa matrice, come accade in altri capitoli del documento, sono riconosciute ed illustrate persino dagli stessi progettisti, come si evince dalle considerazioni sotto esposte, che costituiscono stralci ricavati direttamente dal testo o dalle legende delle Tavole ivi allegate.

Nel documento si evidenzia infatti l'esistenza di condizioni di pericolosità geomorfologica per alcuni tratti dell'opera, come il Tratto A33 (Rocca Schiavino) che viene ricondotto ad una classe in cui il "*...rischio di natura idraulica è stato considerato ineliminabile ...*", o come il tratto in galleria artificiale al lato sud della galleria S. Pietro, che viene descritto nella carta tematica (senza però commenti nel testo) una "*... area caratterizzata da mediocri proprietà geomeccaniche e da diffusa superficialità delle falde*". La descrizione del tratto in ingresso galleria S. Pietro lato sud, ricavata dalla Tavola, poiché nuovamente non riportata nel commento descrittivo, segnala la "*... esistenza di versanti collinari caratterizzati da condizioni geomorfologiche poco favorevoli, ad elevata propensione al dissesto*". Il secondo Tratto di galleria artificiale, nel lato nord in uscita dalla galleria S. Pietro è collocato (v.d. Tavola) in "*... area interessata da fenomeni d'erosione ad elevata energia*". Infine il Tratto che collegherà c.so Torino e c.so Ivrea, in corrispondenza del rio Rilate, è collocato in un'area (sempre da legenda della Tavola) "*... caratterizzata da elevata pericolosità idrogeologica e di rischio, che richiede interventi di riassetto territoriale*".

La caratterizzazione pedologica, funzionale alla successiva analisi dell'Uso dei Suoli, come molte valutazioni presenti in altri documenti del Progetto, è basata su studi precedenti (Carta della capacità protettiva dei suoli - Regione Piemonte), senza evidenza di approfondimenti, soprattutto in considerazione delle criticità ivi segnalate. Il Piano collinare, attraversato dall'opera, viene inserito

in 4^a classe, caratterizzata da "... suoli con molte limitazioni: fertili, ma su pendici con medie o forti acclività, soggetti ad erosione idrica, a smottamenti e a bassa capacità di ritenuta idrica". Tutta la Piana del Tanaro viene invece inserita in 1^a classe, caratterizzata da suoli "molto fertili" e le aste fluviali vengono descritte quali "... elementi di spicco nell'omogeneo paesaggio agricolo sia per il marcato contrasto che si viene a creare con le aree circostanti che per lo sviluppo prevalentemente verticale delle sue componenti".

E' pertanto evidente come l'impatto in tali aree sia elevato, essendo elevato il valore dei suoli che andranno irrimediabilmente persi.

Gli impatti su questa matrice, copiosi e rilevanti sia in fase di costruzione che di esercizio, vengono però bilanciati dalla mera attenzione gestionale a limitare incidenti che potrebbero generare inquinamenti accidentali, quasi a ritenere nullo l'impatto sulla risorsa suolo. L'impatto del viadotto viene infatti "declassato" ad impatto esclusivamente paesaggistico. Preme a questo proposito rilevare innanzitutto che in un'area di pregio il riconoscimento dell'esistenza dell'impatto alla risorsa paesaggio dovrebbe essere sufficiente a scongiurare il danno (la costruzione dell'opera). L'impatto sul suolo però c'è: i viadotti sono effettivamente sospesi in aria, ma hanno solidi ed enormi appoggi sul terreno, uno dei quali posto addirittura tra i due laghetti dell'Oasi della Bula, che determineranno l'impossibilità di un naturale recupero con conseguente depauperamento della risorsa suolo. In quella giustificazione si nasconde dunque una menzogna.

Infatti la tangenziale ed i numerosi svincoli di collegamento alla viabilità cittadina creeranno numerose aree intercluse con rilevante perdita di suolo da parte del Comune di Asti. In queste aree è previsto inoltre un peggioramento della qualità ambientale in termini di aumento del traffico, rumore ed emissioni.

Infine non è chiarita la compatibilità con il vigente PRGC.

Ambiente Idrico

L'intervento in progetto attraversa tre corpi idrici, uno dei quali, il Tanaro, classificato come "significativo" dal D.Lgs. 152/06 e descritto come il più importante corso d'acqua del Piemonte meridionale. Un secondo corso d'acqua viene attraversato dall'opera, il Borbore, definito analogamente "significativo", mentre il terzo corpo idrico attraversato, il Rio Rilate, ha sicuramente minor rilievo.

Tutti e tre i corpi idrici suddetti non godono di "buona salute", a causa di forti pressioni presenti sui relativi bacini, pressioni purtroppo comuni nei territori urbanizzati tipici dell'intera Pianura Padana. Come accade in quasi tutto il documento, si riporta anche in questo caso una descrizione critica della risorsa ("*Lo Stato di qualità Ambientale ... è da considerarsi sufficiente lungo tutto il tratto di Tanaro ...*" che diventa, oltretutto, "... a valle di Asti ... scadente"), sottolineando come

sia "... *opportuna la tutela di tale risorsa non ancora irreversibilmente compromessa*". Però poi si volta pagina come se tutto ciò non avesse rilevanza!

Analoghe riflessioni anche per quanto attiene la vulnerabilità delle falde acquifere, ritenuta in quasi tutto il tratto "*molto alta*", quando non addirittura "*estrema*" in corrispondenza dell'Oasi della Bula.

Nella tabella CHECKLIST DI SCREENING, rappresentante le interferenze previste con le matrici ambientali interessate, si esclude quella con i pozzi. Si chiede di capire a questo proposito sulla base di quali ipotesi si sia tratta tale conclusione: non esistono infatti rappresentazioni delle soggiacenze, descrizioni su scala ridotta delle direzioni prevalenti delle falde acquifere, modellizzazioni dei tempi di trasporto in falda di eventuali inquinanti ed infine, neanche una mappatura dei pozzi presenti!

Analogamente si esclude una qualsiasi "*alterazione delle caratteristiche idrogeologiche*", poiché "*il rilievo collinare attraversato dalla galleria naturale è prevalentemente composto dalle Argille Azzurre*". Prevalentemente! Come si può ritenere tale considerazione valida, visto che è stata desunta da un unico sondaggio?

Per questi motivi le tabelle relative alla Magnitudo d'Impatto alle pagg. 47 e 48 sono totalmente inutilizzabili, poiché non basate su dati reali e dimostrabili.

Si evidenzia un'ulteriore approssimazione inerente la descrizione dell'impatto previsto in fase di costruzione della galleria artificiale in zona Bellavista, in cui si prevedono scavi che "*non intercetteranno l'acquifero*", essendo "*previsto ad un profondità di circa 4 m al di sotto della quota di fondo scavo*".

Questa affermazione risulta per nulla credibile, poiché non è fondata su dati oggettivi, non essendoci sondaggi in quell'area. In ogni caso, volendola confrontare con la soggiacenza rilevata in S2 (il sondaggio più vicino alla galleria artificiale suddetta, a valle idrologico), si trova conferma di quanto l'ipotesi avanzata sia sbagliata. Infatti S2, realizzato in corrispondenza del Borbore, si trova a quota 115.9 m s.l.m., ha una soggiacenza di 5,10 m (sotto il p.c.) Il dislivello tra le due zone (S2 e la galleria artificiale Bellavista, il cui imbocco si trova a quota 122.2 m) è di 6.3 m. La soggiacenza in quel punto non potrà essere maggiore di **11.4 m**, visto che l'acqua non può salire, e pur essendo la galleria artificiale alta 9 m (v.d. 2.1DirP-dD.2.1.4 - Planimetria e sezione tipo), lo scavo per la sua realizzazione si spinge fino a **15 m** (v.d. 2.1DirP-rD.2.1.1 - Relazione generale), intercettando sicuramente l'acquifero. Preme evidenziare come questo calcolo sia altrettanto attendibile dell'ipotesi, peraltro neanche dimostrata, dell'esclusione totale di un contatto con la falda! In aggiunta a ciò si precisa che l'unico dato a nostra disposizione si riferisce ad un singolo campionamento, che non tiene conto di escursioni piezometriche stagionali.

Per quanto riguarda il Tratto in galleria San Pietro, si descrive un rischio *medio* di vulnerazione delle falde acquifere, riferendosi in particolare al rischio di riduzione delle risorse idriche disponibili. Si segnala come per l'ennesima volta sia stata fatta una valutazione frutto di mere supposizioni, fatto tanto più grave poiché il rischio in questione rappresenta un impatto sicuramente. Ricordiamo infatti che esiste un solo campionamento in tutta la collina! Cosa capiterà se durante la progettazione definitiva o ancor peggio durante le fasi di scavo, si dovessero incontrare livelli di sabbia più numerosi del previsto? Anche in questo caso, come anticipato in premessa, questo studio non scioglie tutti i nodi e non trova risposta alle molteplici criticità presenti.

Infine si segnalano gli evidenti impatti in fase di cantiere e successiva permanente alterazione della dinamica fluviale determinati dal pilastro previsto nell'alveo inciso del torrente Bobore.

In merito alle misure di mitigazione previste, si condivide la scelta di operare in periodi di magra, con particolare riferimento alla realizzazione delle gallerie artificiali, ma si evidenzia come tale misura limiterà i molto probabili rischi in fase di esercizio, ma nulla potrà fare ad opera realizzata, quando il corso delle acque sotterranee sarà irrimediabilmente deviato.

Atmosfera

In merito alla descrizione delle criticità sulla componente atmosferica, si evidenzia innanzitutto come le informazioni a disposizione dei progettisti in merito alla collocazione delle centraline di rilevazione degli inquinanti in atmosfera presenti sul territorio provinciale, siano da aggiornare. Infatti la centralina collocata in Largo Martiri nel comune di Asti si trova in realtà dal 1° gennaio 2008 presso il cortile della scuola elementare Baussano (via Croce Verde), mantenendo la collocazione in zona di traffico e la centralina di Buttigliera d'Asti è stata anch'essa trasferita, dal 1° gennaio 2009, nel Comune di Vinchio, con la medesima collocazione in zona di fondo rurale.

Inoltre, pur condividendo le valutazioni in merito al parco auto circolante ed alle sue continue evoluzioni, si esprimono le seguenti precisazioni:

1. sarebbe stato possibile fare valutazioni utilizzando dati più aggiornati, in quanto ogni anno l'ACI pubblica l'elenco dei veicoli immatricolati su scala nazionale, regionale e provinciale;
2. l'affermazione che lo svecchiamento del parco veicoli circolante comporti una continua diminuzione dei fattori di emissione è generalmente vera, anche se riserva talvolta brutte sorprese, come la "benzina verde", concepita per eliminare la produzione di piombo, ma che si è rilevata pericolosa per l'emissione di benzene, noto cancerogeno;
3. la tecnologia diminuisce le sostanze inquinanti presenti nei carburanti e realizza motori con emissioni sempre più ridotte, ma ogni anno aumenta il parco veicoli circolanti, azzerando il vantaggio faticosamente raggiunto con la tecnica.

Queste precisazioni in ogni caso non aggiungono nulla alle informazioni citate nel documento in merito alla qualità dell'aria registrata dalle centraline, in quanto la "...*forte criticità legata al rispetto dei limiti fissati dal D.M. 60/02* ..." evidenziata nel documento, trova purtroppo conferma nelle rilevazioni effettuate successivamente nei punti di recente collocazione. Questo non deve comunque stupire: è ormai da anni assodato che la qualità dell'aria è ugualmente pessima in tutta la pianura Padana, con punte di maggiore criticità in corrispondenza di importanti aggregati urbani, come Milano e Torino. La criticità è così generalizzata sia per i notevoli contributi antropici (elevata urbanizzazione, numerosi insediamenti produttivi e complessa rete stradale caratterizzata da intenso traffico veicolare), sia per le sfavorevoli condizioni meteo climatiche (scarsità di ricircolo atmosferico nei mesi invernali per effetto dell'inversione termica e per la presenza di un massiccio montuoso che limita la dispersione). Basti pensare che è stata registrata la presenza di polveri sottili anche in cima al Monte Bianco. I dati citati nel documento, pur riferiti a rilevazioni del 2007, confermano dunque la situazione di criticità presente in tutto il bacino padano.

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, non si condivide la suddivisione in classi di sensibilità per questo genere di impatto: gli inquinanti presenti in atmosfera sono quanto di più mobile ci possa essere e non ha senso ragionare in termini di vicinanza a recettori sensibili, come si potrebbe fare per l'inquinamento acustico o per il rischio di inalazione da una sorgente puntuale. Le sostanze aeriformi immesse in atmosfera si disperdono, in talune condizioni, anche molto rapidamente. Però non scompaiono: si accumulano e diventano pericolose in determinate condizioni (calma di vento, grande insolazione, inversione termica, ecc).

Sulla base di quanto detto, è evidente che il miglioramento della qualità dell'aria non si raggiunge collocando le fonti emissive lontane dai recettori sensibili, ma riducendo le emissioni.

La realtà è che per migliorare la qualità dell'aria occorre diminuire le emissioni in atmosfera e purtroppo la realizzazione di nuove strade ottiene l'effetto inverso: basti analizzare quanto successo in California negli ultimi 30 anni, in cui per risolvere il problema del traffico sempre crescente si sono ampliate le strade fino a raggiungere 6 corsie per senso di marcia, finché ci si è accorti che il problema sarebbe aumentato all'infinito e che la soluzione non era fare strade nuove (o più larghe), ma trovare *soluzioni alternative* agli spostamenti.

Questo aspetto costituisce forse la più grande carenza di questo studio: manca totalmente una reale valutazione del traffico e della viabilità attuale in città, della futura domanda di spostamenti, ma soprattutto, una valutazione delle *alternative* alla costruzione di una nuova strada.

Rumore

Si evidenzia la necessità di realizzare numerose barriere anti-rumore per mitigare il notevole impatto dell'opera in esercizio. Inoltre alcuni recettori sensibili non sono stati considerati

(probabilmente perché di recente insediamento, come ad esempio l'espansione del villaggio Bellavista). Infine i dati di traffico utilizzati come base per le stime non sono congruenti con i dati a disposizione di Provincia e Comune, più aggiornati.

Nel complesso l'opera interferisce con numerosi recettori sensibili e determina estesi vincoli sul territorio comunale in merito alla revisione del piano di classificazione acustica, al conseguimento dei livelli di qualità e al futuro utilizzo di quelle aree.

Vegetazione e flora

In merito a tale matrice non si segnalano in effetti rilevanti impatti, se non l'eliminazione delle formazioni vegetali boschive a salice e pioppo in prevalenza e a prato intercettate dal tracciato, in corrispondenza del punto di attraversamento del Fiume Tanaro.

Ecosistemi e fauna

Gli impatti su questa componente ambientale, efficacemente descritti e previsti dal documento, sarebbero da soli sufficienti per giustificare la non fattibilità dell'opera. Basterebbe in tal senso leggere la tabella relativa alla checklist degli impatti (pag. 171), che restituisce la presenza di impatti per ogni fattore di pressione considerato. Non si poteva fare di peggio!

Per quanto concerne l'Interferenza con il SIC, occorre evidenziare che l'opera costituirà un impatto notevole, soprattutto in considerazione del fatto che separerà la zona attualmente più rinaturalizzata con il resto del SIC.

Nel complesso l'occupazione di area è notevole ed invasiva, non tanto per il SIC nel suo complesso bensì per la vicina area umida "Oasi della Bula" che si verrebbe a trovare separata dal resto del sito.

In fase di esecuzione dei lavori, gli impatti da segnalare, considerando la vicinanza con l'Oasi La Bula, sono il disturbo acustico all'avifauna nidificante e stanziale, dovuto alle emissioni sonore ed alle vibrazioni generate dalle attività dei mezzi escavatori e l'impatto luminoso, per l'impiego di sistemi di illuminazione che risulteranno impattanti verso gli animali notturni, determinandone l'allontanamento (rapaci notturni, specie ornitiche migratrici notturne e chiroteri) ed in alcuni casi (lepidotteri notturni) addirittura l'eliminazione.

In fase di esercizio i due fattori di impatto principali sono la mortalità stradale da traffico veicolare (condizione che riguarda tutte le tipologie di fauna terrestre) e l'effetto "barriera" derivante dalla presenza fisica dell'infrastruttura (condizione che riguarda tutte le tipologie di fauna terrestre).

L'impatto maggiore sarà dovuto all'effetto barriera e alla separazione dell'Oasi "La Bula" dal resto del SIC. La tipologia prescelta costituita da viadotto mitigherà solo in parte questo impatto. Il

SIC degli Stagni di Belangero costituisce un lembo del territorio astigiano unico e ad elevata biodiversità. Riveste un ruolo importante come sito di sosta, svernamento e nidificazione lungo l'asta del Tanaro per numerose specie di uccelli. L'opera stradale costituirà un impatto considerevole sul SIC degli Stagni di Belangero soprattutto a causa della localizzazione del tracciato che viene a separare la zona già rinaturalizzata della "Bula" con il resto del SIC.

Infine, in merito agli interventi di compensazione previsti, in particolare la realizzazione di nuovi habitat, si evidenzia come tale proposta non sia sufficientemente esposta. Questo aspetto viene tra l'altro affrontato anche nello Studio di Incidenza (2.1DirP-rB.7.1.1), in cui comunque non si trovano molte più informazioni. La creazione di nuovi habitat non viene infatti affrontata in modo completo: si accenna velocemente alla predisposizione di nuove aree, senza fare riferimenti precisi a dimensioni, modalità operative, tempistiche, specie arboree, metodiche di rinaturalizzazione e costi. Non si accenna ad esempio alla modalità di migrazione di anfibi e piccoli mammiferi: si prevede la realizzazione di corridoi ecologici? Dove? Quanti? Quando?

Paesaggio e beni storico culturali

Notevoli anche per questa matrice gli impatti riconosciuti nel documento:

- a pag. 179 si segnala che *"l'area del Tanaro riveste una notevole valenza paesaggistica"*;
- a 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 (rarità e unicità) assumono un ruolo strategico nell'ambito del paesaggio locale"* ;
- a 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"*.

In merito alla valutazione dell'impatto sulla risorsa paesaggio, si segnala come i progettisti abbiano volutamente nascosto la vera portata dell'opera, realizzando simulazioni post-operam solo da tre punti di visualizzazione, neanche molto significative. Né i viadotti, né tantomeno l'enorme svincolo situato "sopra" gli attuali Vivai Botto sono stati rappresentati graficamente. Forse la loro simulazione sarebbe stata troppo spaventosa?

Approfittiamo infine di una considerazione presente nel testo per sintetizzare quanto intendiamo dimostrare in queste poche pagine di commento. A pag. 182 della relazione si legge che: *"la*

passata connotazione agricola della zona circostante Via Laverdina, con le sue casine storiche, risulta ormai quasi del tutto persa, vista la forte espansione edilizia che ha interessato i terreni circostanti e ha portato anche ad un riassetto generale delle viabilità, per rispondere alle nuove esigenze insediative”.

Tale riflessione è talmente esplicita che pare pleonastico commentarla: **è inutile fare documenti e studi che dimostrano sicuri e irrimediabili impatti, realizzare le opere nonostante tutto e nello studio successivo lamentare che l'area ha subito notevoli impatti ed ha ormai perso la sua passata connotazione!**

E' bene però approfondire, sull'importante tematica del PAESAGGIO, e sull'enorme impatto che l'opera su di esso avrebbe, ulteriori aspetti.

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 specifica 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”, su cui è necessario soffermarsi brevemente.

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".

Vediamo di che si tratta.

"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 prevedeva 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 Bobore.

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.
- b) 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 Sud, costituirebbe un doppiante 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, a meno di non voler compromettere 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 eno-gastronomica 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.

PROFILO GEOLOGICO e IDRAULICO

Dal punto di vista strettamente tecnico (per quanto attiene alle componenti suolo, sottosuolo e acque superficiali e sotterranee), le carenze che al momento gli esperti cui il Comitato TSO si è rivolto hanno potuto riscontrare nella documentazione tecnica, sono essenzialmente relative ai seguenti aspetti:

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.

Punto 1

La galleria San Pietro interessa un ambito collinare, per un tratto di circa 1400 m. La galleria si caratterizza per essere sostanzialmente superficiale (dislivello fra il piano di scorrimento e la quota della collina immediatamente soprastante, pari a circa 70 m come massimo). Si tratta di condizioni abbastanza problematiche, soprattutto in considerazione delle caratteristiche litologiche dei complessi attraversati. I lavori di scavo possono indurre vibrazioni significative, oltre ad innescare, soprattutto lungo i fronti d'attacco, fenomeni dissestivi (particolarmente nella zona di affioramento delle argille piacentiane).

Inoltre, proprio in coincidenza con la verticale del tracciato, sulla collina sono presenti alcuni fabbricati, di cui non si fa cenno nelle analisi di compatibilità ambientale, che potrebbero risultare interessati da fenomeni degradativi, per lesioni indotte dalle vibrazioni in fase di scavo o per cedimenti della copertura della galleria, in fase di scavo.

Punto 2

Soprattutto per quanto riguarda l'attraversamento collinare, vengono minimizzate le probabili interferenze dell'opera con il regime dei deflussi delle acque di falda. Si tratta di complessi litologici scarsamente produttivi (come viene evidenziato nello studio), però sono comunque presenti (nelle Sabbie di Asti), pozzi ad uso domestico, che potrebbero risultare compromessi dai lavori di scavo della galleria. La cavità della galleria infatti, costituisce un "dreno" di dimensioni notevoli, che altera in maniera significativa il regime di flusso della falda, all'interno delle sabbie. Trattandosi di livelli saturi modesti, ciò si traduce, con quasi totale certezza, nel prosciugamento degli eventuali pozzi presenti lungo il tracciato della galleria, per una fascia di larghezza anche considerevole.

Si fa riferimento in relazione, (anche se non è visibile) ad un censimento dei pozzi produttivi (soggetti a concessione da parte della Provincia di Asti), per i quali si ritiene trascurabile l'impatto. Non sono censiti e non si fa alcun riferimento invece alle possibili interferenze con i pozzi "domestici" (pertanto non soggetti a concessione), che risulterebbero, per le loro caratteristiche, i più coinvolti dalle problematiche sopra accennate.

Punto 3

Non si fa cenno, nello studio di compatibilità ambientale, ai possibili fenomeni di contaminazione, dovuti all'utilizzo di miscele cementizie particolari, per le opere sotterranee (in particolare, per tutte le strutture degli attraversamenti dei corsi d'acqua e per le opere di fondazione quali palificate, o le opere provvisorie quali palancole, berlinesi, ecc...). In effetti, l'uso di miscele cementizie additivate di bentonite o altri additivi (a seconda delle particolari condizioni di esecuzione, sotto

falda, in acqua, ecc...), comporta il verificarsi di fenomeni di contaminazione e dispersione in falda di tali miscele, con alterazioni della qualità delle acque di falda.

Ma non solo.

La Galleria San Pietro è soggetta a grave rischio idraulico. Il Progetto ignora questo rischio.

1- Il rischio è l'invasione della galleria da acque di superficie o sotterranee, specie dall'imbocco Sud; esso deriva dai seguenti fatti concomitanti:

1.1 La galleria è un sottopassaggio; l'acqua non può defluire dalla galleria per gravità;

1.2 L'imbocco Sud è situato su un'area esondabile dai Rii San Carlo e Borgomale e dal F. Tanaro;

1.3 La galleria attraversa falde acquifere.

2 - I Rii

2.1 Il Rio San Carlo corre a 40-60 metri dalla Tangenziale; interseca lo svincolo con la bretella di Corso Alba; attraversa l'argine del Tanaro in una chiusa; ha portata di piena $Q_{50} = 8.20 \text{ m}^3/\text{s}$, $Q_{200} = 10.10 \text{ m}^3/\text{s}$ (da studio idraulico AIPO per progetto argini).

2.2 Il Rio Borgomale corre più ad ovest, diviso in due rami; il suo bacino di alimentazione ha estensione superiore a quello del Rio San Carlo.

2.3 Più volte in passato, durante violenti temporali i due Rii (l'uno, o l'altro, o entrambi) hanno invaso l'abitato di San Carlo ed i campi a valle, compresa l'area dell'imbocco Sud, con danni ingenti all'abitato (documentati dalle cronache del tempo).

2.4 Il rischio di allagamenti dai rii permane, mitigato forse da successivi interventi sugli alvei; ma aggravato oggi dall'argine del Tanaro, che impedisce il deflusso delle acque verso valle, dalla chiusa sul Rio San Carlo e da opere connesse all'espansione edilizia; la futura bretella C.so Alba – Cavalcavia Giolitti ed il relativo svincolo saranno un ulteriore fattore di rischio.

2.5 Già solo le precipitazioni non eccezionale di fine aprile 2009 hanno provocato qualche allagamento in zona San Carlo; i segni sono ancora visibili.

3- Il Fiume Tanaro – Gli argini

3.1 Nell'evento alluvionale del novembre '94 l'area dov'è locato l'imbocco Sud della galleria (a quota – tergo argini - di circa 115 m s.l.m.) era sommersa da circa 2 m d'acqua, in linea coi dati di progetto dell'argine, che sono:

- portata piena $Q_{200} = 3550 \text{ m}^3/\text{s}$; quota piena 116.74 m s.l.m.(sezione a monte viadotto)
- portata piena $Q_{500} = 3900 \text{ m}^3/\text{s}$; quota piena 117.10 m s.l.m.

3.2 E' da notare che le suddette "portate di progetto" (per argini, ponti, ecc.), definite dal Piano

Stralcio PS 45 nel 1995, secondo studi recenti (Nuova VA.PI., Regione Piemonte – Università di

Salerno) sono sottostimate; il modello meteo-idrologico – statistico “VA.PI” – Nuova Vers. 2006

fornisce per le portate di piena del Tanaro ad Alba i valori $Q_{200} = 4088 \text{ m}^3/\text{s}$ e $Q_{500} = 4902 \text{ m}^3/\text{s}$,

superiori a quelli di progetto. Per tali portate i livelli sarebbero:

- portata piena $Q_{200} = 4100 \text{ m}^3/\text{s}$; quota piena 117.25 m s.l.m.(sezione a monte viadotto)
- portata piena $Q_{500} = 4900 \text{ m}^3/\text{s}$; quota piena 117.73 m s.l.m.

(Valori ottenuti da Modello Idraulico PAI – Ing. P.Arnaud)

3.3 Inoltre, le portate di progetto dovevano essere tali in presenza delle vasche di laminazione (studi Hydrodata per il PS45), vasche nè realizzate nè attualmente in previsione.

3.4 Da tener conto anche che il franco degli argini è di circa 1 m, ed in alcune sezioni anche inferiori al metro (da analisi idrauliche P.A.I. del Comune di Asti, Ing. P.Arnaud).

3.5 Già nell’ambito della classificazione del territorio ai sensi della normativa del PAI (DGR 45-6656), tradotta nelle classi riportate sulla “Carta di Sintesi” redatta per il PAI, l’area a tergo dell’argine, fino alla quota di Corso Alba, è in classe III A e III B, cioè area su cui non è possibile l’edificazione di nuovi insediamenti.

3.6 Da aggiungere che nel Comune di Asti gli argini non sono stati ancora sottoposti a collaudo

3.7 Da quanto sopra si deduce che la protezione offerta dagli argini è di grado inferiore a quella prevista; l’ingresso in galleria risulta “a rischio”, anche con la realizzazione di muri in c.a. o altre opere di contenimento. Inoltre bisogna considerare che, in generale, gli argini non garantiscono la mitigazione del rischio al 100%.

4 - Il Fiume Tanaro – Le chiuse

4.1 La funzionalità degli argini è condizionata dalla gestione delle chiuse (circa 15 nel Comune di Asti) e dall’intervento di pompe idrovore ove e quando è necessario.

4.2 Da informazioni assunte, uno studio informativo recente della Protezione Civile del Comune di Asti

avrebbe rilevato che tutte le paratoie sono in totale stato di abbandono e che nessuna gestione per la

chiusura e riapertura delle chiuse è attualmente prevista.

4.3 Nel modesto evento di piena di fine aprile 2009, in qualche caso i meccanismi di manovra delle paratoie non hanno funzionato e le chiuse sono rimaste aperte (es., a Castello d'Annone e Isola d'Asti).

4.4 Nel caso di molte chiuse, compresa quella sul Rio San Carlo, l'intervento di idrovore non è praticabile, per le portate in gioco, per la presenza di trasporto solido e per le condizioni operative estreme; in ogni caso, perchè nè Comune nè Provincia dispongono delle idrovore necessarie.

4.5 Se ne conclude che la chiusa sul Rio San Carlo aggrava il rischio idraulico sulla Galleria San Pietro: se la chiusa non funziona, è come se l'argine non ci fosse; se funziona, il rischio deriva non dal Tanaro, ma dal Rio San Carlo.

5- Le falde acquifere

5.1 Le più consistenti sono quelle intersecate dalla galleria artificiale lato Sud; altre falde si incontrano lungo la galleria artificiale lato nord; pure presenti sono sotto la collina, com'è testimoniato dai pozzi delle cascine e dal sondaggio SL 1.

5.2 In caso di piena del Tanaro, nell'area dell'imbocco Sud sono altresì possibili sifonamenti dalle falde per sottopressione.

5.3 La protezione della galleria dalle acque di falda è affidata nel Progetto all'impermeabilizzazione del rivestimento; venute d'acqua e loro entità dipendono quindi dalla qualità e dalla durata della impermeabilizzazione.

5.4 Le falde introducono un'ulteriore causa di rischio, la spinta idrostatica sulla struttura della galleria artificiale. E' un problema non banale, che riguarda la stabilità stessa della struttura e del terreno di fondazione sotto l'azione di carichi variabili nel tempo; a risolverlo, può non bastare contrastare la spinta idrostatica col peso della struttura.

6 – Critica al Progetto – Conclusioni

6.1 Nel Progetto i rii San Carlo e Borgomale non sono menzionati, né lo sono la chiusa sul rio San Carlo, la sua gestione e le idrovore necessarie per la chiusa; la protezione dal Tanaro è data per certa, grazie agli argini, senza un'analisi approfondita del problema; anche l'impermeabilizzazione della galleria è data per sicura; pompe di evacuazione in galleria sono prevista solo per le acqua di piattaforma e per modeste quantità di acque di drenaggio.

6.2 In conclusione, il Progetto ignora il rischio idraulico per la Galleria San Pietro nelle sue varie cause e forme.

6.3 Ciò è tanto più grave in quanto il rischio è ben segnalato nel D.G.R. N. 51-10937, del 10 Nov. 2003, relativo al Progetto ANAS 2003; in tale provvedimento si suggerisce infatti:

- di evitare per la galleria “soluzioni con geometria a corda molle”;
- “di ubicare gli imbocchi in modo da garantire assoluta sicurezza in termini idraulici”;
- “di effettuare una verifica idraulica riferita allo smaltimento locale delle acque superficiali e provenienti dai rilievi collinari ...”; etc.

6.4 Il rischio che una lunga galleria di sottopassaggio sia invasa dalle acque comporta un pericolo reale per la sicurezza dei viaggiatori. Ne può essere interessata anche la Magistratura.

Viceversa, l’impatto della galleria San Pietro sulle falde acquifere è sottovalutato, o ignorato.

1- Galleria artificiale, imbocco sud (L= 190 m circa)

- 1.1 Nell’area attraversata dalla galleria sono presenti falde superficiali ricche, estese, di grande importanza per l’economia agricola della zona; poggiano su argille a profondità di 10-25 m; il loro livello piezometrico oscilla con le stagioni. La galleria è immersa, tutta o in parte, in questo acquifero.
- 1.2 Per sostenere le pareti della trincea che ospiterà la galleria, ed isolare lo scavo dalle falde, sarà necessario costruire paratie impermeabili, costituite da diaframmi con giunti a tenuta d’acqua, che si estendono in profondità fino ad immorsarsi nelle argille di base.
- 1.3 L’impatto sulle falde deriva non tanto dalla galleria in sè, quanto dalle due paratie laterali, che interrompono totalmente i flussi idrici, agendo come una diga. Tutta la circolazione idrica sotterranea sarà alterata; varieranno forma, dimensioni ed alimentazione dell’acquifero, cioè le sue caratteristiche idrogeologiche fondamentali. L’estensione dell’area colpita è da misurare prendendo ad unità di misura la lunghezza della galleria artificiale.
- 1.4 Il SIA (Quadro di riferimento ambientale – Rif. B.6.1.11) individua due fattori di impatto:
- a) “alterazione del campo di moto della falda”;
 - b) “alterazione delle caratteristiche idrogeologiche”.
- 1.5 Per entrambi questi fattori l’impatto è da valutarsi, sia in fase di esecuzione che di esercizio, certo e permanente, perchè tali sono le paratie, alto (o molto alto), anche in assenza di studi idrogeologici specifici.
- 1.6 Il SIA invece esamina soltanto il fattore a), e non il fattore b); e valuta l’impatto del fattore a) di probabilità alta, reversibile a lungo termine ed alto, sia in fase di esecuzione che di esercizio. Tale valutazione è da respingere in quanto errata.
- 1.7 L’errore deriva dall’aver ignorato la presenza dei diaframmi, neppure menzionati come tali nel SIA; essi sono chiamati “soluzioni progettuali atte ad impermeabilizzare gli scavi”, cui anzi si attribuisce l’effetto benefico di ridurre l’estensione del cono di drenaggio, dimenticando che

l'impermeabilizzazione si estende fino ad argille di base, per tutta l'altezza dell'acquifero. Quanto al fattore b), esso è giudicato "non di potenziale rilevanza perchè da un punto di vista realizzativo la galleria prevede il solo sostegno degli scavi"; dimenticando anche qui che la galleria richiede anzitutto l'isolamento degli scavi dalle falde, e quindi i diaframmi profondi, e che i diaframmi sono permanenti.

1.8 Conclusione: questo errore, da solo, rende inattendibile l'intero SIA.

2- Galleria naturale (L= 1230 m)

2.1 La presenza di falde nella collina è certa; certo è anche che sono state l'unica fonte di acqua potabile per gli insediamenti collinari. Incerte invece le caratteristiche delle falde: estensione, potenza, interconnessioni.

2.2 Il SIA è basato su due presupposti: 1) la galleria corre tutta nella formazione di argille azzurre, impermeabili; 2) l'importanza delle falde è limitata per la scarsità di impieghi.

2.3 Quanto alle argille, il profilo geologico è ricavato da un solo sondaggio (SL1) e dagli scarsi affioramenti al piede del versante sud; è quindi del tutto approssimativo.

2.4 Quanto all'importanza delle falde, è sicuramente locale, come è locale tutto l'ambiente oggetto di SIA.

2.5 Le valutazioni di impatto sono quindi discutibili.

3- Galleria artificiale – Imbocco nord (L= 30 m, circa)

3.1 La situazione idrogeologica è analoga a quella della galleria artificiale imbocco Sud.

3.2 Non sono previste paratie a protezione degli scavi, in quanto il livello delle falde è previsto inferiore al livello di fondo scavo.

3.3 Questa previsione è azzardata, perchè basata solo su pochi dati rilevati nell'estate 2008, quando livelli delle falde, in generale, erano molto bassi.

3.4 Comunque sia, per questa componente del Progetto, il SIA non c'è

La scelta del sottopassaggio di C.so Alba è grave ed ingiustificata.

1- La scelta

1.1 L'attraversamento di C.so Alba in galleria è una delle condizioni dell' "Accordo di intesa istituzionale" tra Comune e Provincia di Asti del marzo 2004.

1.2 La scelta fu fatta per ridurre l'impatto ambientale in una zona in fase di intensa urbanizzazione.

E' quindi una scelta politica, non è suffragata da un qualsiasi studio; l'ANAS l'ha accettata e sviluppata nell'attuale progetto. Le conseguenze sono gravi.

2- Conseguenze della scelta

- 2.1 Tutta la Galleria San Pietro diventa un "sottopassaggio", cioè una galleria speciale, fattibile solo in particolari condizioni, esposta per sua natura a rischio idraulico.
- 2.2 L'imbocco Sud della galleria ricade in una zona a rischio esondazione dal F. Tanaro e dai rii collinari; nasce così il rischio idraulico per tutta la galleria.
- 2.3 La galleria artificiale deve attraversare falde acquifere; nasce così l'impatto sull'ambiente idrico; si aggrava il rischio idraulico.
- 2.4 Diventa impossibile l'allacciamento diretto a Corso Alba; nasce la necessità della Bretella C.so Alba – Cavalcavia Giolitti; nascono gli impatti ambientali della bretella tra cui, abnorme, quello sul paesaggio.
- 2.5 Si crea una pesante interferenza col traffico su Corso Alba, in fase di costruzione.
- 2.6 I costi di costruzione e gestione aumentano a dismisura.

3- Il progetto giustifica la scelta genericamente, con la riduzione dell'impatto acustico e visivo; ne ignora tutte le conseguenze negative; non esamina soluzioni alternative.

4- La scelta fatta è tanto illogica da squalificare Amministrazioni locali ed ANAS, progetto e progettista.

SULL'UTILITA' DELL'OPERA

Per sviluppare a fondo questo argomento è necessario concentrarsi sulla tematica della viabilità della città di Asti e sulle carenze non solo in seno al progetto, ma anche nelle valutazioni degli Enti locali circa le reali esigenze, gli effettivi flussi di traffico e l'attuale stato della rete urbana ed extraurbana.

Dall'esame delle relazioni introduttive del progetto preliminare, risulta che il Comune e la Provincia di Asti abbiano chiesto la Tangenziale (file B 6.1.1., Quadro di riferimento programmatico – Relazione) prevalentemente per le seguenti ragioni:

- a) esigenza di unire i due estremi Sud e Ovest della città, oggi attraversata da significativi flussi di traffico, e di collegare, in modo adeguato, il nuovo ospedale;
- b) effetti legati alla realizzazione della tratta finale dell'autostrada Asti-Cuneo in sovrapposizione dell'attuale tangenziale Sud di Asti (S.S. 231), con le necessarie interruzioni o limitazioni forti di transito;

c) la maggior difficoltà a smaltire il traffico all'esterno della tangenziale, quando diverranno agibili alcuni tronchi autostradale, che scaricheranno ulteriori flussi sul nodo di Asti, che sono stimati non sopportabili dal sistema viario della città.

Cercheremo di analizzare questi punti per verificare se il progetto presentato risponda alle reali esigenze di viabilità segnalate dalle Amministrazioni locali.

1. BACINO DI UTENZA (ISTAT 2001)

Lo Studio di Impatto Ambientale (elaborato B.6.1.5 "Quadro di riferimento progettuale – Relazione") *risulta completamente carente per quanto riguarda un'analisi oggettiva del potenziale bacino d'utenza della nuova arteria autostradale, sia per quanto riguarda la mobilità sistematica pendolare, che quella occasionale*, facendo un generico riferimento all'Allegato G ("Elementi informativi minimi per le stime di traffico ai sensi della direttiva CIPE n. 1/2007" della Convenzione "Collegamento Autostradale Asti – Cuneo" tra Anas e Società Autostradale) nel quale comunque mancano i dati riguardanti il bacino di Asti.

Al fine di colmare tale lacuna, sono stati da me elaborati i dati relativi agli spostamenti Sistematici casa – scuola, casa – lavoro raccolti in occasione del censimento ISTAT 2001 e ricevuti dall'Ufficio ISTAT competente, relative al potenziale bacino d'utenza della nuova infrastruttura.

1.1 Analisi

I dati sono stati aggregati secondo due direttrici:

- a) Mobilità sistematica ISTAT 2001 da Sud e da Ovest verso il Comune di Asti e viceversa***
- b) Mobilità sistematica ISTAT 2001 dai Comuni a Sud della città di Asti verso i comuni a nord ovest della città di Asti che attraversano il Comune di Asti e viceversa***

Con specifico riferimento alla direttrice:

- a) Mobilità sistematica ISTAT 2001 da Sud e da Ovest verso il Comune di Asti e viceversa".***

Dall'esame dei dati elaborati si rilevano circa 6.200 spostamenti pendolari con l'auto come conducente, corrispondenti a 12.400 veicoli al giorno in entrata e in uscita, rispettivamente "per e dal" Comune di Asti, di cui:

casa scuola circa 700 veicoli

casa lavoro circa 11.700 veicoli

b) Mobilità sistematica ISTAT 2001 dai Comuni a Sud della città di Asti verso i comuni a nord ovest della città di Asti che attraversano il Comune di Asti e viceversa.

Le relazioni tra il Bacino a Sud di Asti (Nizza M.to, Canelli, Acqui Terme) e il bacino a Nord Ovest di Asti (Torino, Villanova, Baldichieri, Cocconato, Chieri, Castelnuovo Don Bosco, ...) sono poco rilevanti: circa 420 spostamenti con l'auto come conducente casa – lavoro/studio, corrispondenti a circa 840 veicoli al giorno.

1.2 Considerazioni

Da quanto sopra riportato emerge chiaramente come il traffico che graverà sulla tangenziale sia *principalmente di natura pendolare verso Asti* e risultano di *poca rilevanza i flussi Sud – Ovest in attraversamento della città di Asti.*

Un flusso di attraversamento così limitato non giustifica di certo la costruzione di una tangenziale.

Tale considerazione è avvalorata anche da quanto riportato nell'*Allegato G "Elementi informativi minimi per le stime di traffico ai sensi della direttiva CIPE n. 1/2007"* della Convenzione "Collegamento Autostradale Asti – Cuneo" tra Anas e Società Autostradale. *In tale documento si evidenzia che le relazioni Provincia Asti Sud – Provincia Asti Nord Ovest sono di poca rilevanza (capitolo 1.5).*

L'unico riferimento a un possibile legame tra Astigiano settentrionale e Albese è costituito dalla *"prospettiva di un distretto integrato del vino e dell'agriturismo"*, tale prospettiva turistico-ambientale non sarebbe di certo valorizzata dalla realizzazione della tangenziale Sud-Ovest, *così impattante sotto il profilo ambientale.*

2. PREVISIONI DEI FLUSSI DI TRAFFICO E NUOVO ACCESSO ALLA CITTA'

2.1 Analisi

2.1.1 Nell' Allegato G "Elementi informativi minimi per le stime di traffico ai sensi della direttiva CIPE n. 1/2007" della Convenzione "Collegamento Autostradale Asti – Cuneo" tra Anas e Società Autostradale si evidenziano i dati di traffico attuale e in previsione sui seguenti tratti:

- Isola d'Asti - Borgo Tanaro
- Rocca Schiavina - Asti Ovest

- Rocca Schiavina - Asti Est

La simulazione di traffico della tabella 2 è commentata anche come segue: *“nei pressi dello svincolo di Borgo Tanaro il flusso presente sul tratto Borgo Tanaro-Isola d’Asti diverge verso le due tratte di raccordo con gli svincoli de Asti Est ed Asti Ovest; in particolare si osserva che il 40% circa del traffico è diretto verso il casello di Asti Ovest ed il restante 60% verso Asti Est, confermando la preponderanza dei traffici da e verso Milano rispetto a quelli da e verso Torino, come riscontrabile inoltre dall’analisi dei dati relativi ai caselli in oggetto”*.

Da notare come la relazione evidenzi **la preponderanza dei flussi da e verso Milano** rispetto a quelli verso Torino.

Inoltre, analizzando i dati di simulazione di traffico, riportati in modo sintetico nella tabella 2, emerge quanto segue:

1. non viene previsto un traffico di attraversamento di tipo autostradale nel tratto Rocca Schiavino – Asti Ovest, ma soltanto di tipo locale;
2. sono rilevabili comunque *discordanze significative* nel calcolo del totale dei *veicoli pesanti*, data dalla somma del traffico locale e autostradale nella **tratta Rocca Schiavino – Asti Ovest**.
3. nella simulazione di traffico **non vengono più riportate valutazioni circa l’uscita di c.so Savona**

Tabella 1 – Allegato G - Rilevazione Traffico attuale SS231 (settembre-ottobre 2004)

	Traffico rilevato		
	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Veicoli Totali
Isola d’Asti - Borgo Tanaro	27.005	5.029	32.034
Rocca Schiavina - Asti Ovest	-	-	-
Rocca Schiavina - Asti Est	16.577	5.189	21.766
Uscita c.so Savona	-	-	10.268

Tabella 2 – Allegato G - Simulazione di traffico all'anno 2004

	Traffico previsto Autostradale			Traffico previsto Locale			traffico previsto TOTALE		
	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Veicoli totali	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Veicoli totali	Veicoli leggeri		Veicoli totali
Isola d'Asti - Borgo Tanaro	3.013	632	3.645	26.330	7.865	34.195	29.343	8.497	37.840
Rocca Schiavino - Asti Ovest				11.100	3.316	14.416	14.113	493	14.606
Rocca Schiavina - Asti Est	2.839	616	3.455	15.230	4.549	19.779	18.069	5.165	23.234

Nello studio di impatto ambientale del Progetto Preliminare (elaborato B.6.1.5) è stato riportato nella tabella "1.2.A – Dati di traffico sul Lotto Il.1.dir secondo lo Studio di Traffico (All. G Direttiva CIPE 1/2007) – collegamento ss10 – A33" con riferimento al tratto Asti Ovest – Rocca Schiavino il valore totale di **16.606 veicoli (vedi Tabella 3)**, mentre nell'Allegato G per la stessa tratta viene riportato **il valore di traffico previsto totale di 14.606 (vedi Tabella 4)**.

Tabella 3 – Studio di impatto ambientale (elaborato elaborato B.6.1.5)

Tronco Il Asti-Marene	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Veicoli totali
Asti ovest – Rocca Schiavino (Il.1.dir)	14.113	493	16.606

Tab. 1.2.A – Dati di traffico sul Lotto Il.1.dir secondo lo Studio di Traffico (All. G Direttiva CIPE 1/2007) – collegamento ss10 – A33

Come si evince dalla *tabella 4*, il Comune di Asti in collaborazione con la Provincia di Asti aveva già sviluppato uno "studio di viabilità del traffico veicolare" nelle principali vie cittadine in previsione dell'apertura della nuova tangenziale.

In tale previsione si evidenziava un calo del traffico su Corso Savona e Corso Torino, ma emergeva un aumento sensibile del traffico nelle vie a ridosso del centro storico.

E' da rilevare come in tale previsione corso Savona rimaneva ancora strada di accesso di una significativa quota del traffico proveniente da sud, cosa che non più si verifica con l'attuale soluzione progettuale della tangenziale, in cui **parrebbe venire eliminato lo svincolo di c.so Savona sull'Autostrada A33 Asti Cuneo.**

Tabella 4 – Allegato G Simulazione di traffico Veicoli orari nell'ora di punta (Comune di Asti - Provincia di Asti, 2003)

Tratto	Situazione attuale	Traffico previsto
S.S. 10 - C.so Torino	1873	1142
S.P. 8 - C.so Alba	1344	2038
C.so Don Minzoni	1671	397
C.so Gramsci	601	1120
C.so Savona	1889	1214
C.so Venezia	1249	1048
Tangenziale sud ovest	-	2950

2.2 Considerazioni

Nella simulazione di traffico non vengono considerati i flussi in entrata e uscita da c.so Savona. (pag. 163-168 capitolo 5.4.1 e pag 194 cap. 5.5.3 Allegato G), questo avvalorava l'ipotesi che **corso Savona non venga più messa in collegamento con la tangenziale.**

a) Se così non fosse, la distanza tra le due uscite di c.so Savona e della nuova TSO sarebbero molto ravvicinate con conseguenti problemi di interferenza e di pericolosità per i mezzi in accelerazione e in decelerazione.

b) Se così fosse, *c.so Savona perderebbe il suo ruolo storico di accesso della città da Sud e di asta commerciale naturale e si trasformerebbe in una strada urbana a servizio dei residenti e di quelli provenienti da Torrazzo, S.Marzanotto e paesi limitrofi.*

L'eliminazione dell'uscita di c.so Savona, porterebbe c.so Alba ad avere un ruolo primario per l'accesso al Centro di Asti con conseguente incremento del traffico gravante sul Cavalcavia Giolitti *Tutto il traffico convogliato sulla tangenziale e diretto in centro città (dai dati sopra riportati emerge come la maggioranza del traffico giornaliero sia di natura pendolare) entrerebbe nella città stessa a ridosso del centro storico, dal collo di bottiglia rappresentato dal cavalcavia Giolitti e da tutte le strade ad esso collegate (Piazza Amendola, C.so Gramsci, c.so Matteotti, c.so Venezia, via Don Minzoni) che non hanno né le sezioni né le caratteristiche per ricevere e smaltire un tale traffico.*

Inoltre, l'impossibilità di accesso alla tangenziale per le località poste a sud del centro abitato di Asti (S. Marzanotto, Torrazzo, Mongardino, ...) obbligherebbe i veicoli diretti ad Asti Est ed Asti Ovest ad entrare in città per immettersi sulla nuova tangenziale.

In tal caso la creazione della nuova tangenziale, anziché raggiungere l'obiettivo dichiarato nella relazione dello Studio di Impatto Ambientale di "realizzare un'infrastruttura in grado di sostenere la funzionalità di una tangenziale a servizio non tanto di un traffico di attraversamento (dirottato sullo svincolo di Asti Est in direzione Piacenza) ma del traffico di scorrimento locale e prevalentemente pendolare", viene a snaturare le caratteristiche storico urbanistiche della città e a peggiorare in modo irreversibile la situazione viabilistica della stessa.

3. Intersezione C.So Torino

3.1 Analisi

In relazione all'immissione su c.so Torino si evidenziano i seguenti punti:

1. Il flusso di traffico della TSO si immette nella SR10 "Padana Inferiore" tramite una rotatoria in prossimità di un centro commerciale.
2. Non è previsto un collegamento diretto con il casello Asti Ovest dell'Autostrada A21.

3.2 Considerazioni

1. L'immissione su c.so Torino avviene in una rotatoria già congestionata nei pressi di un'area interessata da più centri commerciali già fortemente sviluppata e pertanto inadatta ad assorbire nuovo traffico.
2. Non viene previsto un collegamento diretto con il casello Asti Ovest, né una razionalizzazione dei flussi di traffico da e per l'autostrada con conseguente congestionamento dalla rotatoria sopraccitata all'ingresso dell'autostrada.

4. VERIFICA DELLE PREVISIONI DI CRESCITA DEI FLUSSI DI TRAFFICO

4.1 Analisi

Nell'Allegato G sono contenute le "Previsioni di crescita dei flussi di traffico". Tali previsioni sono riportate nella tabella 5; anche nello Studio di Impatto Ambientale vengono previsti consistenti incrementi di flussi di traffico riportati nella tabella 6 che segue.

Tabella 5 - Previsioni di crescita dei flussi di traffico (Allegato G)

Anni	Veicoli leggeri (%)	Veicoli pesanti (%)
2004-2008	4,5	
2009-2011	6	7
2012-2014	6	7
2015-2017	4,5	5,5
2018-2020	2,5	3,5
2021-2023	1,5	2,5
2024-2026	1	1,5
dal 2027	0,5	0,5

Tabella 6 - Studio di Impatto Ambientale (Progetto Preliminare)
Ricostruzione degli scenari di traffico sulla base dello Studio di Traffico (All. G Direttiva CIPE
1/2007) - collegamento S.S.10 - A33

Anno	Leggeri	Pesanti	Totali
2012	23630	840	24470
2013	26465	949	27415
2014	28053	1016	29069
2015	29737	1087	30824
2016	31521	1163	32684
2017	32939	1227	34166
2018	34421	1295	35716
2019	35970	1366	37336
2020	36870	1414	38283
2021	37791	1463	39255
2022	38736	1514	40251

4.2 Considerazioni

Dai rilievi del traffico sulle Autostrade italiane relativi all'anno 2008 e ai primi mesi dell'anno 2009 (Fonte Autostrade per l'Italia), emerge una contrazione del traffico autostradale sia per i mezzi pesanti che per i veicoli leggeri.

Ad esempio, sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia e dalle concessionarie controllate (3.413,5 Km) il traffico ha registrato una flessione pari a -0,78% rispetto al 2007, con la componente leggeri che ha mostrato una lieve diminuzione (-0,3%) a fronte della contrazione più netta dei veicoli pesanti (-2,3%).

Ad esempio sull'Autostrada Torino – Savona nel 2008 sono stati percorsi 954,8 milioni di Km (783,4 mln da mezzi leggeri, 171,5 mln da veicoli pesanti) con *una diminuzione dell'1,6% rispetto all'anno precedente.*

Dati Allegato G

Veicoli Km

2000	750.000.000
2001	784.000.000
2002	825.000.000
2003	886.000.000

Dati Autostrade per l'Italia

2007	962.305.987
2008	954.800.000

Alla luce di quanto sopra, risultano alquanto discutibili le previsioni di crescita fino al 2027 riportate nella tabella 5 facenti parte dell'Allegato G e quelle riportate nello Studio di impatto Ambientale del Progetto Preliminare (tabella 6).

I trend negativi dell'anno 2008 e 2009 rendono indispensabile un aggiornamento delle previsioni di crescita dei flussi di traffico al fine di valutare, per gli anni futuri considerati, l'effettiva validità delle previsioni che stanno alla base del progetto.

5. TEMPI DI PERCORRENZA

Sia lo studio di impatto Ambientale allegato al Progetto Preliminare sia l'Allegato G sono privi delle rilevazioni sui tempi di percorrenza dello stato attuale prima della realizzazione dell'intervento e di una simulazione della riduzione dei tempi di percorrenza a seguito della realizzazione dell'opera.

5.1 Analisi

Al fine di colmare tale lacuna, il giorno martedì 15 settembre 2009 ore 18.30, è stata effettuata una rilevazione dei tempi di percorrenza del tragitto dall'attuale uscita sud della **Tangenziale in C.so Savona (Boana) all'ospedale Massaia a nord, utilizzando la tangenziale sud est e l'A21 TO-PC nel tratto Asti Est – Asti Ovest; tale tragitto è stato percorso in circa 15 minuti**

Sempre alla stessa data e pressochè alla stessa ora il tempo di percorrenza per **l'attraversamento Ovest – Sud all'interno della città è stato pari a circa 15 minuti.**

Tabella 7 – Tempi di percorrenza

Stazione FS - Svincolo tangenziale c.so Savona

Stazione FS	Asti Sud
00:00'00"	00:06'58"

Asti Sud	Stazione FS
00:00'00"	00:05'15"

Asti Sud (Boana) - Ospedale

Asti sud	Rotatoria Mulino	Piazza Amendola	Rotatoria don Bianco	piazza Torino	rotatoria ex Saffa	Ospedale
00:00'00"	00:02'00"	00:06'00"	00:08'00"	00:10'00"	00:12'45"	00:15'11"

Ospedale - Asti sud (Boana) via autostrada A21

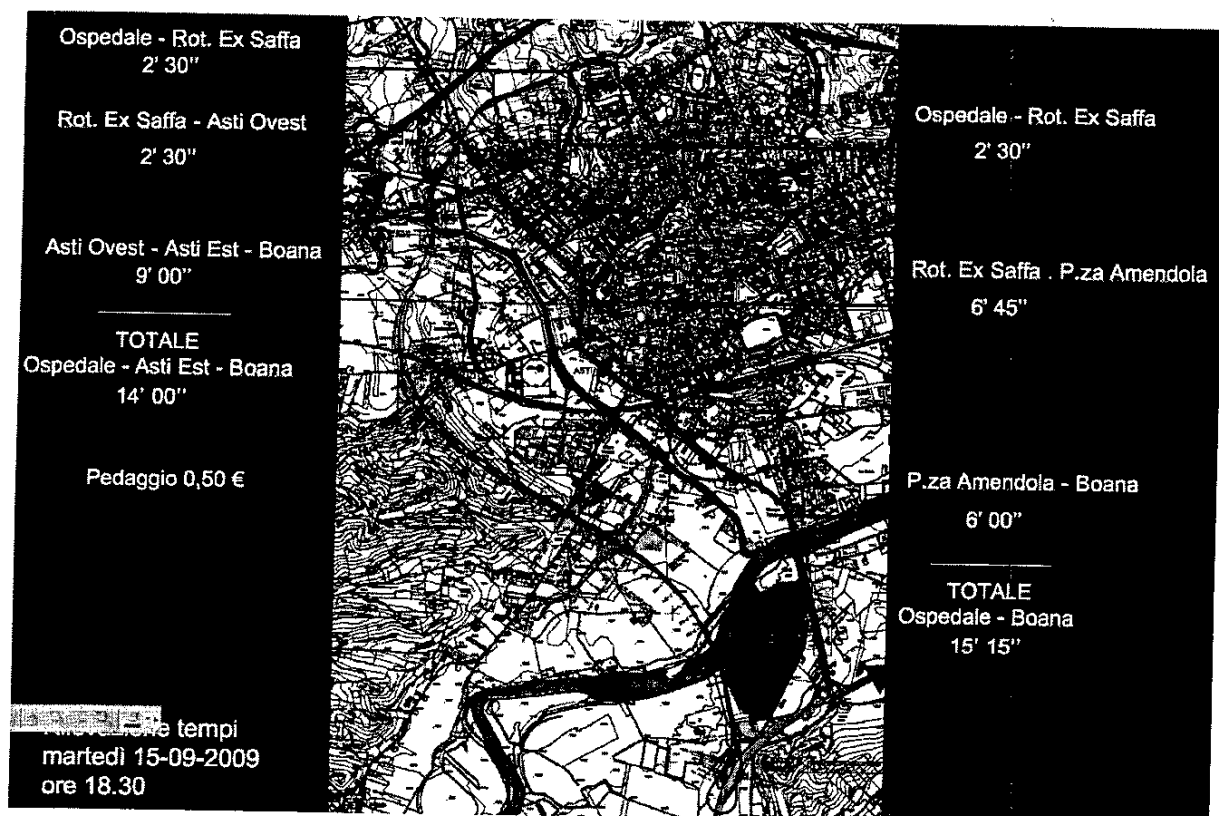
Ospedale	Asti Ovest	Asti Est	Asti Sud
00:00'00"	00:05'00"	00:09'20"	00:14'00"

5.2 Considerazioni

Gli attuali tempi di percorrenza per quanto riguarda l'attraversamento della città, anche nelle ore di maggiore congestione, sono accettabili. Tale situazione, anche con l'utilizzo tra Asti Est e Asti Ovest dell'Autostrada A21, non motiva la realizzazione di una tangenziale per il raggiungimento dell'Ospedale da parte dei mezzi di soccorso in arrivo da sud.

Inoltre, non è da sottovalutare che ha avuto inizio in questi giorni la realizzazione del nuovo ospedale di Nizza Monferrato.

Il costo del pedaggio autostradale per autoveicoli tra il casello di Asti-Ovest ed Asti-Est è di **0,50€**



6. PROPOSTE ALTERNATIVE

Alla luce di quanto sopra esposto ritengo che lo Studio di Impatto Ambientale presentato SIA DA RIGETTARE IN TOTO, in quanto anziché definire con chiarezza il problema da risolvere e proporre una rosa di alternative da confrontare, si è limitato, come purtroppo accade sovente in Italia, a validare un progetto di opera pubblica da realizzarsi indipendentemente dalla sua reale efficacia.

L' "Opzione 0" ovvero quella di non fare nulla, "è stata esclusa in quanto l'opera risulta inserita nei vari documenti di programmazione di vario livello".

Ma sin dalla prima analisi sommaria riportata nella breve relazione sopra esposta risulta chiaro come la costruzione della nuova tangenziale, così costosa e impattante per il territorio, **non è giustificata né per una sua possibile utilità a ridurre la congestione stradale del centro abitato di Asti, né per ridurre i tempi di attraversamento.**

Ritengo che l' **utilizzo delle auto private** come principale mezzo di trasporto negli spostamenti sistematici ed occasionali sia **la causa di evidenti criticità per il Città di Asti e la sua Provincia**, ed in particolare:

- Elevati costi a carico delle Famiglie ed Imprese;
- Congestione degli Assi d'Ingresso al centro urbano;
- Elevata incidentalità;
- Elevati tempi di Penetrazione nel Centro Storico;
- Saturazione dell'Offerta di Parcheggi;
- Elevato Inquinamento Acustico ed Atmosferico;
- Elevato Degrado ambientale di contesti caratterizzati da valenza Storica e Monumentale

La realizzazione di una tangenziale esterna nulla potrebbe nei confronti di un traffico diretto per la maggior parte verso il Centro Urbano.

A seguito della mia esperienza di consulente delle Amministrazioni del Comune e della Provincia di Asti in ambito della programmazione dei trasporti e della sicurezza stradale, propongo che le somme stanziare per la realizzazione della Tangenziale Ovest, vengano utilizzate per **migliorare la rete stradale esistente** e per rendere efficiente l'utilizzo di **forme di trasporto alternative all'uso delle auto private**.

Si potrebbero adottare soluzioni alternative per migliorare la viabilità di Asti quali:

1) Abbonamento agevolato o pedaggio gratuito per il traffico tra Asti Est/Asti Ovest

al fine di incentivare l'uso dell'autostrada A21 come tangenziale nord di Asti, anche in previsione della realizzazione della terza corsia

2) Miglioramento delle strade già esistenti

(strada santo Spirito, strada di Revignano, strada parcheggio PAM,)

3) Realizzazione di parcheggi scambiatori esterni al centro abitato

utilizzando i parcheggi dei Supermercati posti alle porte della città lungo le linee di trasporto pubblico

4) Razionalizzazione di Piazza Campo del Palio

Piazza Campo de Palio con la sua estensione di circa 55'000 mq rappresenta un importantissimo spazio pubblico all'aperto per la maggior parte dell'anno utilizzato come parcheggio posto in centro urbano. L'ampia disponibilità di parcheggio gratuito rappresenta un motivo di attrazione di traffico per auto in sosta lungo tutto l'arco della giornata sia di pendolari diretti ad Asti che utenti della vicina ferrovia; le strade limitrofe risultano congestionate e viene disincentivato l'utilizzo dei mezzi pubblici

Nei giorni di mercoledì e sabato, la piazza viene utilizzata per un terzo della sua estensione per lo svolgimento del mercato; durante l'anno la piazza è inoltre sede di importanti manifestazioni, prime fra tutte il Festival delle Sagre.

La compresenza di queste diverse attività deve essere armonizzata anche al fine di rendere fruibile uno spazio di impianto storico monumentale.

Si propone di ridefinire l'area mercatale orientandola secondo un orientamento nord sud, in modo da frazionare in due l'ampia area parcheggio e rendendo a pagamento quella lato Ovest limitrofa alla stazione ferroviaria.

5) Piste ciclabili lungo le strade statali di ingresso ad Asti

La realizzazione di una rete di piste ciclabili con standard di livello europeo, lungo tutte le strade di ingresso tali da permettere l'utilizzo della bicicletta in piena sicurezza come mezzo di trasporto anche dalle frazioni esterne.

6) Potenziamento delle linee di autobus urbani

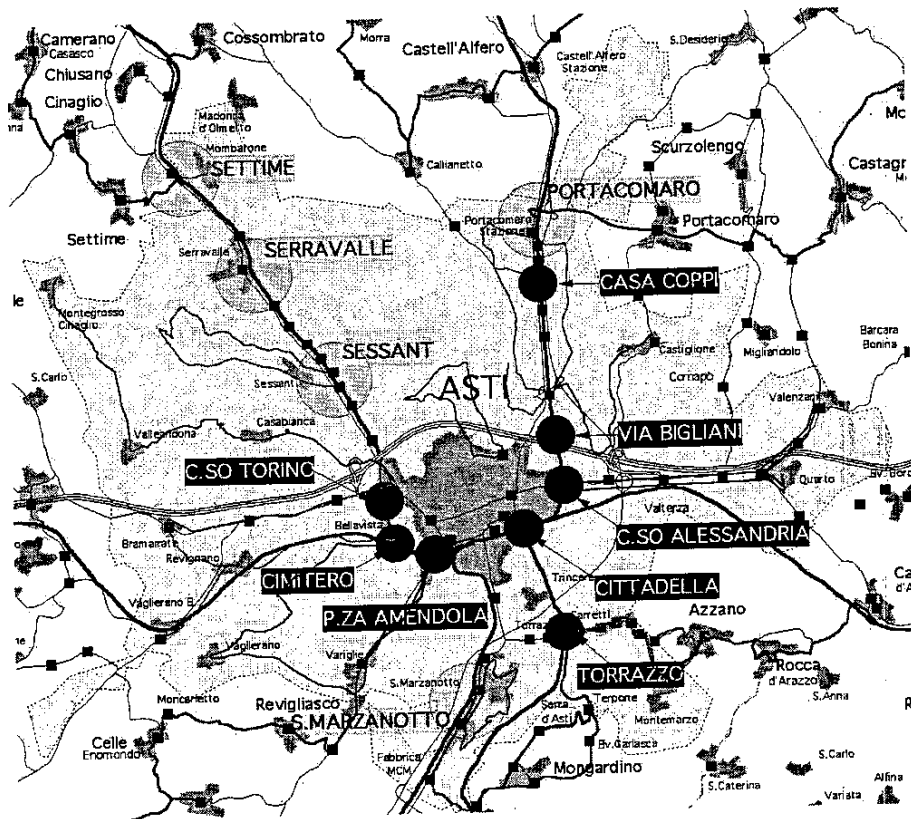
Incremento del cadenzamento da 25 minuti a 10 minuti, con realizzazione di nuovi tracciati di attraversamento Est-Ovest e Nord-Sud

7) *Potenziamento trasporto pubblico integrato Treno-Bus*

Numerose esperienze sviluppate sia in ambito internazionale (Svizzera, Germania, Inghilterra, Giappone, ecc.) e nazionale (ferrovia Merano Malles, nuova tramvia di Bergamo) di progetti di integrazione intermodale hanno dimostrato un elevato gradimento e un tangibile miglioramento del contesto ambientale.

Così come riportato negli studi di fattibilità da me predisposti per il Comune di Asti in occasione dei Bandi Regionali di finanziamento per lo sviluppo Locale e Territoriale PISL e PTI, con un investimento di circa **30 milioni di euro** si potrebbe intervenire sui **100Km della rete ferroviaria** della Provincia di Asti (Asti – Casale M.to, Asti – Chivasso, Asti – Alba e Asti – Acqui Terme) per

- potenziare la capacità delle linee tale da ottenere un **cadenzamento dei treni ogni 30 minuti**,
- recuperare i fabbricati passeggeri di valore storico,
- relizzare sui piazzali antistanti **40 centri d'interscambio** intermodali sia per le linee di autobus navetta dai paesi posti sulle colline, sia per la sosta dei veicoli privati;
- realizzare fermate ferroviarie in ambito urbano in prossimità dei poli attrattori

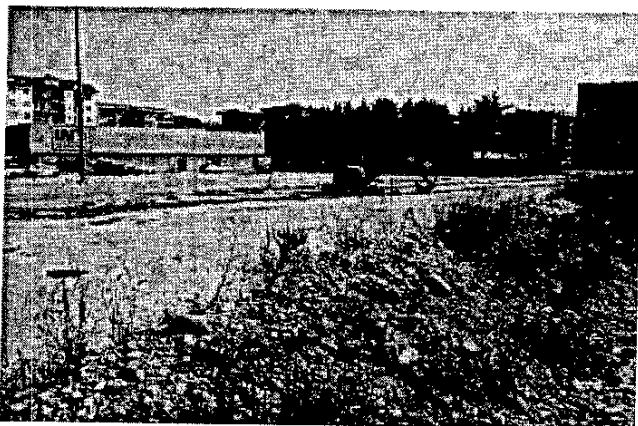


ULTERIORI CONSIDERAZIONI SULL'UTILITA'

Stato della rete urbana ed extraurbana

Per evidenziare quest'ultimo aspetto si potrebbe partire dal segnalare alcuni aspetti, che nella loro oggettività già di per sé tolgono ogni significato all'opera:

da una lettura del bisettimanale locale, "La Nuova Provincia", del 29 settembre 09, apprendiamo:
"Presto la nuova strada per evitare corso Torino"



Sono cominciati nei giorni scorsi i lavori di completamento dell'ultimo tratto della nuova strada parallela a corso Torino lungo il torrente Bobore. Una soluzione alternativa per evitare il traffico dell'importante corso di ingresso in Asti, adatta a chi deve recarsi verso la stazione o la zona sud della città e non deve fermarsi in uno dei negozi o degli uffici del corso. Fra circa un mese, quando sarà ultimato il cantiere, si potrà quindi percorrere l'intera parallela, e cioè entrare da Strada Atleti Azzurri Astigiani (traversa della statale per Torino nei pressi del nuovo negozio "Obi") e seguirla, sorpassare il parcheggio del supermercato "In's" (ex Pam) ed immettersi, tramite la nuova rotonda, in via Gerbi. Da qui si costeggia il campo di atletica, il campo sportivo, la piscina comunale e ci si immette nella rotonda all'incrocio tra viale Don Bianco e corso Don Minzoni. Ma attenzione: da strada Atleti azzurri astigiani all'imbocco di via Gerbi la strada è a doppio senso di marcia, mentre da via Gerbi alla rotonda di viale Don Bianco il percorso è a senso unico (in direzione viale Don Bianco). Di conseguenza, gli automobilisti che entreranno in città potranno percorrere l'intera strada parallela ed evitare totalmente corso Torino; quelli che usciranno da Asti lo potranno fare solo in parte, immettendosi nella parallela alternativa al corso dal tratto in discesa di via Gerbi che costeggia il nuovo supermercato "Pam".

Se, pertanto, è sentita una necessità di alleggerire il C.so Torino, questa strada in corso di realizzazione potrà in gran parte servire alla causa; la sua ampiezza, pari all'incirca a quella delle strade che si intendono sgravare, appare congruente ai flussi di traffico attuali e sicuramente comporta un impatto minimo sull'ambiente ed il paesaggio che intacca.

In secondo luogo, è di pubblico dominio che sta sorgendo, tra Nizza e Canelli, un nuovo, grande ospedale. Si riporta un estratto del periodico locale "Gazzetta d'Asti" dell'8/06/09: "6 giugno 2009 – 25 gennaio 2012: è l'arco di tempo in cui l'Asl AT realizzerà il nuovo ospedale della Valle Belbo. Dopo l'occupazione d'urgenza, sabato scorso, dei terreni (47.179 metri quadri) di regione Boidi, in questi giorni saranno avviate le operazioni di scavo.

Soddisfatto il direttore generale Robino: "Dopo molto lavoro burocratico, entriamo finalmente nella fase operativa. Da qui ai prossimi tre anni saremo impegnati a realizzare la gestione a rete dei servizi: mentre continuerà a funzionare il vecchio

presidio ospedaliero di piazza Garibaldi, saranno pienamente attive le Case della salute di Nizza e Canelli con i medici di famiglia operativi secondo il modello innovativo dei Gruppi di cure primarie”.

Risulta pertanto che anche al momento, il Sud dell’astigiano è coperto dal Servizio Sanitario Nazionale, e che quindi non vi è ora, e vi sarà ancora meno tra tre anni, la necessità degli abitanti di questa zona, e di tutto il bacino limitrofo, di recarsi (per di più, “con urgenza”) all’Ospedale di Asti.

OSSERVAZIONI SOTTO IL PROFILO GIURIDICO

A) E’ noto che il progetto preliminare dell’opera segue l’iter previsto dal D.Lgs. 163/2006, c.d. Codice dei Contratti pubblici, in particolare, dalla Parte II, Titolo III, Capo IV.

Tale capo (cfr. art. 161) regola “...la progettazione, l’approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, nonché l’approvazione secondo quanto previsto dall’articolo 179 dei progetti degli insediamenti produttivi strategici e delle infrastrutture strategiche private di preminente interesse nazionale, individuati a mezzo del programma di cui al comma 1 dell’articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443. Nell’ambito del programma predetto sono, altresì, individuate, con intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, le opere per le quali l’interesse regionale è concorrente con il preminente interesse nazionale...”.

Il comma 1-ter del medesimo articolo, precisa che: “Nell’ambito del programma di cui al comma 1 sono da ritenere prioritarie le infrastrutture già avviate, i progetti esecutivi approvati, nonché gli interventi per i quali ricorre la possibilità di finanziamento con capitale privato, sia di rischio che di debito, nella misura maggiore possibile”

Ancora, ai sensi del richiamato comma 1 dell’art. 1 della L. 443 del 2001, c.d. “Legge Obiettivo”, “il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese. L’individuazione è operata, a mezzo di un programma predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d’intesa con i Ministri competenti e le regioni o province autonome interessate e inserito, previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza unificata di cui all’articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, nel Documento di programmazione economico-finanziaria, con l’indicazione dei relativi stanziamenti. Nell’individuare le infrastrutture e gli insediamenti strategici di cui al presente comma, il Governo procede secondo finalità di riequilibrio socio-economico fra le aree del territorio

nazionale, nonché a fini di garanzia della sicurezza strategica e di contenimento dei costi dell'approvvigionamento energetico del Paese e per l'adeguamento della strategia nazionale a quella comunitaria delle infrastrutture e della gestione dei servizi pubblici locali di difesa dell'ambiente. [...] Il programma tiene conto del Piano generale dei trasporti. L'inserimento nel programma di infrastrutture strategiche non comprese nel Piano generale dei trasporti costituisce automatica integrazione dello stesso. Il Governo indica nel disegno di legge finanziaria ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera i-ter), della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni, le risorse necessarie, che si aggiungono ai finanziamenti pubblici, comunitari e privati allo scopo disponibili, senza diminuzione delle risorse già destinate ad opere concordate con le regioni e le province autonome e non ricomprese nel programma. In sede di prima applicazione della presente legge il programma è approvato dal CIPE entro il 31 dicembre 2001. Gli interventi previsti dal programma sono automaticamente inseriti nelle intese istituzionali di programma e negli accordi di programma quadro nei comparti idrici ed ambientali, ai fini della individuazione delle priorità e ai fini dell'armonizzazione con le iniziative già incluse nelle intese e negli accordi stessi, con le indicazioni delle risorse disponibili e da reperire, e sono compresi in una intesa generale quadro avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere”.

Questo è il quadro normativo in base al quale la Tangenziale Sud Ovest di Asti è divenuta **infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale**.

Ed infatti, da quando per accordo politico/istituzionale si decise di affidare alla società Autostrada Asti-Cuneo S.p.A. la realizzazione del collegamento tra la Asti-Cuneo e la A21 Torino-Piacenza, tale collegamento divenne opera complementare all'Asti-Cuneo, e prese il nome in codice “Lotto II I dir”, per distinguerlo dal Lotto II 1a (Isola d'Asti – Rocca Schiavino) e II 1b (Rocca Schiavino – Asti Est).

Poiché, per Delibera Cipe del 2001, l'Autostrada Asti-Cuneo rientrava nel 1° programma delle opere strategiche di preminente interesse nazionale, ecco che, automaticamente, anche la TSO lo è diventata.

Ora, considerando che il collegamento in questione fu voluto ed accettato dagli enti interessati (che erano unicamente il Comune e la Provincia di Asti) con finalità di snellimento del traffico all'interno della città di Asti e di più agevole raggiungimento del nuovo ospedale, l'inserimento di tale opera di interesse locale tra le opere di rilievo strategico nazionale appare, in termini non solo giuridici ma anche di buon senso, una violazione clamorosa del diritto (sotto forma di sviamento di potere) e della ratio delle norme sopra riportate, una forzatura, del tutto ingiustificata ed inaccettabile. Quand'anche poi si volesse sostenere che tale sviamento risponda all'interesse

pubblico, il dato formale del passaggio ad opera di interesse superiore non può comportare lo stravolgimento delle finalità e delle caratteristiche che ne costituiscono la genesi, ribadite nell'importante "Accordo di intesa istituzionale" siglato il 19.4.2004 tra Comune di Asti e Provincia di Asti, nel quale i due enti concordano precisi tracciati e caratteristiche affidandone la realizzazione ed il rispetto ad ANAS e Regione Piemonte. Il contenuto di tale accordo e di tale mandato viene completamente stravolto ed ignorato nel progetto ora in discussione, sotto molteplici profili, quali ad es.:

- in primo luogo la strada, da tangenziale e di supporto alla viabilità locale, è diventata strada di collegamento autostradale, di rango autostradale. Si tenga presente che, seppure in alcuni punti vi siano due sole corsie, in un'unica carreggiata, e vi siano intersezioni e rotonde, su di essa sarà interdetto l'accesso ai veicoli agricoli, ai mezzi di lavoro, a biciclette, pedoni e ciclomotori;
- da via per lo snellimento del traffico cittadino, alternativa ai trafficati C.so Savona, C.so Don Minzoni e C.so Torino, diventerà invece via esclusiva per il traffico di scorrimento (senza che questo, come si rileva nelle osservazioni sui flussi di viabilità, sia stato quantificato);
- da sbocco dal centro cittadino per una più agevole uscita, diventerà un anello di cemento scarsissimamente collegato (un'unica intersezione, per di più creata ex-novo con una nuova bretella, nei pressi di C.so Alba), oltre allo sbocco sulla S.R. 10, in prossimità del casello AT Ovest.
- una strada che, proprio secondo gli accordi istituzionali, doveva essere di 2 corsie, è diventata in gran parte a 6 corsie (2 + emergenza per ogni senso di marcia) e a carreggiate separate.

Si potrebbe continuare, ma queste prime banali osservazioni rendono evidente come i bisogni e le indicazioni (confluiti in un preciso mandato) degli enti locali vengano completamente disattesi in sede progettuale.

Tale violazione integra intrinseco vizio di eccesso di potere, oltre a ripercuotersi negativamente, e gravemente, sui costi e sull'impatto ambientale dell'opera (entrambi cresciuti esponenzialmente rispetto al progetto del 2003/2004), aspetti su cui ci si sofferma più ampiamente in altre sezioni delle presenti osservazioni, e si confida che su tali aspetti venga espresso parere sfavorevole.

B) L'art. 164 del D.Lgs. 163/2006, nel disciplinare la progettazione, sancisce al comma 3 che: "Le persone fisiche e giuridiche incaricate dai soggetti aggiudicatori della redazione del progetto a base di gara, nonché le società collegate, non possono in alcuna forma e per alcun titolo partecipare alla realizzazione dei lavori da esse progettati, né essere affidatarie di servizi di progettazione, direzione dei lavori e collaudo da parte degli appaltatori, concessionari e contraenti generali delle infrastrutture, ai fini dello sviluppo o della variazione dei progetti dalle stesse redatti e della realizzazione dei lavori medesimi. I soggetti aggiudicatori possono estendere il predetto divieto ai

2
1
4
*
soggetti che abbiano collaborato ad altro titolo alla progettazione, con apposita previsione nel bando di gara o nel contratto di progettazione”.

Nel caso di specie, la progettazione è stata affidata alla SINA S.p.A. di Milano, società partecipata al 99,5% dalla Autostrada Torino-Milano (ASTM) SpA e allo 0,5% dalla Società Iniziative Autostradali e Servizi SpA (SIAS SpA); l'Amministratore delegato è l'Ing. Agostino Spoglianti; la ASTM SpA è composta da Lazard Asset Management, Assicurazioni Generali SpA (al 51%) e Astm Spa (proprietaria di se stessa, insomma), mentre la Sias SpA, nata da una scissione dell'Astm, da Lazard Asset Management, Assicurazioni Generali SpA e Sina SpA (per il 73,345%!!!); la Astm inoltre, controlla al 99,5 la Società Autostrada Torino-Alessandra-Piacenza S.p.A., e il suo Presidente è il Dott. Riccardo Formica, pure consigliere di Sina SpA, mentre Presidente di Sias è il Dott. Bruno Binasco, anch'egli consigliere di Sina SpA (guarda caso). Vice Presidente di Astm SpA è Daniela Gavio, Amministratrice di Sias SpA, mentre A.d. è Alberto Sacchi, anch'egli Amministratore di Sias SpA, così come altro Amministratore di Sias è Gavio Beniamino.

La concessionaria AUTOSTRADA ASTI-CUNEO S.p.a., dal canto suo, è partecipata, al 35%, da ANAS S.p.A., concedente, da ITINERA S.p.A. e da SALT S.p.A. (controllata da Sias): quindi si ha il curioso caso di una concedente che è socia della concessionaria, ovvero concede la realizzazione dell'opera in parte a se stessa, e Presidente del consiglio d'amministrazione, curiosamente, è l'Ing. Agostino Spoglianti, lo stesso della società incaricata della progettazione.

Sindaco effettivo di Astm SpA, di Sias SpA e di Autostrada Asti-Cuneo SpA è Alfredo Cavanenghi. Itinera SpA è una società del Gruppo Gavio. Quindi, anche le partecipanti (per il 65%) sono controllate da società facenti capo al medesimo gruppo, costruttrici di autostrade...

Da qui in poi, il gioco delle scatole cinesi potrebbe continuare all'infinito, ma porterebbe sempre agli stessi nomi ed agli stessi gruppi/centri di interesse: su tale aspetto si è già soffermata la Ragioneria Generale di Stato, ma molto probabilmente la questione è anche di particolare interesse per la Procura della Repubblica. Pare pertanto opportuno che anche Regione e Ministeri interessati esercitino il loro vaglio di legittimità, andando a fondo anche sulle procedure e lo svolgimento della gara d'appalto; nel caso di andamento regolare, dovrà comunque verificare il rispetto della norma citata in apertura di paragrafo.

0
3
7

CONCLUSIONI

Con le esposte osservazioni si ritiene di aver fornito una rosa di spunti per contestare e contrastare, con dato oggettivi, studi, valutazioni di opportunità e ragionamenti legati allo stato del territorio e ad un suo sviluppo sostenibile, il progetto preliminare della Tangenziale Sud Ovest di Asti, Lotto II 1.dir dell'Autostrada Asti-Cuneo.

Le Amministrazioni deputate dovranno farsi carico di esaminarle e valutarle con coscienza, per capire a fondo la questione e tutte le criticità che caratterizzano l'opera. All'esito della valutazione, si auspica che vorranno esprimere un parere negativo nei confronti della stessa, stante le gravi carenze individuate nel progetto e le gravi problematicità, talune dagli effetti permanenti ed irreversibili, che la realizzazione comporterebbe.

Non trascurando l'opzione zero e le alternative proposte o eventualmente individuabili, l'apparato tecnico e amministrativo potrà e dovrà trovare gli elementi -ed il coraggio- di respingere al mittente il progetto, o modificarlo in maniera tale da eliminare i punti deboli che queste, ed altre, osservazioni, hanno evidenziato.

L'eventuale progetto definitivo, se vi sarà, dovrà essere quello per un'opera coscienziosa, adeguata ai tempi e allo status quo, **utile** e meno impattante possibile, rispettosa dei vincoli ed economicamente sostenibile.

Già alcuni commenti inseriti nel progetto preliminare stesso invitano a questa soluzione; le osservazioni del Comitato TSO vogliono rafforzare l'invito e far pensare che le strade non si tracciano con un segno su una cartina, ma devono essere l'espressione autentica e diretta di chi fortemente, e a ragione, le richiede. Ma solo quando le richiede.

Questa, non la vuole praticamente nessuno.

Asti, 9 ottobre 2009



Il Capogruppo dell'Italia dei Valori al Consiglio Comunale di Asti

Avv. Alberto Pasta

