



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
La Segreteria del Capo di Gabinetto



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

E.prot exDSA – 2009 – 0027965 del 20/10/2009



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare – Ufficio di Gabinetto

U.prot GAB – 2009 – 0023762 del 15/10/2009



All' Avv. Luigi PELAGGI
Capo segreteria Tecnica
SEDE

All' Ing. Bruno AGRICOLA
Direttore Generale per la Salvaguardia
Ambientale
SEDE

Si trasmette l' unita nota a firma di Giancarlo Dapavo, Presidente del Circolo Gaia di Asti – Legambiente, avente per oggetto: “Infrastrutture autostradali strategiche L. 443/01. Autostrada Asti - Cuneo.”, con l' allegato in essa richiamato.

Per il seguito di competenza

Per informazioni circa eventuali dossier aperti ed ogni altra notizia utile

Per eventuali iniziative

Per un parere

Fornire direttamente elementi di risposta, notiziandone contestualmente lo scrivente ufficio



g.g. 14.10.2009

Il Responsabile della Segreteria

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Segreteria Ministro
E. prot. MINPREST - 2009 - 0004617 del 12/10/2009



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
- Ufficio di Gabinetto

12 OTT. 2009

AVV. PELLICANI
DSA

Valutazione di Gabinetto

Circolo Gaia di Asti (onlus)
Frazione Valmanera, 37 - 14100 ASTI - ☎ 0141 476 929

Infrastrutture autostradali strategiche L. 443/01. - Autostrada Asti-Cuneo - Tronco Il Lotto 1dir (Tangenziale di Asti). Progetto Preliminare e Studio di Impatto Ambientale. Comunicazione di avvenuto deposito degli elaborati e avvio del procedimento ai sensi dell'art. 165, c. 4 del D.Lgs. 163/2006 e Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art. 18 della L.r. 40/998 e s.m.i..



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Ufficio di Gabinetto

E. prot. GAB - 2009 - 0023389 del 13/10/2009

Premesse



SI TRATTA DI UN'OPERA NECESSARIA?

Un'opera come quella in questione dovrebbe risultare indispensabile, o almeno necessaria. Pertanto avere 'corredi' che ne palesino l'esigenza, giustifichino un'impresa di tale devastante impatto ambientale, dalle dimensioni significative e dai costi economici proibitivi. Invece non vi sono studi tali da far comprendere questa scelta.

Scelta che viene definita strategica. In realtà a noi sembra che tale definizione sia un 'escamotage'; una modalità dalle caratteristiche "democraticamente circoscriventi" volta ad intralciare un serio coinvolgimento popolare, una genuina Valutazione di Impatto Ambientale. È così stata inserita in un iter che subordina l'accoglimento delle obiezioni - ancorché fossero ragionevoli ed argomentate - alla sola volontà del Governo: **ma si tratta di un'opera essenziale per le sorti dell'Italia?** Oppure ha, invece, qualche rilievo solamente per gli abitanti di una porzione del territorio della provincia di Asti.

Dicevamo materiali a corredo insufficienti. Ad esempio in relazione ai flussi di traffico; sono oggi esistenti relazioni sulle mobilità - che sappiamo saranno oggetto di più ampie e puntuali Osservazioni di altri, competenti, soggetti - dalle quali si evince come l'opera prospettata sia poco utile al traffico di 'tragitto' o percorrenza. Presenta inoltre caratteristiche tali da non poter pressoché incidere sul traffico urbano, né in ingresso o uscita, né rivela propensioni allo sgravio di alcune arterie cittadine (Corsi Savona, Don Minzioni e Torino), talvolta 'affollate'.

Abbiamo inoltre ben presente le problematiche relative alla conservazione paesaggistica ed all'incidenza che l'ipotizzata Tangenziale Asti Sud Ovest (TSO) produrrebbe, sia sul Sito di interesse Comunitario (*Stagni di Belangero*).

Così come non sottovalutiamo l'incremento del rumore (il peggioramento delle condizioni di vivibilità risulterà assai tangibile durante gli ipotizzati 8 anni necessari alla predisposizione della TSO) che si verificherà in alcune aree della periferia cittadina. Oltre al depauperamento della capacità agricola, privata di decine di ettari di terreni fertili; nonché dei danni che saranno inferti ad alcune attività oggi presenti nel sedime che si vorrebbe coinvolto dall'opera. A queste supponiamo saranno insufficienti i ristori offerti, i rimborsi derivanti dalle previste requisizioni.

Infine un accenno al rischio di scosse telluriche o esondazioni (sulle quali insisteranno altre Osservazioni) Non solo del Tanaro o del Bobore ma anche i Rii San Pietro e Borgomale (che potrebbero coinvolgere persone e mezzi circolanti). Sarebbe poi scontata l'incidenza negativa - un vero e proprio *scasso* - nelle falde presenti nella zona interessata ai due tunnel di oltre 1.500 metri, sotto la "*collina San Pietro*" (anche a tal proposito i materiali di studio a corredo risultano privi dei necessari approfondimenti, inadeguati e accompagnati da affermazioni generiche e superficiali, dove si minimizzano le più che probabili interferenze dell'opera con il regime dei flussi delle acque; come dimostrano ampiamente le realizzazioni delle gallerie *Faticosa, Scheggianico, Firenzuola, Borgo Rizzitelli, Morticine e Vaglia* - TAV nel Mugello -).

Pur considerando quanto sommariamente accennato, vorremmo limitare l'approfondimento delle nostre "osservazioni" a tre aspetti; **la limitatezza dei benefici, il rapporto costi / benefici e le pressioni delle lobbies economiche (e politiche?)**.

La limitatezza dei benefici

È evidente che l'opera proposta avrebbe incidenza solamente sui mezzi che dal sud dell'astigiano si recherebbero verso Torino (e viceversa). Nessuna incidenza per i veicoli viaggiando da Cuneo-Alba; né in direzione Alessandria/Casale Monferrato, dove giungerebbero recandosi verso Asti Est, né in direzione Torino (poiché in tal caso sarebbe preferibile percorrere la A6, oppure la strada provinciale 10, verso Canale-Poirino - vedi *Allegato A* -). E viceversa.

La provincia di Asti conta 118 Comuni; per i residenti in 71 di questi il beneficio sarebbe nullo o irrilevante - vedi *Allegato A* -. Infatti non possono trarre alcun vantaggio gli abitanti nei seguenti Comuni (7 + 20):

Villanova d'Asti, Cellarengo, Valfenera, Dusino San Michele, Cisterna, San Damiano d'Asti, San Martino Alfieri (che per andare a Torino utilizzerebbero la P 19, imboccando la A21 a Villanova d'Asti; mentre per andare a Cuneo incrocerebbero la costruenda autostrada A33, all'altezza del bivio per Castagnole delle Lanze). E viceversa.

Moncalvo, Grazzano Badoglio, Penango, Casorzo, Grana, Montemagno, Viarigi, Refrancore, Castagnole Monferrato, Scurzolengo, Calliano, Tonco, Frinco, Castell'Alfero, Portacomaro, Rocca d'Arazzo, Rocchetta Tanaro, Belveglio, Cerro Tanaro e Castello d'Annone (che la logica indirizza, sia per Torino che per Cuneo, verso il casello autostradale Asti Est). E viceversa.

Marginale il coinvolgimento relativo ai residenti, sia dei Comuni posti al confine sud-est del territorio provinciale (6; Bruno, Mombaruzzo, Maranzana, Quaranti, Fontanile e Castelletto Molina), sia quelli della Comunità Montana Langa Astigiana (16, Bubbio, Cassinasco, Castel Boglione, Castel Rocchero, Cessole, Loazzolo, Mombaldone Monastero Bormida, Montabone, Olmo Gentile, Roccaverano, Rocchetta Palafea, San Giorgio Scarampi, Serole, Sessame e Vesime).

Discorso analogo vale in riferimento alla zona Nord (22; Berzano San Pietro, Albugnano, Moncucco Torinese, Tonengo, Moransengo, Aramengo, Cocconato, Piovà Massaia, Piea, Cortanze, Cunico, Montiglio Monferrato, Robella, Cerreto, Passerano Marmorito, Pino d'Asti, Castelnuovo Don Bosco, Buttigliera, San Paolo Solbrito, Viale, Montafia e Capriglio). Molti dei cittadini di tali Comuni raggiungerebbero Torino non transitando sulla prevista TSO, sia all'andata che al ritorno.

Si tenga anche conto che le pendolarità e gli interscambi sociali, economici, culturali e turistici tra le località citate (Nord/Sud) paiono empiricamente esigui, irrilevanti. Oltre al fatto che molti dei residenti in questione gravitano su altri centri urbani (Alba, Acqui Terme, Chieri, ecc.). Inoltre, per quanto attiene il turismo enogastronomico, appare evidente che questo possa trovare relativamente appetibile transitare in strade a scorrimento veloce che non consentono di fruire delle bellezze panoramico-paesaggistiche (a meno che vi sia una significativa differenza tra i chilometri da percorrere). E questo riteniamo assuma particolare valore per le zone vitivinicole delle Langhe, del Monferrato e del Roero (ora tendenti ad ottenere dall'UNESCO l'ambito riconoscimento di "Patrimonio dell'Umanità").

A voler essere pignoli si potrebbe rilevare un qualche interesse marginale, per la TSO, anche per i residenti in 4 (quattro) Comuni della provincia di Cuneo: Castiglione Tinella, Santo Stefano Belbo, Cossano Belbo e Rocchetta Belbo.

Infine si rileva che il costruendo Ospedale della Valle Belbo sarà ultimato prima della Tangenziale in questione. Pertanto decade una delle ragioni più invocate: i flussi di traffico verso per l'ospedale di Asti sono quasi annullati; si riducono quindi le necessità del raccordo.

Il rapporto costi benefici

Il percorso della TSO si ipotizza possa essere lungo 5.232 metri, 4.000 dei quali necessari per giungere da Rocca Schiavina alla prospettata rotonda che immette verso Corso Torino. Per giungere da lì all'Ospedale "Cardinal Massaia" occorreranno ulteriori 1,2 km. di percorso articolato.

Facciamo presente che la Direzione dell'ASL 19 ha richiesto – allo scopo di consentire ai mezzi di soccorso che si recano presso in nosocomio – che si costruiscano **due bretelle stradali di raccordo** (si tratta di circa 400 metri), **solamente in uscita**. Tali bretelle avrebbero un costo non superiore ai 18 milioni di euro, il 4-5% dell'opera odiernamente postulata. Se si costruissero le suddette bretelle – che anche noi caldeggiamo - quanto occorrerebbe, tra 10 anni, per raggiungere l'Ospedale? Dobbiamo ipotizzare (da Rocca Schiavina ad Asti Est vi sono 6 km + 5,5 km alla congiunzione con la bretella + il tratto di congiunzione) vi siano circa 12 km. Se si realizzasse la TSO, invece, si percorrerebbero 7 chilometri soltanto: si tratta quindi di un *'risparmio'* di **3/4 minuti**.

Infine risulterebbero circa 9 i chilometri risparmiati, per chi, arrivando da Canelli, si immette sull'Autostrada A21 – o sulla SR 10 - in direzione Torino; 10 per chi imboccasse la SP 458 verso Chiasso (ammesso che non preferisca passare per Castell'Alfero-Brozolo). Teniamo anche in conto che si prospetta una minor usura dei mezzi, un minor consumo di carburante – con annesse emissioni -, ecc. Tutto ciò rappresenta innegabilmente una riduzione dei costi (le bretelle citate consentirebbero però cure più solerti anche alle persone coinvolte in incidenti sulla medesima autostrada A21, evidenziando un costo del 5-6% dell'opera oggi postulata).

Pertanto la TSO evidenzia vantaggi oggettivamente assai modesti. Viceversa, presenta – oltre alle varie considerazioni svolte in premessa – costi economici assolutamente proibitivi; tali da inibirne la concreta realizzazione. Infatti i preventivi (che in Italia hanno una certa *facilità di crescita, propensione alla lievitazione*, talvolta anche raddoppiando – anche nel nostro caso pare si fosse partiti, qualche anno fa, da 200 milioni di euro) indicano una spesa prevista in **375.823.250 euro**. Si tratta cioè di **71,83 milioni di euro per ognuno dei 5,232 chilometri immaginati**. Si tenga conto che la tratta ad alta velocità Parigi Lione è costata pochi anni fa 10 milioni a chilometro: le opere non saranno raffrontabili, però ... Cifre di tale genere sarebbero peraltro i grado di risolvere problemi ben più significativi.

A nostro avviso non assume poi dignità alcuna, la considerazione che l'opera sarebbe (per le casse erariali) a costo zero. Ciò poiché il costo è previsto a carico dei mezzi che fruiranno della A33. Pare evidente che si sia voluto mettere al riparo da ogni rischio i costruttori, che saranno 'risarciti' con i futuri pedaggi degli automobilisti; ciò **non dovrebbe però voler dire che si debbano realizzare opere di scarsa utilità** solamente perché si è escogitato un *sicuro* "sistema di captazione" di denaro.

In realtà si tratta – ad avviso degli scriventi – di un abuso, di un illecito morale. Un automobilista che arriva da Cuneo e deve andare a Milano (o viceversa), invece di pagare 20 euro ne pagherà, poniamo, 22. I due euro in più assumono le caratteristiche di una *gabella indecorosa*: **per quale motivo egli dovrebbe pagare la realizzazione della TSO, ovvero un servizio di cui non fruisce?**

Ecco, a nostro avviso, un'occasione per le associazioni dei consumatori, per intentare una *class action* collettiva. Invece perché gli euro non li sborsano gli automobilisti ai quali interessa percorrere la TSO? **Questo è un quesito al quale abbiamo invano cercato risposta!**

Le pressioni delle lobbies economiche

A parte le considerazioni svolte, è l'intero procedimento seguito a presentare alcune incongruenze non secondarie.

L'ANAS ha indetto una gara europea per l'aggiudicazione dell'appalto dell'opera. Se la è aggiudicata un gruppo di imprese che ha dato luogo alla Società Autostrada Asti-Cuneo S.p.A., con sede legale in Roma via XX Settembre 98/E. Questa Società è, a sua volta, costituita dalla Società SALT SpA (60%) dalla Società ITINERA Spa (5%) e dalla stessa ANAS SpA (35%): dovrebbe redigere il progetto conclusivo, realizzare e gestire la costruenda A33 per 23 anni e mezzo.

Un inciso. In relazione alla ITINERA, questa appare come un gruppo di imprese con sede a Tortona e facenti capo al Gruppo Gavio. Nel consueto gioco di incastri/rinvii ad altre compartecipate vi sono riferimenti alla Grassetto (recentemente accorpata) ed alla Argo Finanziaria che ha acquisito - tramite la Finanziaria di Partecipazioni e Investimenti S.p.A. - una quota pari al 2,4% di CAI S.p.A (Compagnia Aerea Italiana - guidata da Roberto Colaninno). Si è cercata qualche *captatio benevolentiae*, un'escursione politiceggiante che potrebbe magari tornare utile?

Anche se non si volessero fare illazioni, paventiamo la tentazione di assumere *in toto* il progetto preliminare, che comprende uno Studio di Impatto Ambientale (il quale, peraltro, fornisce severi giudizi in merito alla compatibilità della TSO) quale VIA: l'ANAS finirebbe cioè con l'assumere - rispetto all'opera prospettata - ruoli impropri. Non spetterebbe al progettista fare valutazioni più generali. Rileviamo infatti che l'opzione zero, non trova alcuna collocazione, neppure marginale: viene prospettato uno scenario dove tutto è teso alla costruzione di QUESTO manufatto, altre ipotesi non vengono neppure prese in esame.

Assume invece - a nostro avviso - significativo rilievo il fatto che la Ragioneria Generale dello Stato abbia sollevato l'obiezione circa le troppe parti in commedia recitate dall'ANAS. I suoi molteplici ruoli sollevano qualche perplessità: vi è un conflitto di interessi tra una Società che è stata progettista e sarebbe adesso concedente e concessionaria, appaltatrice e appaltante?

Infatti chi dovrebbe controllare il buon andamento dei lavori, la loro aderenza progettuale, ecc. La stessa ANAS? Vi è cioè una commistione di ruoli tra controllori e controllati: in situazioni simili non sono mai avvenuti incauti affidamenti o attività di accertamenti *sciatti*, al termine dei quali, si è scoperto che le verifiche erano state negligenti o intrise da banali formalismi? Sappiamo bene poi che, quando circolano cifre (e nomi) di queste entità, lo scambio di favori e aiuti, diventa non inconsueto, le pressioni di lobbies si fanno insistenti: sono stati previsti anticorpi o controlli a tali propositi?

Crediamo di aver già dimostrato che - vedi *Allegato A* - solamente 47 Comuni (su 118) del territorio astigiano possano avere un certo interesse alla realizzazione della TSO: invece sappiamo che sono stati oltre 100 ad assumere determinazioni ufficiali che caldeggiavano l'opera. Come mai? I loro pronunciamenti erano *spontanei* o erano stati oggetto di sollecitazioni? Rammentiamo che all'epoca (2002/2005) era Presidente della Provincia di Asti Roberto Marmo. Il fatto che il suddetto risulti ancor oggi socio della C.M. Calcestruzzi di Marmo Roberto & c. (SNC, impresa di betonaggio, macchine movimento terra, ecc.) era certamente casuale, ma si può escludere che abbia indotto casi di sudditanza psicologica?

E si era ancora nella fase pre-progettuale: cosa accadrà in fase di approvazione, di possibili varianti ... o in quella relativa agli appalti, subappalti, ecc.?

Conclusioni

Oggi in Europa si esprimono rilievi anche agli *indirizzi* precedentemente assunti: non sono pochi a ritenere che il cosiddetto corridoio 5 sia inopportuno. Rammentiamo che detto corridoio autostradale Kiev-Lisbona era inizialmente definito San Pietroburgo -Lisbona e che è stato *ribattezzato* successivamente; poiché risultava del tutto evidente che la scelta del trasporto su gomma tra le due località - rispetto a quella via mare - fosse *'perdente'*, improponibile.

In Europa ci si sta sempre più indirizzando verso il trasporto collettivo a causa dei costi ambientali, delle emissioni di gas climalteranti (effetto serra), della diffusione di inquinanti pesantemente nocivi per la salute umana e animale, nonché degli incidenti sempre più frequenti a causa dell'incremento del traffico privato. Considerazioni appesantite dalla situazione *avvelenata* della Pianura Padana (una delle 5 zone più inquinate al mondo).


Ma davvero non vi sono alternative? Già oggi è in fase di realizzazione una strada ai margini del fiume Bobore che dovrebbe far ridurre il traffico di Corso Torino. Vi era inoltre un progetto - approvato dal Comune di Asti e dalla Provincia - che prevedeva due corsie "a raso" degli argini del Bobore, volta a facilitare l'afflusso in entrata ed uscita dalla città (con un costo previsto in 75/80 milioni di euro, il 22% dell'opera in oggetto). Ma la soluzione - soprattutto allo scopo di corrispondere alla filosofia ispiratrice dei protocolli di Kioto -, a nostro modo di vedere, deve essere più radicale: ci si dovrebbe orientare verso la cosiddetta "*metropolitana leggera*"; **abbandonando l'idea della TSO, opera non necessaria.**

Si tratterebbe cioè di utilizzare le linee ferroviarie oggi esistenti tra le stazioni di San Marzanotto, Serravalle e Portacomaro e quella di Asti. Se si costruissero adeguati parcheggi presso queste stazioni periferiche (ed a fianco di Corso Torino e Corso Alessandria) si assicurerebbero risultati rilevanti circa l'intercettazione del pendolarismo, sia da lavoro che da studio, sia per chi si reca in città per visite specialistiche o per assistere a spettacoli o eventi, per svariate attività o shopping. L'ingresso in città sarebbe limitato a episodi circoscritti: per il resto si fruirebbe della *metropolitana leggera* non intasando il capoluogo, consentendone una miglior vivibilità e riducendo il traffico odierno, gli inquinamenti e gli incidenti automobilistici.

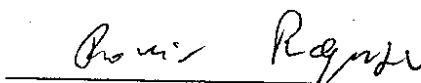
I costi relativi alla predisposizione dell'accennata rete di "*metropolitana leggera*" sono stati indicati dagli studiosi del settore in 30.000.000 € (l'8% della TSO). Fatte le opere alternative indicate, con un risparmio del 65% l'opera citata diverrebbe quindi sovrabbondante!

Rammentiamo infine che oggi il superamento dei limiti di legge (per molti degli inquinanti presi in esame - vedi rapporti della Regione Piemonte e dell'ARPA) è assai frequente e rivendica l'assunzione di misure drastiche; e questa soluzione sarebbe all'altezza della sfida proposta!

Il Presidente del Circolo


Giancarlo DAVAO

Il responsabile TSO del Circolo


Rosario RAGUSA

