



Partito Democratico
Gruppo Consigliare
Comune di Asti



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

E.prot exDSA - 2009 - 0028861 del 28/10/2009

Alla REGIONE PIEMONTE

Direzione Trasporti, Logistica, Mobilità ed Infrastrutture,

SETIS, Via Belfiore 23,

10125 TORINO

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



OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE

DEL TRONCO II LOTTO 1.DIR DELL'AUTOSTRADA ASTI-CUNEO

TANGENZIALE SUD OVEST DI ASTI

I sottoscritti Vittorio VOGLINO e Fabrizio BRIGNOLO, consiglieri comunali del Partito Democratico di Asti, nonché materiali sottoscrittori in nome e per conto della Città di Asti (nella

qualità di Sindaco e Assessore all'Urbanistica) dell'Intesa Istituzionale tra Comune e Provincia di Asti datata 19 aprile 2004

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 I.dir, progetto approvato dall'ANAS S.p.A., per l'avvio dell'approvazione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

- Che in data 19.4.04 è stata siglata L'Intesa Istituzionale tra Comune e Provincia di Asti che ha sancito alcuni principi fondamentali: l'attribuzione di caratteristiche autostradali come terminale dell'Autostrada A 33 all'attuale tangenziale sud-est di Asti; la natura non autostradale del collegamento sud-ovest; la funzionalità rispetto all'ospedale di Asti di quest'ultimo tracciato, etc;

presentano le seguenti

OSSERVAZIONI:

1) Richiesta di costituzione di un Osservatorio sulla TSO.

E' necessario affrontare le criticità del progetto in oggetto sfuggendo a dinamiche da scontro ideologico, ma focalizzando l'attenzione in maniera pragmatica sulle concrete problematiche tecniche ed ambientali, al fine di realizzare un collegamento a sud ovest della città di Asti (largamente auspicato dai cittadini astigiani) che contemperì le esigenze viabilistiche con quelle di tutela, salvaguardia e valorizzazione ambientale.

A tale fine occorre creare il "luogo" istituzionale in cui tutti i soggetti portatori di interessi possono esprimersi, alla presenza di tecnici competenti, che possano recepire i contributi forniti dagli osservanti e farli confluire nell'iter procedimentale.

Si richiede quindi preliminarmente agli enti in indirizzo di costituire un tavolo tecnico (una sorta di "osservatorio sulla TSO") al quale siano presenti i tecnici regionali e al quale invitare, oltre agli enti locali interessati (Comune e Provincia di Asti), anche i Comitati degli abitanti della zona

interessata e i rappresentanti delle forze politiche astigiane, al fine di esaminare nel dettaglio e in contraddittorio le osservazioni pervenute.

2) **Richiesta di esame e di inserimento di soluzioni tecniche migliorative ai sensi dell'art. 93 comma 3 D. L.vo 183/2006 e art.15 comma 12 DPR 21 dicembre 1999 n. 554.**

Com'è noto l'articolo 93 comma 3 del D. Lgs. 183/2006, il cosiddetto "Codice dei contratti pubblici" (riprendendo quanto già disposto dall'art 16 legge 104/90) prevede che *"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 ...".*

L'art.15 comma 12 DPR 21 dicembre 1999 n. 554 stabilisce che: *"Qualora siano possibili più soluzioni progettuali, la scelta deve avvenire mediante l'impiego di una metodologia di valutazione qualitativa e quantitativa, multicriteri o multiobiettivi, tale da permettere di dedurre una graduatoria di priorità tra le soluzioni progettuali possibili"*.

Nel caso di specie occorre integrare quanto proposto, mediante l'effettiva e reale *"valutazione delle eventuali soluzioni possibili"* al fine di soddisfare le esigenze cui il progetto dovrebbe dare risposta.

Si propongono quindi, in via gradatamente subordinata, le seguenti osservazioni specifiche.

2.1 Richiesta di esaminare la possibilità che il tratto previsto tra il viadotto in progetto per il superamento del fiume Tanaro e la viabilità locale (Cascina Giulia) sia realizzato secondo il diverso tracciato di "lungo Borbore" di cui allo "Studio di Fattibilità strada extra urbana sud-ovest" predisposto per conto del Comune di Asti dal Prof. Ing. Mario Villa nell'ottobre 2003.

Tale soluzione avrebbe i seguenti vantaggi:

- non interferirebbe con la zona densamente urbanizzata del quartiere di corso Alba;
- avrebbe molti più punti di collegamento con la viabilità locale;
- avrebbe costi inferiori;

- il risparmio dovrebbe essere reimpiegato in altre opere complementari al sistema autostradale Asti-Cuneo / Torino-Piacenza: in particolare il risparmio di spesa potrebbe essere utilizzato per :
 - o realizzare il sovrappasso sulla ferrovia in c.so Alessandria necessario per rendere più agevole il raggiungimento dal centro città al Casello Asti est;
 - o realizzare la cosiddetta “tangenziale di Quarto” già progettata dalla Regione Piemonte, indispensabile per collegare la nuova zona industriale di Asti al casello di Asti est;
 - o realizzare la prosecuzione della ex ss 457 verso Moncalvo (in direzione Milano) per connettere la zona nord est della provincia con il casello autostradale di Asti est;
 - o rilocalizzare l’impianto natatorio del Comune di Asti nella zona indicata dallo studio di fattibilità del Prof. Ing. Villa, con creazione di parco e riqualificazione della zona di Lungo Bobore della Città di Asti;
 - o la rimanenza del risparmio potrà essere reimpiegata per altre opere da concordare con gli enti locali ovvero potrà essere conteggiata ai fini di rivedere il piano finanziario di gestione dell’Autostrada Asti Cuneo con revisione al ribasso delle tariffe.

2.2) In subordine: richiesta di esaminare la possibilità che il tratto previsto tra il viadotto in progetto per il superamento del fiume Tanaro e la viabilità locale (Cascina Giulia) sia realizzato con una sola galleria in luogo delle due previste.

Atteso che la strada in progetto per la gran parte del tracciato è a due sole corsie (una per senso di marcia) e che la stessa viene prevista a quattro corsie nel tratto in cui si sdoppia nelle due gallerie sotto la zona di corso Alba, si chiede di valutare la possibilità che la stessa venga realizzata mediante una sola galleria, in cui far transitare entrambe le corsie (una per senso di marcia). Le ragioni di sicurezza a suo tempo poste a fondamento della scelta di realizzare la “doppia canna” potrebbero essere soddisfatte mediante realizzazione di uscite di sicurezza sul fianco della collina.

Tale soluzione avrebbe i seguenti vantaggi:

- riduzione dell'impatto ambientale (una galleria in luogo di due...);
- riduzione dell'impatto ambientale anche nelle zone adiacenti l'imbocco e l'uscita delle gallerie;
- miglioramento della sicurezza della strada: la soluzione progettata infatti prevede un punto pericolosissimo al momento del restringimento della carreggiata e il passaggio da quattro a due corsie: gli astigiani ricordano ancora i lutti che si contavano allorché la "tangenziale sud est" di Asti, in località Isola d'Asti, terminava con il passaggio (secondo modalità del tutto analoghe a quelle del presente progetto) da quattro a due corsie.
- il risparmio dovrebbe essere reimpiegato in altre opere complementari al sistema autostradale Asti-Cuneo / Torino-Piacenza: in particolare il risparmio di spesa potrebbe essere utilizzato per :
 - o realizzare il sovrappasso sulla ferrovia in c.so Alessandria necessario per rendere più agevole il raggiungimento dal centro città al Casello Asti est;
 - o realizzare la cosiddetta "tangenziale di Quarto" già progettata dalla Regione Piemonte, indispensabile per collegare la nuova zona industriale di Asti al casello di Asti est;
 - o realizzare la prosecuzione della ex ss 457 verso Moncalvo (in direzione Milano) per connettere la zona nord est della provincia con il casello autostradale di Asti est;
 - o la rimanenza del risparmio potrà essere reimpiegata per altre opere da concordare con gli enti locali ovvero potrà essere conteggiata ai fini di rivedere il piano finanziario di gestione dell'Autostrada Asti Cuneo con revisione al ribasso delle tariffe.

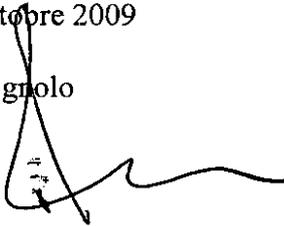
2.3) In ulteriore subordine: Richiesta che venga mantenuta su tutto il tracciato una viabilità a due sole corsie (una per senso di marcia) nel rispetto dell'Intesa Istituzionale tra Comune e Provincia di Asti datata 19 aprile 2004.

Tale soluzione avrebbe i seguenti vantaggi:

- riduzione dell'impatto ambientale anche nelle zone adiacenti l'imbocco e l'uscita delle gallerie;
- miglioramento della sicurezza della strada: la soluzione progettata infatti prevede un punto pericolosissimo al momento del restringimento della carreggiata e il passaggio da quattro a due corsie: gli astigiani ricordano ancora i lutti che si contavano allorché la "tangenziale sud est" di Asti, in località Isola d'Asti, terminava con il passaggio (secondo modalità del tutto analoghe a quelle del presente progetto) da quattro a due corsie.

Asti li 12 ottobre 2009

Fabrizio Brignolo



Vittorio Voglino

