

Al Ministero dell'Ambiente, Direzione Salvaguardia Ambientale
via Cintoforo Colombo n. 44, 00147 ROMA

Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione Generale per
i Beni Architettonici ed il Paesaggio
via San Michele n. 22, 00153 ROMA

Al la Regione Piemonte - Direzione Trasporti, Loggia Regione - SE 115
via Bellièvre 23, 10125 TORINO

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E. prot. DVA-2011-0021464 del 24/08/2011

Oggetto: Collegamenti Autostradale ASTI-CUNEO - Tronco II - Lotto I. Dir-
(Tangenziale di Asti) - Integrazione al Progetto Preliminare -
OSSERVAZIONI

Il sottoscritto RATTI ing. Aurelio, n. in Asti il 01-06-1934, residente
in Asti, Frazione Variglie 104, tel. 0141-208135

riassume ed integra le osservazioni
presentate nell'ottobre 2009 al Progetto Preliminare



OSSERVAZIONE n. 1: La Galleria San Pietro è soggetta a grave
rischio idraulico. Il Progetto ignora questo rischio.

La Galleria S. Pietro è soggetta al rischio di essere inondata da acque
sia dal F. Tanaro, in caso di alluvione, sia dal Rio S. Carlo, in caso
di violenti temporali. Il rischio deriva principalmente dall'ubicazione
dell'imbocco Sud della galleria su un'area storicamente colpita da
erosioni; è reso grave dal fatto che la galleria è un sottopassaggio
(ha cioè un profilo altimetrico "a corda molle").

Gli argini costruiti dopo l'alluvione del Nov. 1994 per la protezione
dal F. Tanaro, aggravano il rischio derivante dal R. S. ^{Carlo} ~~Carlo~~, costretto
oggi ad oltrepassare l'argine in una chiusa. Inoltre, anche la protezione
ne dal F. Tanaro è dubbia; trattarsi infatti di argini "attivi", che richiedono
oltre il perfetto funzionamento e la corretta gestione delle numerose
chiusure. Lo stato in cui trovano oggi le chiusure, e volte un anno mese,
oppure ridotte a deposito rifiuti, e l'assenza di un piano di gestione e

La mancanza di idrovore di soccorso (ipotizzate nel progetto degli argini) giustificano i dubbi, confermati da una recente indagine conoscitiva del Comune di Desti; confermati coi fatti anche dall'ANAS, che sta innalzando il piano viabile dell'A33 nel tratto Isola - Rocca Schiavino proprio fu difesa dal F. Tamaro, nonostante la struttura sia già "protetta" dall'argine che la fiancheggia.

Se si ripete tal quale l'emergenza idrometeorologica del novembre 1994, in zona S. Carlo oggi, argine ^{se} protetto, due sono le possibilità:

- 1) l'argine non "funziona", fu difetti alla chiusa sul R. ~~S. Carlo~~ ^{S. Carlo}, o altro, e l'area di imbocco della Galleria S. Pietro sarà sommersa come allora da 2 m di acque;
- 2) l'argine "funziona" e protegge dal F. Tamaro, ma la chiusa resta serrata per molte ore o giorni, e l'area sarà inondata dal Rio ~~S. Carlo~~ ^{S. Carlo} ($Q_{50} = 8.20 \text{ m}^3/\text{s}$)

Il rischio idraulico è quindi inevitabile, così come il pericolo che lo accompagna.

Perché il progetto ignora questo rischio? Forse perché non è chiaramente regolato nel PRGC, approvato nel 2002 appena dopo la realizzazione degli argini; né nel PAI, approvato nella sua versione attuale soltanto nel 2010.

OSSERVAZIONE n.2; L'impatto della Galleria San Pietro sulle falde acquifere è sottovalutato, o ignorato.

Si fa rilevare l'impatto della Galleria S. Pietro sull'ambiente idrico sotterraneo, specie nel tratto tra l'imbocco Sud e la collina; e' dovuto non tanto alla galleria in sé, quanto alle due pareti impermeabili, estesi dentro sino alle argille di base, necessarie per la costruzione della galleria artificiale. Esse costituiscono una "diga sotterranea" che interrompe integralmente i flussi idrici. Questo impatto - certo, presumibilmente molto alto e permanente - è sostanzialmente ignorato nel SIA.

OSSERVAZIONE n. 3: La scelta del sottopassaggio di C.so Alba è grave ed ingiustificata.

Sono regolate le conseguenze della scelta di attraversare C.so Alba con un sottopassaggio in galleria artificiale. Motivo di questa scelta è presumibilmente la ristrettezza del corridoio libero da costruzioni, disponibile per il passaggio in superficie.

Le condizioni cambiano con la recente previsione che la Tangenziale sia una strada di categoria C1; è quindi opportuno verificare la possibilità di tenerla in superficie e collegarla direttamente a C.so Alba. Scomparebbero il vicolo isolato e la galleria S. Pietro (osservazione n.1) e l'impatto della galleria sulle falde acquifere (osserv. n.2); in più, diventerebbe superflua la bretella San Carlo - Cavalcavia Gioielli.

OSSERVAZIONE n. 4: Manca nel Progetto lo studio della viabilità.

L'osservazione è in parte superata dal recente studio del traffico, rivelatosi di grande utilità. Purtroppo, forse perché tardivo, lo studio ha esaminato soltanto gli aspetti trasportistici dell'opera, così come già progettata, ignorando invece specifiche scelte progettuali di grande peso, meritevoli di riconsiderazione.

Con un ricorso più completo studio del traffico si potrebbero ancora esaminare - ad esempio - le seguenti possibili varianti, alla luce anche dei risultati del primo studio:

- 1) A Rocca Schiavina, collegamento della tangenziale alla S. Provin. Asti-Isola, anziché alla A33 come ora, svincolandola così dal sistema autostradale, di cui è apprensiva non necessaria;
- 2) A San Carlo, collegamento diretto a Corso Alba, con soppressione del sottopassaggio in galleria e della bretella San Carlo - Cavalcavia Gioielli;

3) Oltr'passata la collina di San Pietro, collegamento anche a V. D. Bianco (o strada per Ravignano), più importante forse di C. Alba fu l'ingresso in città.

Quanto alla Breccia per il Nuovo Ospedale, sarebbe utile uno specifico studio del traffico ospedaliero; può darsi che la breccia risulti di limitata utilità, o che ci siano alternative preferibili.

Utile sarebbe anche riconsiderare il vecchio progetto della "Strada lungo Bobore", preparato e sostenuto dal Comune in contrapposizione al progetto della Provincia (cioè, l'attuale), poi accentratamente a favore del progetto della Provincia per motivi più politici che tecnici, senza mai un vero confronto tra i due progetti sui vari piani (viabilità, fattibilità, ecc.).

OSSERVAZIONE n. 5: La coerenza del Progetto con atti ed atti pertinenti
(politici, amministrativi, giuridici) è molto incerta
(v. SIA - Quadro di riferimento programmatico -
Docum. 2 B6.1.1)

Si conferma: la coerenza o non c'è, o è incerta od ambigua.

L'atto politico-amministrativo più importante fu giustificare il ~~progetto~~ ^{progetto} è l'Accordo di Intesa istituzionale tra Comune e Provincia del 18 aprile 2004, col quale veniva scelto per la tangenziale il progetto della Provincia, il Comune era radicalmente contrario a questo progetto, cui contrapponeva il proprio progetto di "Strada lungo Bobore"; sottoscrisse l'accordo costretto dalle circostanze, solo "al fine di evitare ulteriori maggiori danni" (come recita l'V.d.g. del Consiglio Comunale del 5-4-2004). Due precise condizioni sono fissate nell'accordo: la costruzione di una rete correpiante a due corsie e l'attraversamento di Corso Alba in galleria: la prima condizione, dimostrata utile ed opportuna dal recente studio del traffico, non è stata rispettata; rispettata invece la seconda,

mai giustificata, né giustificabile, con uno studio di fattibilità.
C'è coerenza del progetto con l'accordo?

Asti, 20 agosto 2011.

Ratti