



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

E.prot DVA-2011-0021906 del 31/08/2011

Alla REGIONE PIEMONTE

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

AI MINISTERO DELL'AMBIENTE

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali,  
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 ALLE INTEGRAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE  
DEL TRONCO II LOTTO 1.DIR DELL'AUTOSTRADA ASTI-CUNEO  
TANGENZIALE SUD OVEST DI ASTI**

Il COMITATO TANGENZIALE SUD OVEST (di seguito Comitato TSO), inserito nell'Albo Comunale delle associazioni, rappresentato per il presente elaborato dall'Avv. Giorgio Caracciolo-Franco di Asti, presso il cui studio in Asti, P.zza Castigliano 2, ha già eletto 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 in seguito a tale deposito il Comitato scrivente ha presentato proprie osservazioni nei termini di legge, osservazioni dalle quali sono scaturite richieste di integrazioni al progetto, da parte del Ministero dell'Ambiente, Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale;
- che in data 25/06/2011 la Società AUTOSTRADA ASTI-CUNEO S.p.A ha comunicato il deposito di integrazioni al progetto preliminare già depositato, elaborate in risposta alle istanze del Ministero dell'Ambiente;

- che anche dal deposito delle integrazioni al Progetto presso il Ministero suddetto, ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs 152/06 decorrono ulteriori 60 giorni di tempo, per chiunque abbia interesse, per il deposito di osservazioni, anche con nuovi elementi valutativi e conoscitivi, richiamato integralmente quanto già esposto in seguito al primo deposito del progetto preliminare, presenta le seguenti ulteriori OSSERVAZIONI.

Operazione preliminare è quella di ribadire, nonostante le modifiche previste dalle integrazioni, la sostanziale INUTILITA' dell'opera in esame.

Per dimostrare anche in questa sede la fondatezza dell'affermazione appena espressa, si ritiene opportuno riportare il breve excursus storico già esposto, ma che anche ora può essere utile per capire come questa infrastruttura sia superata ed ingiustificata.

**“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!" Sembrerebbe 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 collegherà 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 golenale 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. Anche Di Pietro, a volte distratto, forse ignaro di cose astigiane, ha approvato.

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 come detto, 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. I vari elaborati di osservazioni, pare 26, inviati alla Regione e ai Ministeri hanno inevitabilmente costretto la P.A. a richiedere chiarimenti alla società costruttrice e alla progettista, in particolare – ed in sintesi- sotto questi punti:

- 1) relativamente alle alternative storiche evidenziare i luoghi di cui si tratta con opportuni riferimenti cartografici di sintesi;
- 2) approfondire la valutazione comparativa delle alternative locali presentate mediante analisi multi criterio e valutare la fattibilità di un'alternativa con tracciato integralmente di categoria inferiore;
- 3) approfondire le misure di compensazione precisandone la consistenza;
- 4) In fase di cantiere, approfondire la valutazione delle interazioni opera ambiente e le eventuali misure di mitigazione;
- 5) Sviluppare tali elementi progettuali coerentemente con l'attuale progetto preliminare;
- 6) Relativamente al sistema di gestione delle acque completare il quadro dei ricettori finali e estendere le valutazioni circa le interazioni opera ambiente. Acquisire parere autorità;
- 7) Integrare la valutazione visiva dell'inserimento dell'opera con riferimento all'attraversamento del Tanaro, del Bobore ed altri punti ad alto impatto visivo. Produrre confronti ante e post operam mediante simulazioni foto realistiche, attestandone la conformità geometrica.

Sostanzialmente, l'operato della progettista in risposta alle istanze ministeriali ha comportato la riduzione –per tutto il tracciato- della carreggiate da due ad una e del numero di corsie, ove previste due più quella di emergenza per ogni senso di marcia, in una più l'emergenza per ogni senso di marcia. In prossimità dell'immissione in galleria nel tratto C.so Alba/Valle San Pietro, lo svincolo viene trasformato in una rotatoria. Il tutto quindi è trasformato da un collegamento di tipo B (autostradale) ad uno di tipo C1 (stradale extraurbano).

Ora, a prescindere dall'evasione o meno dei quesiti, con le integrazioni prodotte dalla società progettista, giudizio che spetta più all'ente che li ha posti, il Comitato TSO ritiene di puntualizzare alcune questioni che tali integrazioni al progetto, ove comportanti vere e proprie modifiche al medesimo, hanno sollevato, o richiamare l'attenzione su problemi e criticità che le stesse non hanno risolto o non possono risolvere.

Per fare ciò, si proverà ad analizzare il progetto preliminare e poi le integrazioni.

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, se non attraverso la creazione di un lungo raccordo, denominato C.so Alba bis, ovvero una strada completamente nuova che andrà anch'essa ad occupare nuovo suolo, quasi sempre terreno agricolo fertile.

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) e sarà attraversata tutta la valle del Tanaro con un altissimo viadotto.

2. Ci sarà davvero un **miglioramento sostanziale del traffico urbano**? Per la realizzazione del Progetto preliminare non è stato fatto uno **Studio di Viabilità**. Poiché il Comitato TSO ha sempre sostenuto che esso è indispensabile, e che 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, se ne è sempre richiesta a gran voce la sua realizzazione. E ciò anche in considerazione del fatto che una città delle dimensioni di Asti non ha necessità di una circonvallazione completa, come Roma, Milano 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; dimostreremo comunque che i numeri sono contro la realizzazione dell'opera, rimandando ad apposito paragrafo che compiutamente svilupperà l'esame del progetto e delle sue integrazioni sotto l'aspetto viabilistico.

Tra gli elaborati che costituiscono le recenti integrazioni finalmente ne compare (file 2.1 DirP-dint.1.2.6) uno intitolato "Studio del Traffico" che si è posto come obiettivo quello di redigere un modello matematico che potesse fornire la dimensione dell'ipotetico traffico che potrà interessare la nuova rete stradale, al fine di individuare il livello di servizio che l'infrastruttura sarà in grado di offrire in base al traffico previsto. Si rimanda ad un'apposita sezione nel prosieguo del presente elaborato, pag. 29 e ss.

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. Quanto era già scarso nel progetto del 2009, ovvero l'esame serio e concreto delle **alternative**, continua ancora a mancare anche nelle integrazioni. 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: poiché non è dato sapere quale sarebbe il costo preventivato per la realizzazione della TSO secondo le modifiche del 2011, non è possibile operare un confronto oggettivo, ma si ricorda che l’opera prevista dal progetto preliminare del 2009 costerebbe circa 375 milioni di euro. Tale soluzione alternativa 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..

Il confronto con la tangenziale di Cuneo (lotto 1-6 deliberato il 21/2/2008), che costerà - per un totale di 7,5 km - 118,5 milioni di euro, ovvero 15,7 milioni al kilometro, è impietoso, eppure dovrebbe trattarsi di opere analoghe, per analoghi flussi di traffico.

Ogni ulteriore commento pare superfluo, ma non per questo si deve rinunciare ad analizzare criticamente queste cifre, anche nell’eventualità di una forte riduzione grazie alle modifiche del 2011, 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 contemplan 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.

Restano pertanto pienamente validi tutti i rilievi già operati relativi ai costi assolutamente esorbitanti, ai pericoli per la collettività (esondazioni, frane, intasamenti, distruzioni di aree agricole, etc.) messi in evidenza dagli esperti, al gravissimo impatto ambientale e alla sproporzione evidente tra tutti i fattori negativi citati e lo sperato vantaggio che deriverebbe (a parte la funzione di snellimento, estranea agli impianti autostradali) dalla costruzione dell'opera, e cioè un risparmio di qualche minuto di auto rispetto alla direzionale Asti Est - Torino con provenienza dal sud-ovest della provincia, e viceversa, risparmio che comunque potrebbe essere ottenuto con un ben più modesto ma efficiente collegamento periurbano tra la statale Alba-Asti e la statale 10 con tracciato,

opportunamente elevato per prevenire esondazioni, lungo sinistra Borbore, come da progetti di massima già esistenti. Il tutto come riportato e ribadito nelle osservazioni presentate a suo tempo sul primo progetto preliminare.

Specificamente per quanto concerne i costi previsti nel progetto, come già precedentemente osservato **va ribadito** in questa sede ed in tutte le sedi possibili che essi sono assolutamente esorbitanti, ingiustificabili, al di fuori di ogni proporzione con quelli calcolati per opere consimili non solo previste o in esecuzione in altri Paesi europei (nei quali, a detta di esperti interpellati, si tratta di non più di un terzo rispetto a livelli nostrani!) ma anche in altre zone nazionali (ad esempio, alta velocità o alta capacità). Particolarmente in un periodo come l'attuale in cui si parla tanto di risparmi, e considerando la freschissima -e pesantissima- manovra economica estiva, resa necessaria dal disastroso quadro macroeconomico non solo nazionale, non si vede come possa essere giustificabile - anche in rapporto all'utilità economica prevista, prevedibile e discutibile, all'incremento di occupazione di qualche decina di unità agevolmente impiegabili (sempre che ve ne sia la volontà: si pensi alle energie alternative o al riciclo dei rifiuti divenuto un business legale in Germania e da noi dato spesso in gestione alle organizzazioni criminali!) in lavori di ben superiore utilità sociale, e al gravissimo danno ambientale e urbanistico - l'enorme esborso di settanta e più milioni di euro per chilometro destinato sicuramente a lievitare con gli anni, come dimostrato dalle statistiche citate in precedenza circa l'applicazione della legge obbiettivo.

Sul punto non pare sia da escludere anche un'indagine dell'autorità giudiziaria.

5. Sarebbe interessante conoscere almeno in parte gli interessi reali e concreti perseguiti dai fautori ad ogni costo della t.s.o. Non certo quelli della città e della provincia, posto che i cittadini con la testa sul collo, e quindi presumibilmente anche gli entusiasti "autostradisti" che invitiamo a riflettere, non possono non rendersi conto della enorme sproporzione tra l'opera in progetto, il suo costo pazzesco, il danno ambientale e urbano irreparabile certificato dagli stessi esperti della società progettista, la "cantierizzazione" per anni e anni di una grossa parte della città, da un lato, e i presunti benefici dall'altra, riassumibili nella facilitazione dello scorrimento veicolare e in un modestissimo risparmio di tempo e conseguibili egualmente con la costruzione di una semplice strada di circonvallazione utilizzante le strutture già esistenti (il collegamento con la zona ospedale è facilmente realizzabile, con una spesa e un impatto decisamente minimi, dal tratto autostradale tra est e ovest To-Pc). E tanto meno interessi dei soggetti proprietari di terreni e soprattutto di edifici coinvolti nel progetto e certamente svalorizzati dalla vicinanza dei manufatti e dal traffico, o proprietari di edifici sovrappassati o fronteggiati da viadotti, il tutto ignorato o stravolto in qualche amena elucubrazione sulle possibili attenuazioni.



In attesa di spiegazioni convincenti, su cui lo scetticismo è d'obbligo, è concesso anche lanciare un allarme sulle prevedibili infiltrazioni negli appalti e subappalti di operatori inidonei o sospetti?

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.

L'ASL di Asti ha chiarito che non ha mai chiesto questo tipo di collegamento né questo tipo di infrastruttura: non registra infatti urgenze, emergenze e richieste di servizio o intervento tali da giustificare la realizzazione di un collegamento con il Sud della provincia Astigiana.

I c.d. "codici rossi" sono circa 3-4 al giorno, e comunque le Ambulanze, grazie a quanto previsto dal Codice della Strada, riescono ad avere tempi di attraversamento del centro cittadino, o di percorrenza delle tratte periferiche, sufficienti ad incontrare la domanda di servizio ed il livello di qualità ad essa richiesti

7. 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.

Non ultimo per importanza ma recentissimo per promulgazione (d. lgs. 121 dell'1/08/2011), va menzionato il neo art. 733-bis del Codice Penale, che ha introdotto il reato di "*Distruzione o deterioramento di habitat all'interno di un sito protetto.*" Siamo curiosi di sapere come costruttori, progettisti e committenza se la caveranno...

\*\*\* \*\*

Terminato questo quadro introduttivo, è ora opportuno scendere maggiormente nei dettagli, per un esame più approfondito del nuovo tracciato, come si presenta in seguito alle integrazioni, o meglio varianti, del giugno 2011. Presa finalmente visione per via telematica dei principali atti del nuovo progetto preliminare "ridotto" depositati in Provincia non si può che ribadire la totale contrarietà all'opera.

Per approfondire il tema del PAESAGGIO e l'enorme impatto che l'opera su di esso avrebbe, si ritiene utile fare un quadro viabilistico e trasportistico, iniziando dal sopranazionale, per poi scendere al nazionale ed arrivare al locale.

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)*

Focalizzando l'interesse delle presenti osservazioni sull'opera in progetto, circa **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 Borbore.*

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

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

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

*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 Ovest, costituirebbe un doppione di quella esistente.

Per di più, scendendo all'**ambito locale**, il progetto in esame, come nel 2009, è quello di una bretella (autostradale nel primo caso, chiamata autostradale ma senza esserlo nell'ultima versione che qui si esamina) 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.

Come già rilevato da osservatori specializzati, la riduzione delle dimensioni comporterebbe tra l'altro l'imbottigliamento del traffico in corrispondenza delle gallerie, a causa della differenza di capacità di queste rispetto ai tratti allo scoperto. Infatti in 2.1 dirP-rint.1.2.1 si dice espressamente che l'alternativa 1, prevedendo la riduzione dei raggi di curvatura da 1500 a 900 metri, comporta l'allargamento della sede stradale: con la conseguenza che o si abbassa drasticamente la velocità di marcia del traffico o si allargano anche le gallerie: si riduce il numero dei buchi e se ne aumenta il diametro? Siamo al punto di prima, se non peggio!

In generale si conferma che l'alternativa oggi proposta è soltanto una variante dei progetti precedenti dei quali conserva tutti i vizi di origine. Vediamoli

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, ovvero il tracciato "lungo Borbore". Ma con la riduzione, secondo le nuove indicazioni, del numero di corsie e, conseguentemente, la riduzione ad un'unica carreggiata, tale funzione viene inevitabilmente a mancare.

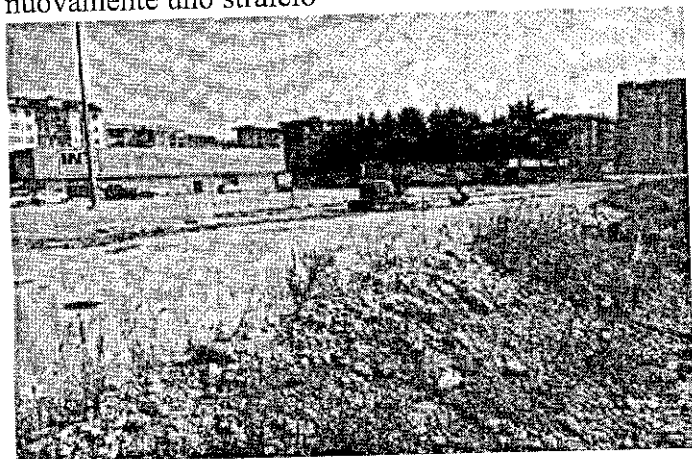
La modalità di intervento sul territorio, in un primo tempo del tutto avulsa da qualsiasi dialogo circa l'uso del territorio, ora in seguito alle prese di posizione degli enti locali, dei comitati, delle associazioni, dei liberi cittadini, ha subito un notevole cambiamento, nel senso della riduzione dell'impianto, con la modifica della tipologia dell'opera, da autostradale e a stradale extraurbana, ma ha fatto emergere in tutta evidenza altre, importanti, incongruenze.

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".

Ma se è realmente un'opera strategica di preminente interesse nazionale, perché ora si ammette di poterla realizzare anche con una tipologia C, stradale extraurbana? Qual era la necessità sentita da P.A., a tutti i livelli, di realizzare una bretella autostradale? Qual era la sua, tutt'ora indimostrata, utilità?

A tale proposito, giova ricordare un'altra circostanza che nella sua oggettività già di per sé toglie ogni significato all'opera: da una lettura del bisettimanale locale, "La Nuova Provincia", del 29 settembre 09, apprendemmo: "Presto la nuova strada per evitare corso Torino", e ne riportiamo nuovamente uno stralcio



Sono cominciati nei giorni scorsi i lavori di completamento dell'ultimo tratto della nuova strada parallela a corso Torino lungo il torrente Borbore. 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.

Se la TSO, (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.

Si ricorda 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). A parere di molti, anche l'effetto "sollievo" dei detti corsi cittadini sarebbe assai problematico, 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 (B 6.1.1, pagina 10, elaborato 2009) 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 relevantissimo 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".

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. 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 la si dal fatto 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?

Il quadro dei quesiti posti dal Ministero è obiettivamente ispirato dalla necessità di alleggerire il tracciato ed il suo impatto sotto i vari profili, ma dalle integrazioni recentemente prodotte dalla società costruttrice emergono comunque delle criticità che è bene evidenziare.

Primo.

Deve essere ancora completata la Asti-Cuneo nell'ultimo tratto da Rocca Schiavina ad Asti Est. Se si insiste a considerare la cosiddetta tangenziale s.o. parte integrante del complesso autostradale, sembra evidente che prima di pensare all'opera accessoria (tangenziale), la quale tra l'altro non prevede un collegamento diretto ad ovest con la Torino-Piacenza (per questo abbiamo sempre detto che si tratta in realtà, e secondo gli stessi progettisti, di una strada di circonvallazione, come viene riconosciuto negli stessi documenti degli enti locali richiamati nelle osservazioni presentate sul primo progetto preliminare), è strettamente necessario completare il sistema principale e cioè il



collegamento **ad est** (che è dato pacificamente come unico in tutta la documentazione depositata) tra le due autostrade, e cioè trasformare la tangenziale esistente in tronco autostradale a tutti gli effetti, o costruire in estrema ipotesi un tronco nuovo. Affermare, come fa una delle relazioni dell'ANAS (e della società mista), che la T.s.o. dovrebbe servire da alternativa durante la costruzione dell'ultimo lotto della To-Pc. è privo di senso. Nei sei e più anni che richiederebbero i lavori della t.s.o. si intende procedere o no contemporaneamente alla costruzione dell'ultimo lotto della To-Pc.? in entrambe le ipotesi la t.s.o. resterebbe quello che in realtà risulta dai progetti: una strada di circonvallazione dal costo spropositato e dall'impatto ambientale insopportabile, e contemporaneamente inutilizzabile, almeno per tutto il tempo dei lavori, per lo scopo preteso dall'ANAS; nel secondo caso il lotto Rocca Schiavina-Asti est sarebbe terminato tra 12-15 anni, ad essere ottimisti!

E poi, senza alcun collegamento diretto con la To-Pc, essendo fuori uso quello ad est per lavori in corso e inesistente, secondo il progetto, quello ad ovest, quale sarebbe l'alternativa?

Secondo.

Va ribadito che, secondo gli intenti palesati in tutti gli atti ufficiali e richiamati abbondantemente nelle osservazioni presentate a suo tempo sul primo progetto preliminare, la progettazione e la costruzione della t.s.o., a maggior ragione nella scala ridotta di cui agli atti ora depositati in Comune e in Provincia, **non possono rientrare** nel novero delle opere strategiche di interesse nazionale, come invece si continua a tenere a presupposto. Se si tratta di una strada destinata a distogliere il traffico dal centro urbano, come si ammette dai fautori dell'opera, sulla base degli dichiarazioni pubbliche e degli accordi di cui agli atti, essa va denominata, classificata, progettata e costruita secondo le regole applicabili alle opere di interesse locale o al massimo regionale.

E infatti. Come si legge nell'avviso di deposito e pubblicazione datato 20 giugno 2011, "l'infrastruttura lambisce il lato ovest della città di Asti e **si pone l'obiettivo di separare il traffico di scorrimento da quello locale, evitando che il primo attraversi il centro urbano, realizzando, di fatto, la cosiddetta tangenziale di Asti**". L'espressione "di fatto" appare superflua o equivoca: le realizzazioni in quanto tali sono sempre di fatto; a meno che si voglia intendere che "in diritto" le cose stiano diversamente. E comunque il traffico di scorrimento, essendo già previsto un unico collegamento tra le due autostrade, e cioè quello ad est (Asti est), va naturalmente incanalato sul tratto della To-Pc tra i due caselli est e ovest, nelle due direzioni. La "cosiddetta tangenziale" risulterebbe dunque, in sostanza, o una scorciatoia- doppiopista incompleta oppure una strada di circonvallazione con, al massimo, un accesso al nuovo ospedale, accesso facilmente realizzabile dal tratto autostradale suindicato della To-Pc. con una spesa infinitamente minore di quella prevista nel progetto preliminare.

In conclusione, l'inclusione nella legge obbiettivo è da ritenere **illegittima**. Vediamo il perché.

Si dice che il tracciato del progetto preliminare ricalca sostanzialmente il progetto del 2003 ma "ne cambia **sostanzialmente la funzionalità**; infatti non prevede più la connessione con lo svincolo a ovest mentre risolve le connessioni col nuovo ospedale" (connessione che, va precisato, resta facilmente realizzabile per altre vie, ad esempio con un collegamento diretto col tratto est-ovest della To-Pc riservato ai mezzi ospedalieri e di polizia). "Il tracciato" (a maggior ragione quello del progetto ridotto) "recepisce le varie indicazioni emerse nel lungo processo di maturazione per proporre una infrastruttura **di tipo tangenziale in cui si è data maggiore attenzione alle connessioni col territorio puntando sugli assi di penetrazione nella città da ovest e sul nuovo ospedale a nord**". Si ripete ancora una volta: che cosa ha a che fare una strada del genere col concetto di opera strategica di interesse nazionale? Concetto in cui rientrano sicuramente le due autostrade (To-Pc e Asti-Cuneo, questa ancora da completare) con i relativi svincoli e i manufatti di connessione; tale connessione è sempre stata prevista e considerata unicamente, in tutti i progetti, ad Asti-Est (salva una prima ipotesi per Asti-Ovest, poi abbandonata), con incanalamento del traffico extraurbano proveniente dal sud-ovest della provincia nelle due direzioni per Torino e Piacenza, e viceversa, sulla prima delle due grandi vie; non consta che le imprese che si occupano di costruire (e in seguito gestire) le autostrade debbano anche provvedere alle necessità delle singole circolazioni urbana e periurbana dei vari centri toccati o serviti che dir si voglia dalla rete autostradale, e per di più esigere e riscuotere, su una strada di circonvallazione, pedaggi di dubbia legittimità anche se questi fossero nella disponibilità dell'ente territoriale. In sintesi, si intende considerare e classificare un'opera - destinata in via esclusiva, come risulta chiarissimamente dagli stralci della documentazione sopra citata, a presunte necessità della circolazione urbana o periurbana (è quasi superfluo precisare che a chi transita semplicemente con qualunque provenienza sulle due grandi vie con direzione Torino, Cuneo o Piacenza o località vicine la "tangenziale sud ovest" non interesserebbe per niente, per la semplice ragione dell'assenza di un collegamento tra est e ovest diverso da quello già esistente sulla To-Pc) - come parte integrante di un sistema autostradale, in piena contraddizione con le parallele ripetute affermazioni, sopra sottolineate, secondo cui... "il cosiddetto collegamento" (che in realtà non è tale), **"ha perduto le caratteristiche geometriche e funzionali del progetto del 2003 sia per quanto riguarda la sezione stradale, non di tipo autostradale per l'intero collegamento, sia per il tipo di connessioni..."**.

In definitiva, si progetta di inquadrare tra le autostradali, con applicazione della legge obbiettivo, relative procedure e relativo regime dei pedaggi nonché col corredo di tutto l'apparato tecnico-burocratico-finanziario del caso, nonché la speditezza dell'iter di approvazione, un'opera che nello stesso tempo si afferma non essere tale: il che, unitamente alla enormità dei costi, rende il progetto

impugnabile davanti al giudice amministrativo (per illegittimità e illogicità manifeste) da parte, quanto meno, delle associazioni e degli organismi cui tale potere è legalmente riconosciuto; ma non sembra azzardato ritenere che l'impugnazione sia ammissibile anche a iniziativa di singoli cittadini o enti di fatto direttamente danneggiati, in prospettiva, dalla costruzione e dall'esistenza di un'opera dal costo assolutamente spropositato e destinato a lievitare col tempo (e magari, a pensar male, a subire interferenze di interessi non proprio cristallini), devastante per il paesaggio e l'ambiente, sostanzialmente inutile.

In linea di stretto diritto si potrebbe obiettare che la legge di delega 443/2001, c.d. Legge Obiettivo, recitando letteralmente "Il Governo... individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale...", manterrebbe separate le strutture pubbliche e private dagli insediamenti, con la conseguenza che il carattere strategico e di preminente interesse nazionale sarebbe previsto, ai fini dell'applicazione della legge obiettivo, soltanto per i secondi e non per le prime. Lettura che però non pare sostenibile per il suo manifesto contrasto con complesso e con lo spirito della legge, essendo pacifico (tanto è vero che in materia si è sempre parlato di "grandi opere") che la finalità della normativa era, nell'intenzione del legislatore delegante, la promozione e la velocizzazione di opere pubbliche, indipendentemente dalla loro natura, di interesse superiore a quello semplicemente locale. Diversamente, l'interpretazione letterale che si contesta consentirebbe un allargamento indefinito dell'applicazione della legge speciale - e per conseguenza di tutte le deroghe alla legislazione ordinaria previste dalla medesima, con tutti gli inconvenienti e gli abusi del caso e vanificazione dello scopo originario della normativa - ad opere anche di semplice interesse locale, quale certamente la "cosiddetta" tangenziale sud ovest.

La citata legge 443/2001 venne inserita nella finanziaria 2001 nell'ambito di un progetto ambizioso e congruamente reclamizzato (senza adeguato studio delle fattibilità complessive, specie finanziarie) della rapida realizzazione di un numero rilevante di grandi opere di interesse strategico nazionale; gli investimenti previsti per l'arco di dieci anni ammontavano originariamente ad oltre 125 miliardi di euro a carico per circa un terzo dell'Erario e per il resto di imprese private; in realtà, a consuntivo, dalle statistiche ufficiali risulta che sono stati reperiti sino ad oggi, in tutto, meno di 45 miliardi di euro di cui poco più di 11 effettivamente spesi; le opere previste da un lato sono aumentate senza freno a circa 350 e realizzate in minima parte, dall'altro sono servite più che altro a pagare progettisti e hanno contemporaneamente subito una enorme lievitazione dei costi (si parla del 280 per cento!); e per di più quelle iniziate sono rimaste spesso incompiute, con tutti gli sprechi e gli inconvenienti che si possono facilmente immaginare. Per quanto riguarda specificamente il progetto della t.s.o. non c'è ragione di pensare che le cose stiano diversamente; e non è affatto credibile, come i suoi fautori vanno dicendo, che l'opera, anche ridotta, sia finanziata sino all'ultimo euro. Siamo sicuri che i

privati (Grassetto-Gavio e c. o anche altri) siano ancora attualmente disponibili a sborsare centinaia di milioni per un investimento destinato ad essere completato tra sei-otto anni e più, crisi economica persistendo, senza adeguati correttivi in aumento delle contropartite a carico del contribuente (pedaggi, imposte, tasse etc.)? Siamo invece pressoché certi che i cittadini assisteranno per anni allo spettacolo delle opere, distruttive dell'ambiente urbano e del paesaggio, cominciate e mai finite.

E poi, contraddizione nella contraddizione, come si giustifica l'imposizione dei pedaggi, e quali pedaggi, su una tangenziale che viene considerata, ma non è, opera strategica di interesse nazionale sul piano della progettazione, del finanziamento e dell'esecuzione ma di fatto costituisce, come si asserisce poi negli atti ufficiali, una semplice strada di alleggerimento del traffico urbano?

L'ANAS pensi a completare, con i fondi a disposizione, la Asti-Cuneo e a rimediare i guasti del tracciato già in essere. E i fondi stanziati in applicazione della legge obbiettivo, se ci sono o ci sono ancora, vengano impiegati secondo la loro legale e legittima destinazione e non stornati - a detrimento delle risorse da impiegare esclusivamente nella realizzazione di opere strategiche di utilità nazionale le quali dovrebbero essere completate nel minor tempo possibile - a favore di interessi locali (quali il presunto alleggerimento del traffico cittadino o la miglior penetrazione nell'abitato, peraltro già intasato da un numero sempre crescente di vetture di ogni tipo, malgrado la crisi!) da soddisfare se del caso da parte di altri soggetti pubblici e con altri mezzi, se disponibili.

Sotto il profilo dei costi.

E' sufficiente leggere le tabelle di previsione. L'opera, pure nell'ipotesi ridotta, conserva il primato nazionale ed europeo dell'onerosità per unità di calcolo, metro o chilometro che sia. Il che è in contrasto stridente, tra l'altro, con le assennate osservazioni dei relatori secondo cui "...il collegamento non ha più le caratteristiche geometriche e funzionali del progetto 2003 sia per quanto riguarda la sezione **non di tipo autostradale per l'intero collegamento sia per il tipo di connessione alla rete stradale ordinaria che prefigura...**": osservazioni che da un lato, come si è già detto e si ribadirà più avanti, confermano la illegittimità dell'inserimento del progetto nella legge obbiettivo del 2001, e dall'altro rendono ancora più evidente, se possibile, la sproporzione clamorosa tra i costi in questione e i presunti benefici. L'affermazione ricorrente dei sostenitori dei progetti secondo cui "i cittadini non pagherebbero niente" e gli esborsi sarebbero sopportati interamente dalla società realizzatrice e affidataria della gestione futura non regge minimamente: intanto perché nel capitale della società già ci sono denari pubblici ed altri necessariamente seguiranno (è forse il caso di ricordare che l'ANAS, socio "pesante" della Asti-Cuneo, prende i soldi dal Tesoro e cioè dalle tasche dei contribuenti?) e poi perché comunque la stessa società, come è del resto nella logica del

mercato, si rivarrà verso il pubblico degli utenti con congrua fissazione delle tariffe di pedaggio e oneri vari.

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

Sull'impatto paesaggistico-urbanistico-ambientale.

Sostanzialmente non cambia nulla rispetto a quanto si era detto nelle osservazioni al precedente progetto preliminare. Il che era facilmente prevedibile dato il vizio di fondo del progetto nel suo complesso, concepito illogicamente come un doppione, incompiuto, a sud-ovest della città rispetto al tronco nord-est dell'autostrada Torino-Piacenza tra i caselli est e ovest. Il tracciato nuovo come il vecchio, specie per quanto riguarda i viadotti, "interferisce con le fasce di rispetto del Bobore, con l'oasi del Tanaro, con gli stagni di Belangero (oasi WWF); il rischio archeologico è a tratti molto alto"; gli stessi viadotti e gli svincoli alterano gravemente la situazione del verde pubblico e dei terreni agricoli in periferia cittadina, e altre gravi interferenze si registrano nelle zone residenziali ed industriali. Le proiezioni, anche di fotomontaggio, allegate alle relazioni e agli elaborati analizzati in sede di osservazioni al primo progetto preliminare restano tutte valide anche per quanto riguarda l'irrimediabile mascheramento del profilo urbano caratteristico ("skyline"); le dimensioni ridotte di viadotti e svincoli rispetto al primo progetto non apportano alcun miglioramento alla situazione, come è agevole constatare de visu. Nell'ipotesi 2 sono previste un'estensione dei cantieri nel campo base a sud di Corso Alba di almeno 26.000 mq., aree operative di 8100 mq. e più di 90.000 mq. occupati dal sistema di interconnessione; anche ammessa un riduzione nell'ipotesi 1, resterebbe il grave intralcio permanente alle normali attività cittadine e il risultato finale sarebbe il completamento dell'imbavagliamento della città "da tangenziali".

Come per la versione del 2009, anche gli elaborati integrativi 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.

Si richiama pertanto quanto già scritto nelle precedenti osservazioni circa il paesaggio, l'area del SIC, l'impatto ambientale in generale (il cui studio, ricordiamo, 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, elementi che le integrazioni non sembrano per nulla modificare), i problemi per suolo e sottosuolo, ambiente idrico, e, in merito alle novità inerenti l'atmosfera, si osserva quanto segue.

Per quanto riguarda l'impatto che l'opera determinerà sulla componente atmosferica in fase di realizzazione e successivamente in fase gestionale, si premette che né lo studio già presentato nel 2009 (rif. Documento 2.1DirP-rB.6.1.11), né tantomeno la relazione in risposta alle osservazioni sul suddetto documento formulate dai vari enti e soggetti, affrontano seriamente questo aspetto.

Si ribadisce anzitutto che la relazione nuovamente non contempla l'ipotesi di non realizzazione dell'opera, nonostante ne siano state già messe in evidenza i numerosi livelli di criticità, in molti casi anche di *rilevante* impatto, con *certa* probabilità di accadimento e con *nulla* possibilità di recupero nel lungo periodo.

Nello specifico dell'impatto sulla matrice “aria”, si ribadiscono per intero le osservazioni già prodotte e riportate nel paragrafo sottostante, che chiamiamo Allegato A, poiché nulla di quanto ivi contenuto ha trovato risposta, ad eccezione della presentazione dello Studio del traffico, che però risulta non soddisfacente.

Lo Studio del traffico avrebbe dovuto essere affrontato con l'obiettivo di capire quale sia il tracciato che meglio soddisfa la futura domanda di spostamento.

Invece è stato eseguito con l'obiettivo di capire se l'ipotesi scelta (l'unica presa in considerazione peraltro) fosse sufficiente a reggere il traffico futuro, ossia esattamente il contrario!

Dato lo studio infatti non possiamo sapere se l'opera più adeguata alla reale esigenza di spostamenti negli anni futuri sarà quella indicata o non piuttosto una strada urbana o addirittura il potenziamento del servizio di trasporto pubblico locale.

Non ci si chiede infatti se il traffico misurato e previsto siano di mero attraversamento o non piuttosto di confluenza dai Comuni esterni al Comune capoluogo: tale dato è fondamentale infatti

per capire se chi arriva in città ogni giorno lo fa perché vuole solo attraversarla o se è quella la sua destinazione finale. In questo secondo caso infatti, più che potenziare una bretella esterna, occorrerebbe un eventuale potenziamento delle strade di accesso alla città, la realizzazione di parcheggi di interscambio nelle aree periferiche dei suddetti accessi ed una creazione di un servizio navetta con il centro.

Sarebbe interessante capire quale sia il costo di questo intervento!

Da ciò discende evidentemente l'impatto certo sulla matrice atmosfera della scelta progettuale adottata: creare una nuova strada non potrà MAI migliorare la qualità dell'aria, semplicemente perché ogni nuova strada non diminuisce la quantità delle emissioni da traffico, ma le sposta (in questo caso solo di pochi chilometri). I dati della concentrazione di polveri sottili e di ossidi di azoto ci dicono invece che la qualità dell'aria è pessima in tutta la Pianura Padana e non basta dunque costruire una strada periferica per allontanare gli inquinanti dalla città.

Occorrono nuove politiche di tutela ambientale ed una visione più ampia delle alternative alle nostre abitudini di mobilità.

#### **Allegato A - precedenti osservazioni su 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.

### **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 chirotteri) 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?

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 palancolate, 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.

Questi tre punti, già esposti nelle precedenti osservazioni ed integrati da note specifiche sotto il punto di vista idraulico, circa il rischio legato alla costruzione e all'uso dell'infrastruttura in esame, paiono intoccati dalle integrazioni del 2011, a riprova del fatto, come si diceva supra, che i difetti dell'opera e le carenze di progettazione sono rimasti...

Un altro aspetto dell'infrastruttura in esame necessita un'apposita osservazione per la sua rilevanza, vale a dire la sua oggettiva e notevole **PERICOLOSITÀ**.

Tale aspetto è legato, al di là della semplicistica affermazione che si potrebbe fare che ogni strada è fonte di pericolo di per sé, comunque sia progettata e qualunque sia la sua morfologia e portata, ad alcune caratteristiche del progetto, che potrebbero anche essere considerate vere e proprie carenze progettuali, se non errori. In particolare, partendo da Sud, emerge che

a) all'altezza di Rocca Schiavina ed in corrispondenza dell'intersezione tra la A33 e la TSO, si avrebbe la coesistenza, a poche centinaia di metri l'uno dall'altro, sull'A33, di due svincoli, con le relative corsie di accelerazione per l'immissione e di decelerazione per l'uscita, a configgere tra loro, fino a sovrapporsi. Peraltro, lo svincolo attualmente esistente per C.so Savona andrebbe adeguato ai nuovi standard autostradali della A33, con ampliamento delle dimensioni ed aumento delle rampe. E relativi costi aggiuntivi.

b) Nonostante il collegamento con la A33, ed i raccordi di tipo autostradale, sulla tangenziale Sud Ovest potranno transitare veicoli di ogni tipo, biciclette, ciclomotori, trattori e mietitrebbia, ad es., o addirittura mezzi a trazione animale, quanto meno accedendovi dagli svincoli di C.so Alba, di Strada Falletti, di C.so Torino (SR 10): è evidente il pericolo che sorgerà dalla convivenza con veicoli veloci, leggeri o pesanti che siano, soprattutto in corrispondenza dei tratti in galleria, o in trincea. Attualmente il progetto di categoria C1 non solo non ha minimamente preso in considerazione una soluzione a tale problematica, ma ha viepiù aggravato la problematicità già

presente nella versione del Progetto preliminare a 2 corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia. E' evidente la necessità di affrontare e risolvere il problema della convivenza di tali mezzi, regolamentandone l'accesso.

c) Ultimo punto, strettamente collegato alla progettazione di gallerie sotterranee, per di più previste secondo il sistema "a corda molle", è quello dell'inondabilità e del rischio di allagamento del tunnel: è infatti noto che in prossimità dell'imbocco sud della galleria San Pietro nel 1994, in seguito all'esondazione del fiume Tanaro, vi fossero circa 2 metri di acqua: i segni ancora rimasti su alcune case sono eloquenti ed agghiaccianti; del pari, vi sono documenti filmati che riportano l'uscita dagli argini del torrente San Carlo, esattamente nel punto in cui è previsto lo svincolo (ora rotonda) tra la TSO e la nuova bretella, c.d. C.so Alba bis; infine, sempre a causa di abbondanti piogge, è accaduto che dalla colline di Valle San Pietro defluisse una grande quantità di acqua, trasformatasi in un fiume di fango e ghiaia, che copriva il C.so Alba.

Ora, non vi è chi non veda quali possono essere i rischio legati alla realizzazione di una strada che, addirittura, passa SOTTO C.so Alba, con enormi aperture per l'accesso proprio in zona sondabile o comunque allagabile: pare che questo rischio sia stato del tutto ignorato, o sottovalutato, solo dai progettisti della TSO, peraltro non certo nati e cresciuti sul posto. E ciò sia nel progetto del 2009, sia in quello di tipologia ridotta del 2011 che anzi, sotto questo punto di vista, ha reso la strada ancora più pericolosa, con l'eliminazione di una delle due canne della galleria.

E' intuibilissimo che cosa potrà succedere in caso di una nuova alluvione (anche più contenuta rispetto a quella del 1948 e del 1994), soprattutto in considerazione del fatto che il tratto in galleria della TSO, oltre che sotterraneo, è "a corda molle", ovvero tende ulteriormente a scendere per poi risalire, quindi avrà circa a metà del suo tragitto il punto più basso che, inevitabilmente, diventerà il più profondo, che raccoglierà acque da sud e da ovest, ovvero da entrambi gli ingressi

Le tre fonti di pericolo ivi descritte sono tali per cui già autonomamente potrebbero bastare a far tornare progettisti e costruttori sui propri passi: viste nel loro insieme DEVONO costituire un obbligo morale per provvedere in tempo.

Il Comitato scrivente cerca pertanto anche di lanciare preventivamente un monito ed un allarme al fine di scongiurare tragedie o comunque criticità che avrebbero un costo altissimo per la società.

## SULL'UTILITA'/INUTILITA' 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. Carenze che, come si è detto, sussistono anche in seguito alle integrazioni del 2011, e che di seguito esamineremo, ricollegandoci a pag. 5 del presente scritto, ove si accenna allo Studio del Traffico, con le seguenti considerazioni relative ai singoli capitoli

### 1 Premessa

Si legge nella premessa dello Studio di Viabilità che le previsioni di traffico allegate all'Accordo di Programma del 2004 necessitano di un approfondimento al fine di definire "**un nuovo scenario progettuale**" che non prevede più la Tangenziale Ovest di Asti come un collegamento autostradale tra l'A21 Torino-Piacenza e l'A33 Asti - Cuneo, ma come strada extraurbana secondaria C1 ad una sola corsia per senso di marcia.

Cioè si ammette che le previsioni di traffico che hanno giustificato l'avvio del processo progettuale della Tangenziale Ovest sono state sovrastimate e che verrà verificato se una realizzazione di una soluzione meno impattante possa costituire una soluzione più ottimale.

### 2 Finalità dello Studio

Come si legge "*lo studio si prefigge l'obiettivo di analizzare l'opera in progetto nel contesto attuale della rete infrastrutturale primaria del centro-nord Italia e di quella locale dell'area di studio, elaborando uno scenario di previsione del traffico sulla base delle previsioni di apertura della tangenziale Ovest di Asti e del completamento dell'Autostrada A33 Asti-Cuneo*", e non quella di evidenziare le criticità della rete stradale.

Dunque l'attuale Studio, come quelli che l'anno precedente, ha lo scopo di giustificare la realizzazione di un'opera e non quello di proporre una soluzione ai problemi concreti che affliggono la viabilità del nodo di Asti.

### 5 L'offerta di trasporto attuale e di progetto

Lo Studio di Viabilità al fine di individuare il livello di servizio della rete stradale a pagina 9 riporta la Capacità per corsia per ogni tipologia funzionale di strada, che per una Strada extraurbana è pari a 1'600 veicoli/ora.

Pertanto la **Capacità oraria** complessiva di veicoli nei due sensi di marcia della **Tangenziale Sud Ovest** di Asti, è pari a **3'200 veicoli/ora**.

## 6 La domanda di trasporto e la relativa zonizzazione

Lo Studio di Viabilità per individuare la domanda di trasporto ha analizzato i dati provenienti da diverse fonti riferite, non soltanto ad un ambito locale ma estese a tutta l'area del Nord Ovest, e su di un ampio orizzonte temporale:

- Piano Urbano del Traffico di Asti anno 1999;
- 14° Censimento generale della popolazione anno 2001;
- Accordo di Programma anno 2004;
- Spostamenti autostradali anno 2008;
- Rilevazioni del traffico anno 2011.

## 7 L'evoluzione della domanda di trasporto

La stima dei flussi di traffico sono stati effettuati tenendo conto di un incremento annuo della mobilità secondo tassi ipotizzati seguendo l'aumento medio annuo del traffico dell'autostrada A21 (pari a 1,5% annuo dal 2003 al 2009) e dell'aumento del tasso di motorizzazione della Città di Asti (pari ad 1%).

Si ipotizza che **tra il 2010 ed il 2016** ci sia un incremento annuo pari a 1,5%, cioè complessivamente del **9,3%** (valore ottenuto come sommatoria dell'incremento annuo composito) **ed entro il 2039** si avrà un incremento del 100% cioè il **raddoppio dei flussi di traffico**.

Può essere utile ricordare che l'Accordo di Programma del 2004 ed il successivo Studio d'Impatto Ambientale prevedevano per il periodo 2010 – 2016 un ottimistico incremento della mobilità del **37,9%**.

*Ma dai rilievi del traffico sulle Autostrade italiane relativi all'anno 2008 e ai primi mesi dell'anno 2009 (Fonte Autostrade per l'Italia), emerge un decremento 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**.

*Alla luce di quanto sopra, risultano alquanto discutibili le previsioni di crescita.*

*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.*

### **8 Applicazione della modellistica di simulazione alla rete di progetto**

Nel modello matematico utilizzato per definire la situazione di progetto sono stati utilizzati parametri per definire le più probabili scelte di mobilità, per i quali non è prevista una variazione nel corso del tempo; tra questi il **costo del carburante** pari a 1,45€/litro per mezzi leggeri (benzina?) e 1,35€/litro per i mezzi pesanti (gasolio?) ha subito **negli ultimi anni un costante incremento**.

Tale fenomeno e l'attuale **Crisi economica**, potrebbero portare ad una profonda rivisitazione dei nostri modelli di sistemi di trasporto a favore dei mezzi collettivi piuttosto che l'uso dell'auto privata.

Sarebbe opportuno inoltre verificare la validità del **Costo orario** per i veicoli leggeri pari **20€/ora** su strade locali e **35€/ora** su autostrade, in quanto solo determinate categorie sociali riescono a raggiungere tali livelli di reddito.

### **9 Le previsioni di traffico sulla tangenziale ovest di asti**

Il tracciato della Tangenziale Ovest è stato suddiviso in 5 tronchi fondamentali, per ognuno dei quali è stato calcolato il TGM (traffico giornaliero medio) ed il THP (Traffico nell'ora di punta), nel periodo tra l'anno 2016 l'anno 2039.

Per il Tronco 2 "Corso Alba - Strada Falletti" corrispondente al tratto centrale realizzato in galleria è stato previsto per il **2016** (anno del completamento della tangenziale) un **TGM** (Traffico Giornaliero Medio) di **6'386 veicoli** ed un **THP Flusso nell'ora di punta** di **575** veicoli.

Tali valori attualizzati all'anno 2010 corrispondono ad un **Traffico Giornaliero Medio 5'840** veicoli/giorno ed ad un **Traffico nell'ora di punta 526 veicoli/ora**.

Comunque si prevede che **Nessuno dei Tronchi** supererà nel **2016** un flusso nell'ora di punta di **1000 veicoli/ora** e nel 2039 un flusso pari a 1200 veicoli/ora.

**L'Allegato G** dell'Accordo di Programma del 2004 per la realizzazione della Tangenziale Ovest prevedeva un traffico nell'ora di punta di **2'950 veicoli/ora!**

Lo Studio si conclude affermando che *"l'infrastruttura in questione dimostra di essere in grado di sostenere il traffico previsto garantendo ottime performance prestazionali anche a lungo termine"*.

**Questa irresponsabile conclusione dimostra chiaramente la finalità giustificatoria di un'opera sostanzialmente inutile, considerato che la Tangenziale Ovest avrà una capacità oraria di circa**

3200 veicoli/ora pari a più di sei volte il traffico stimato; tale costosissima infrastruttura, anche in una prospettiva futura, risulterà ampiamente sottoutilizzata.

Letta diversamente, significa che **non serve assolutamente**, o il suo costo, intermini economici, sociali e di impatto ambientale é del tutto sproporzionato rispetto ai benefici e alla reale utilità: come costruirsi una tettoia di 3 mq in testa invece di usare un ombrello.

Un'analisi costi/benefici potrebbe descrivere più compiutamente lo scenario fallimentare a cui si andrebbe incontro se venisse realizzata la Tangenziale ovest.

## CONCLUSIONI e ALTERNATIVE

Il tracciato della Tangenziale Ovest è nato dalla volontà di alcuni Amministratori Locali mai supportata da una completa verifica trasportistica, piuttosto che dall'analisi oggettiva dei problemi della mobilità del nodo di Asti.

Se nella prima versione delle osservazioni, presentate nel 2009, si è ritenuto che lo Studio di Impatto Ambientale relativo al Progetto preliminare fosse **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, anche in seguito alle integrazioni il problema principale rimane, ed altrettanto il ns. giudizio rimane critico.

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**, e meno che mai lo è ora, in seguito allo studio del traffico ed ai nuovi dati ivi esposti, nonché in seguito alla modifica del tracciato a C1.

L'**utilizzo delle auto private** come principale mezzo di trasporto negli spostamenti sistematici ed occasionali continua a rimanere **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.

Nulla si tenta, né con il progetto preliminare né con le recenti integrazioni, per diminuire/correggere questo evidente problema, a sua volta causa di tutti i problemi sopra elencati.

Questo Studio di Viabilità per la prima volta nella storia della progettazione della Tangenziale Ovest ha definito un probabile bacino di utenza, che per dimensione non giustifica assolutamente la realizzazione di un'opera costosissima ed impattante.

Sfatato il mito della assoluta necessità di realizzare la Tangenziale Ovest, è assolutamente improcrastinabile l'attivazione di **una nuova politica dei trasporti** che risolva i problemi della mobilità della città di Asti, interessata da un'importante flusso pendolare di autoveicoli privati dai comuni limitrofi causa del fortissimo inquinamento atmosferico.

E' necessario creare **un sistema di trasporto alternativo all'utilizzo delle auto private**, inteso come sistema di trasporto integrato Treno+Autobus, come è ormai consuetudine trovare negli altri Paesi della Comunità Europea.

La nostra storica rete ferroviaria locale voluta da Cavour per permettere lo sviluppo economico delle agricoltura ed industria Piemontese, si trova oggi in una precaria situazione; la linea Asti – Casale Monferrato – Mortasa è stata chiusa per un problema di cedimento alla galleria di Ozzano e mancano i fondi per riaprirla

La realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità Torino – Milano ha assorbito tutte le risorse disponibili (circa 17 miliardi di Euro per il Piemonte), e tutto il Piemonte Meridionale non può utilizzarla in quanto mancano i collegamenti locali.

**I fondi destinati alla realizzazione della Tangenziale Ovest dovranno essere saggiamente utilizzati dagli Amministratori Locali per potenziare il sistema di trasporto pubblico, rendere più efficiente la rete stradale esistente e realizzare una rete di piste ciclabili.**

A titolo di esempio, alcune proposte per migliorare la viabilità di Asti potrebbero essere:

**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 del 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 predisposti dagli Arch. Mazzarolli-Currado 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,
- realizzare 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

\*\*\* \*\*

## CONCLUSIONI

Con le esposte osservazioni si ritiene di aver fornito una rosa di spunti per contestare e contrastare, con dati oggettivi, studi, valutazioni di opportunità e ragionamenti legati allo stato del territorio e ad un suo sviluppo sostenibile, sia il progetto preliminare della Tangenziale Sud Ovest di Asti, Lotto II 1.dir dell'Autostrada Asti-Cuneo, sia le sue recenti modifiche ed integrazioni, proposte a seguito dei quesiti del Ministero dell'Ambiente..

E' evidente che permangono questioni aperte e criticità che le Amministrazioni deputate dovranno farsi carico di esaminare e valutare con coscienza. All'esito della valutazione, si auspica che vorranno esprimere un parere negativo nei confronti dell'opera, stanti 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, ora come nel 2009, 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 o, come minimo, le condivide.

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!

Con osservanza,

Asti, 22 agosto 2011

Per il COMITATO TANGENZIALE SUD OVEST,

Giorgio Caracciolo-Franco

