

On. Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare
Dir. Gen. valutazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo 44
00147- ROMA

On. Ministero dei beni e delle attività culturali
Dir. Gen. Beni architettonici e paesaggio
Via San Michele 22
00153- ROMA

On. Regione Piemonte
Dir. trasporti, logistica, mobilità e infrastrutture -
SETIS-
Via Belfiore 23
10125 TORINO

Osservazioni al progetto preliminare modificato dell'opera denominata "Tangenziale sud ovest" di Asti, depositato e pubblicato il 25 giugno 2011.

Primo.

Deve essere ancora completata la Asti-Cuneo nell'ultimo tratto da Rocca Schiavina ad Asti Est. Anche insistendo (erroneamente) 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 si è 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 sud già esistente in tronco autostradale a tutti gli effetti, o costruire in estrema ipotesi un tronco nuovo. Affermare che la tangenziale sud ovest dovrebbe servire da alternativa durante la costruzione dell'ultimo lotto della To-Pc. è privo di senso. Come dire che prima di costruire o completare un'autostrada sarebbe necessario...costruirne un'altra! E comunque, 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 quella 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 asserito nel progetto; nel secondo caso il lotto Rocca Schiavina-Asti est sarebbe terminato tra 12-15 anni, ad essere ottimisti! E infine, 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?

A giudizio degli esperti la tangenziale già esistente può essere modificata sino ad assumere caratteristiche autostradali (ultimo tronco della Asti-Cuneo) **senza interruzioni totali del traffico ordinario** e sia pure con eventuali rallentamenti

Secondo.

Va ribadito che, in piena armonia con 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 afferma esplicitamente dai fautori dell'opera e 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-doppione incompleto 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.

Considerazioni sul punto. La cosiddetta legge obiettivo 443/2001 venne inserita nella finanziaria 2001 nell'ambito di un progetto congruamente reclamizzato (senza adeguato studio delle fattibilità complessive, specie finanziarie) di 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 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 vengono spesso denunciati. Per quanto riguarda specificamente il progetto della t.s.o. non c'è ragione di pensare che le cose starebbero diversamente; e non è credibile che l'opera, anche ridotta, sia finanziata sino all'ultimo euro.

Come si può essere sicuri che i privati siano ancora attualmente disponibili a sborsare centinaia di milioni di euro 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.)? O non succederà che i cittadini assisteranno per anni allo spettacolo di opere, distruttive dell'ambiente urbano e del paesaggio, cominciate e mai finite?

E poi, contraddizione nella contraddizione, come si giustificerebbe l'imposizione dei pedaggi su una tangenziale che viene considerata, ma non è, opera strategica di interesse nazionale sul piano della progettazione, del finanziamento e dell'esecuzione e tuttavia di fatto costituirebbe, come si asserisce poi negli atti ufficiali, una semplice strada di alleggerimento del traffico urbano, ma dotata di ben 1445 metri di gallerie e 1650 metri di viadotti; quale è la proporzione!?

Terzo.

Restano pienamente validi tutti i rilievi 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 lo svincolo della tangenziale sud da una parte e la statale 10 dall'altra 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 va ribadito 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 e come viene confermato da notizie di stampa, 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 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 lasciato spesso alla gestione di organizzazioni criminali!) in lavori di ben superiore utilità sociale, e al gravissimo danno ambientale e urbanistico - l'enorme esborso destinato sicuramente a lievitare con gli anni, come dimostrato dalle statistiche citate in precedenza circa l'applicazione della legge obbiettivo.

Quarto.

Sarebbe utile 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 non possono non rendersi conto della enorme sproporzione tra l'opera in progetto, il suo costo eccessivo, 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 utilizzando 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, è concesso anche lanciare un allarme sulle possibili infiltrazioni negli appalti e subappalti di operatori inidonei o sospetti? O su altrettanto possibili manovre speculative sulle aree prospicienti gli svincoli?

Dopo ulteriore esame per via telematica dei principali atti del nuovo progetto preliminare "ridotto" depositati in Provincia nel giugno 2011 non si può che ribadire la totale contrarietà all'opera.

Sotto il profilo strettamente tecnico.

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 la soluzione 2 (esiste confusione tra la dizione "alternativa" e "soluzione"), 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 trafori e se ne aumenta il diametro?

In generale si conferma che l'alternativa oggi proposta è soltanto, sotto il profilo dell'impatto in generale e dei costi, una variante illogica dei progetti precedenti, dei quali peraltro conserva tutti i vizi di origine.

Richiamando il puntuale studio dell'arch. **Currado** non si può che confermare, innanzitutto, la considerazione generale secondo cui all'inizio di questa vicenda (ridottasi ora alla incoerente previsione di una strada secondaria di categoria C 1) sta un progetto originario, del tutto superficiale e privo di analisi obiettiva dei problemi della viabilità del nodo di Asti, di alcuni amministratori locali. Ma soprattutto ne va sottoscritta in piena l'analisi tecnica particolarmente sul punto cruciale del contrasto tra i flussi di traffico astrattamente indicati nel progetto preliminare e quelli invece prevedibili in concreto, anche in proiezione sui prossimi 20-30 anni.

La sproporzione è a dir poco enorme. Infatti, per il 2016, anno del completamento previsto (ottimisticamente) della tangenziale s.o., gli stessi tecnici redattori del progetto prevedono un flusso di circa 6400 veicoli al giorno, con picco massimo in ore di punta di 575 veicoli/ora. Per contro, l'infrastruttura in progetto è calcolata per una **capacità** di circa 3200 veicoli/ora, circa **sei volte** il dato di previsione, con la spiegazione assolutamente inaccettabile che l'opera sarebbe "perfettamente in grado di sostenere il traffico previsto garantendo ottime performances anche a lungo termine". Conferma illuminante della totale discrasia tra il progetto (o i progetti) e i relativi costi economici, ambientali, urbanistici e anche di salute pubblica (che resterebbero fermi anche con la soluzione "strada C1" col tracciato e le opere in progetto, pur con la riduzione dei flussi) e le necessità concrete prevedibili. Un profano direbbe che si è messo il carro davanti ai buoi!

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 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, azionista della s.p.a. Asti-Cuneo, riceve i finanziamenti dal Tesoro e cioè dai 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.

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, come affermano gli stessi progettisti, "interferisce con le fasce di rispetto del Borbore, 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; In ogni caso resterebbe il grave intralcio permanente alle normali attività cittadine e il risultato finale sarebbe il completamento "da tangenziali" dell'imbavagliamento della città.

Non resta che richiamare le osservazioni del 2008-2009.

Sulla legittimità.

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 la connessione col nuovo ospedale" (connessione che, va precisato, resta facilmente realizzabile per altra via, ad esempio con un collegamento diretto col tratto est-ovest della To-Pc riservato ai mezzi ospedalieri, di soccorso 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: 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 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, 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 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, 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 obbiettivo, soltanto per i secondi e non per le prime. Lettura che però non pare sostenibile per il suo manifesto contrasto col 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.

Nell'audizione del pomeriggio del 19 agosto 2011 nel salone della Provincia di Asti presieduta dall'assessore Ferrarsi si è avuta piena conferma delle osservazioni critiche.

Primo. L'accordo del 2004 tra i rappresentanti gli enti locali che definiva urgente la necessità di supplire alle prevedibili restrizioni di traffico sulla esistente tangenziale causate dai lavori di trasformazione nell'ultimo tronco della AT-CN indicava logicamente ma anche letteralmente e per quanto possibile la rapida realizzazione (2-3 anni?) di una semplice via di circonvallazione in una zona già dotata di strutture viarie da sistemare opportunamente: niente a che vedere col megaprogetto in discussione che prevede lavori per sei-otto anni **prima** dell'inizio di quelli dell'ultimo tronco della AT-CN. Più di sette anni sono trascorsi invano e dell'ultimo tronco della AT-CN neppure si parla. La AT-CN sarà pronta tra 20 anni?

Secondo. Il tecnico delegato dalla s.p.a. ha affermato che resterebbe valido il progetto preliminare (quello del 2008) e che la variante depositata e pubblicata nel giugno scorso risponde alla richiesta del Ministero dell'Ambiente per lo studio di una soluzione "meno impattante". Ma la variante, a parte la permanenza invasiva di viadotti e gallerie secondo il tracciato primitivo, descrive un'impianto viario del tutto diverso, a due corsie anziché sei e classificato in categoria C1, secondaria. La scelta tra le due soluzioni, entrambe da respingere per le ragioni spiegate, resta un enigma.

Terzo. Lo stesso tecnico ha affermato pressoché letteralmente che *la variante o "progetto ridotto" è un'autostrada o un tratto di autostrada...ma non è un'autostrada!* Per forza, dato che si tratta di una *strada secondaria C1* che non ha niente a che vedere col *progetto preliminare del 2008*, il quale però, *contraddizione insanabile, resterebbe fermo!*

L'assessore ha letto per circa venti minuti il lungo verbale della riunione del 2004 dei rappresentanti degli enti locali e ha ribadito le note esigenze del traffico locale, facendo capire che si potrebbe ripiegare sulla variante o su qualcosa di simile ma senza rispondere ai quesiti essenziali di cui sopra.

In definitiva, il progetto o i progetti sono incondizionatamente da respingere.

Asti, 23/08/2011

Maria Augusta MAZZAROLLI
C.so Dante, 19 – 14100 ASTI

Laurana LAJOLO
Viale dei Partigiani, 21 – 14100 ASTI

Per adesione allegata pervenuta via fax Emilio GIRIBALDI
Via Cotti Ceres, 5 -14100 ASTI