

Osservatorio per la Tutela
del Paesaggio
di Langhe e Roero
o.n.l.u.s.



COMPLETAMENTO AtCn: INCONTRO CON LE ISTITUZIONI LOCALI ED I CITTADINI

Lunedì 21 Febbraio 2022
- ore 20.30 -

Sede: Via Franco Centro, 11 - 12051 Alba
e.mail: odplangheroero@gmail.com

AGENDA

1. I 6 INTERVENTI APPROVATI DAL CIPE, I CRONOPROGRAMMA, LE DUE CONFERENZE DEI SERVIZI,
2. LE OSSERVAZIONI AL LOTTO 2.6a (TRACCIATO IN ESTERNO) PRESENTATE DALL'OSSERVATORIO E DA ALCUNE ASSOCIAZIONI ADERENTI
3. IL CRONOPROGRAMMA DEL LOTTO 2.6b
4. LE OSSERVAZIONI ALL'ADEGUAMENTO DELLA TANGENZIALE DI ALBA ED IL SISTEMA FREE FLOW
5. LE OPERE COMPLEMENTARI
6. L'UNESCO
7. CONCLUSIONI

1. I 6 INTERVENTI APPROVATI DAL CIPE , I CRONOPROGRAMMA, LE DUE CONFERENZE DEI SERVIZI

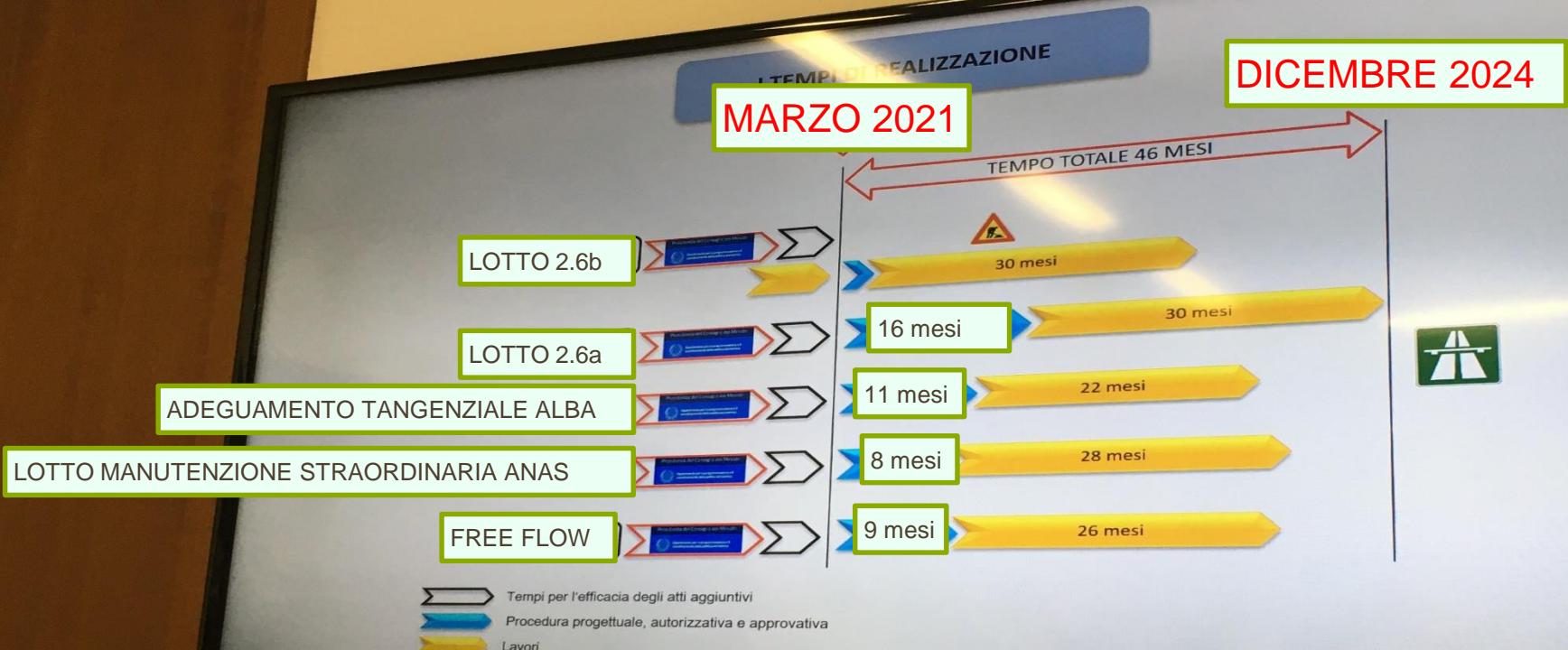
I 6 INTERVENTI APPROVATI DAL CIPE

1. Costruire lo **stralcio b** del Lotto 2.6 (Roddi – Verduno);
2. Costruire lo **stralcio a** del Lotto 2.6 (Verduno - Cherasco);
3. Adeguare la tangenziale di Alba;
4. Effettuare la manutenzione straordinaria su alcuni lotti eseguiti da ANAS;
5. Realizzare il nuovo sistema di esazione del pedaggio, tipo «free flow»;
6. Completare alcuni lotti in esercizio.

IMPORTI DI INVESTIMENTO PREVISTI DAL PEF

1. Stralcio b del Lotto 2.6:	142 ML€
2. Stralcio a del Lotto 2.6:	138 ML€
3. Adeguamento della tangenziale di Alba:	27 ML€
4. Manutenzione straordinaria su lotti ANAS:	11 ML€
5. Impianto di esazione pedaggio tipo Free Flow:	15 ML€
6. Completamento dei lotti in esercizio:	11 ML€
Importo totale PEF (Cross Financing):	345 ML€

I TEMPI DI REALIZZAZIONE APPROVATI PER 5 INTERVENTI



II CRONOPROGRAMMA DEL LOTTO 2.6a (1/3)

La messa in servizio dell'autostrada – in termini tecnici «**il percorso critico**» - è il Lotto 2.6a (Verduno-Cherasco);

La tanto sbandierata **anticipazione dei lavori del Lotto 2.6b non contribuirà in nulla e per nulla ad anticipare il completamento della Autostrada Asti-Cuneo**;

Il percorso critico è composto da 2 blocchi:

- **il processo autorizzativo**: parte dall'Atto Aggiuntivo della Convenzione del 2007, ossia il 6 marzo 2021, la durata prevista è di **16 mesi**, con prevista conclusione il **6 luglio 2022**;
- **le attività di cantiere**: i lavori, della durata di **30 mesi**, **iniziano il 6 luglio 2022 e terminano il 6 gennaio 2025**

II CRONOPROGRAMMA DEL LOTTO 2.6a (2/3)

Come sanno tutti coloro che hanno fatto il mestiere di programmatore dei lavori delle grandi opere, **la durata delle attività autorizzative è del tutto aleatoria**. Infatti, chi ha redatto il cronoprogramma del Lotto 2.6.a ha elencato tutti i passaggi in cui è articolato il processo, ma per ciascuna di queste è stato indotto, come sovente accade, ad indicare durate largamente ottimistiche:

- 3 mesi per la presentazione Progetto Definitivo (PD) + SIA;
- 5 mesi per Valutazione Impatto Ambientale (VIA) (**attualmente in corso presso il MiTE**)
- 2 mesi per l'aggiornamento del Progetto Definitivo;
- 1 mese per la Conferenza dei Servizi (CDS):
- 1 mesi per la revisione del Progetto Definitivo a valle delle decisioni della Conferenza dei Servizi;
- 1 mese per l'approvazione del PD da parte della DGVGA
- 2 mesi per la redazione del Progetto Esecutivo (PE);
- 1 mese per l'approvazione del PE da parte della DGVGA.

II CRONOPROGRAMMA DEL LOTTO 2.6a (3/3)

L'affermazione che le date del processo autorizzativo sono largamente ottimistiche è confermata dalle esperienze del passato e dal mancato rispetto della prima scadenza. Infatti i 3 mesi per la presentazione Progetto Definitivo (PD) e dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) sono diventati 6,5 mesi circa (dal 6 marzo al 22 settembre), cui va aggiunto circa 1 mese per l'emissione dell'Avviso al Pubblico da parte del Ministero della Transizione Ecologica (20 ottobre).

E' interessante notare che gran parte dei 4 mesi di ritardo già accumulato è di stretta pertinenza del Concessionario e non della burocrazia statale. Tant'è che il Concessionario, ben consapevole che anche sul rispetto delle successive scadenze ci sono forti dubbi, si è premurato di annunciare la possibile contrazione dei tempi di costruzione al fine di recuperare i ritardi del processo autorizzativo. Scaricando le colpe sulla burocrazia statale e non sulle errate previsioni del cronoprogramma collegato al PEF.

II CRONOPROGRAMMA DELL' ADEGUAMENTO DELLA TANGENZIALE DI ALBA

Il processo autorizzativo: inizia il 6 marzo 2021, la durata era prevista è di 11 mesi, mentre la durata dei lavori è prevista di 22 mesi, quindi **il completamento è previsto per il 6 Dicembre del 2023;**

I passaggi autorizzativi sono gli stessi già visti nella slide precedente. Siccome il progetto definitivo è stato presentato solo il 12 Gennaio del 2022, **accusa già un ritardo di circa 7 mesi. Attualmente è in corso da parte della Regione la procedura per la verifica della compatibilità urbanistica, poi la Regione comunicherà gli esiti al MIMS che avvierà la CdS.**

E' tuttavia doveroso segnalare che i ritardi registrati per questo intervento, che non si trova sul percorso critico, non costituiscono, al momento, motivo di preoccupazione, se non diventano eccessivi: i lavori connessi con l'adeguamento della tangenziale non potranno essere compressi come quelli del Lotto 2.6b.

LE 2 CONFERENZE DEI SERVIZI

Dai cronoprogrammi aggiornati dei due interventi (lotto 2.6a e tangenziale) è evidente che, allo stato attuale degli atti, **nessuno è in grado di prevedere le date delle due Conferenze dei Servizi**: quelle sono le **sedi in cui saranno assunte decisioni che potranno avere impatti rilevanti** per il futuro ambientale ed economico dei nostri territori.

Riteniamo che le due Conferenze rappresentino una grande opportunità per gli Amministratori locali e la società civile per influenzare e/o incidere sulle decisioni che verranno assunte. Per questa ragione, abbiamo ritenuto una necessità inderogabile approfondire con tutti voi i tanti temi che sono sul tappeto e **lavorare tutti assieme per individuare gli obiettivi sui quali le opinioni possono convergere** per provare a costruire una **piattaforma comune** che consenta ai nostri territori di trarre il miglior risultato possibile da questa annosa vicenda.

2. LE OSSERVAZIONI AL LOTTO 2.6a (TRACCIATO IN ESTERNO) PRESENTATE DALL'OSSE **RVATORIO E DA ALCUNE ASSOCIAZIONI ADERENTI**

LE OSSERVAZIONI E I PARERI AL LOTTO 2.6a PRESENTATI AL MiTE (Ministero della Transizione Ecologica)

Le attività del Lotto 2.6.a sono ad uno stadio più avanzato rispetto a quelle dell’adeguamento della tangenziale di Alba. Per il Lotto 2.6.a è già stato pubblicato l’avviso al pubblico il 20 ottobre 2021 con scadenza per la presentazione delle Osservazioni il 19 Dicembre 2021.

Dal sito del Ministero risulta che hanno presentato le loro osservazioni l’Osservatorio e altre associazioni aderenti, mentre hanno presentato i loro pareri la Provincia di Cuneo – Ufficio Valutazione Impatto Ambientale e la Regione Piemonte, che al suo interno contiene le Osservazioni del Comune di Verduno e di La Morra.

LE OSSERVAZIONI DELL'OSSEVRATORIO

Nota metodologica (1/2)

- Il vice ministro Morelli ci ha definiti «**ambientalisti da salotto**» **confondendoci con quelli che dicono NO per partito preso**. Le nostre Osservazioni al progetto lo smentiscono: noi siamo gli **ambientalisti che vogliono che l'Asti-Cuneo sia completata** nel più breve spazio di tempo possibile. Siamo per il SI', ma non un SI' ad occhi chiusi, **ma «A PATTO CHE»**:
- A PATTO CHE siano **rispettate le norme in vigore** nel nostro paese in campo ambientale, paesaggistico e sulla sicurezza, incluse quelle suggerite dal semplice buon senso;
- A PATTO CHE sia stato fatto **ogni ragionevole sforzo per ottimizzare il progetto** sotto tutti i punti di vista, e non solo quello finanziario;

LE OSSERVAZIONI DELL'OSSEVRATORIO

Nota metodologica (2/2)

- A PATTO CHE siano **rispettate le regole della trasparenza**. Il che vuol dire, ad es., evitare di pubblicare più di 500 elaborati - molti dei quali totalmente inutili per farsi un'idea chiara del progetto - ben sapendo che pochissimi avranno il tempo e la pazienza di andare a leggerseli, e pubblicare invece quei documenti che potrebbero anche risultare «scomodi»;
- Ma, soprattutto, A PATTO CHE sia stato fatto ogni **ragionevole sforzo per rispettare l'intelligenza dei cittadini** che hanno il sacrosanto DIRITTO di essere convinti che la soluzione che alla fine verrà realizzata sia la migliore tra quelle ragionevolmente possibili.

E' con questo spirito che l'Osservatorio ha redatto le proprie Osservazioni, affinché i cittadini possano acquisire la certezza che è stato fatto tutto quanto possibile per ricercare il bene della comunità e non quello di pochi fortunati.

1° OSSERVAZIONE (1/2)

In campo internazionale, come pure oggi in Italia, **gli Studi di impatto Ambientale devono analizzare ogni ragionevole alternativa del progetto in studio.**

Quando però il lettore va al paragrafo dello SIA intitolato «L'evoluzione dell'iniziativa e le alternative» scopre che all'analisi delle alternative sono dedicate poche righe, che in sostanza dicono: «poiché non ci sono le necessarie coperture finanziarie, si è ritenuto opportuno predisporre una nuova soluzione progettuale che prevedesse la realizzazione di un tracciato all'aperto dove era prevista la realizzazione di una galleria.» **Punto! L'analisi è finita e la discussione è chiusa!**

Con quelle due frasi sono stati buttati nella spazzatura 16 anni, dal 2000 al 2016, di studi, progetti definitivi, progetto esecutivo, Valutazioni di Impatto Ambientali, analisi economiche finanziarie del progetto del tratto 2.6.a con tracciato in galleria. Non una parola di analisi delle due soluzioni dal punto di vista ambientale, come esplicitamente previsto dalle norme citate dallo stesso SIA.

1° Osservazione (2/2)

- Come Osservatorio riteniamo che questo sia stato un **modo di procedere profondamente scorretto**. Non riteniamo sia possibile cancellare tra le soluzioni ragionevolmente possibili quella con tracciato in galleria senza un confronto serio, documentato sui diversi impatti delle due soluzioni. Riteniamo che lo SIA presentato dalla Società Asti-Cuneo sia carente di questa analisi e chiediamo che la documentazione sia completata con l'analisi comparata richiesta dalle Norme italiane.
- Si tratta di confrontare le due ipotesi facendo lo sforzo di essere i più obiettivi possibile. Non chiediamo la luna: entrambe le soluzioni sono già state analizzate in tutti i loro aspetti. Si tratta di metterle a confronto, senza tanti fronzoli, in modo che i cittadini possano comparare i pro e i contro di entrambe. La società PROGER incaricata dal proponente di redigere lo SIA del Lotto 2.6.a ha sicuramente tutte le competenze necessarie per svolgere questo compito in un tempo ragionevole.
- Chiediamo quindi semplicemente il rispetto della Norma vigente in Italia e degli standard internazionali, ma soprattutto chiediamo il rispetto dei cittadini, che, come già detto, devono essere convinti che la soluzione proposta è la migliore delle soluzioni possibili.

2° Osservazione

- Un recente documento della **Commissione Europea del febbraio 2021** impone agli stati membri che in caso di investimenti in infrastrutture in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità, o in prossimità di esse - e tra queste cita esplicitamente i siti del patrimonio dell'Unesco - sia effettuata la valutazione denominata DNSH (acronimo della frase inglese **Do No Significant Harm, ossia che non arrechi danno significativo**) in quanto la VIA potrebbe non trattare tutti gli aspetti richiesti da tale valutazione.
- L'area oggetto delle opere del Lotto 2.6.a è inclusa nella buffer zone del sito Unesco: “I Paesaggi vitivinicoli del Piemonte: Langhe-Roero e Monferrato” ed è in diretta connessione con l'altro sito Unesco, denominato “Residenze Sabaude – Complesso Carloalbertino di Pollenzo”.
- Si tratta quindi semplicemente di rispettare una norma in vigore. Per questo motivo l'Osservatorio ha richiesto che la valutazione DNSH sia inclusa nell'elenco dei documenti da presentare al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS) da parte della Società Asti-Cuneo. **Pena il mancato completamento della pratica VIA.**

3° Osservazione (1/2)

- Le Linee Guida prescrivono che l'analisi delle soluzioni ragionevoli includa anche l'alternativa 0, ossia la soluzione di non fare nulla. Nel caso dell'Asti-Cuneo l'ipotesi di non fare nulla non è neppur lontanamente da prendere in considerazione, ma va dimostrata la necessità dell'intervento. L'unico documento che ne può certificare i vantaggi è l'analisi trasportistica della viabilità esistente e come questa venga migliorata dalla presenza della nuova infrastruttura.
- **Dell'analisi trasportistica, nello SIA, non c'è traccia:** è riportata solo una scarna tabella con i volumi di traffico previsti lungo il tratto Cherasco-Nuovo svincolo di Alba Ovest nell'anno 2032. Nella fattispecie: 14.600 Veicoli Teorici Giornalieri Medi (VTGM), di cui il 21% circa (3.100) di veicoli pesanti. Non abbiamo rintracciato alcuna analisi alla base di quella valutazione, che differisce sostanzialmente sia dai risultati riportati nello SIA del tracciato con galleria (VTGM = 21.500) sia dai passaggi realmente registrati tra Castagnito e Asti (circa 8.500). Il PEF di una autostrada è calibrato su quei numeri che, in molti casi come nel nostro, sono volutamente sovradimensionati per dimostrare la sostenibilità economica dell'infrastruttura: nella gara di appalto quel numero era stato ipotizzato pari a 26.500 circa, il fatto che il numero reale di passaggi registrati tra Castagnito ed Asti sia pari a circa 8.500 ha permesso al Concessionario di bloccare i lavori dimostrando la non sostenibilità del PEF.)

3° Osservazione (2/2)

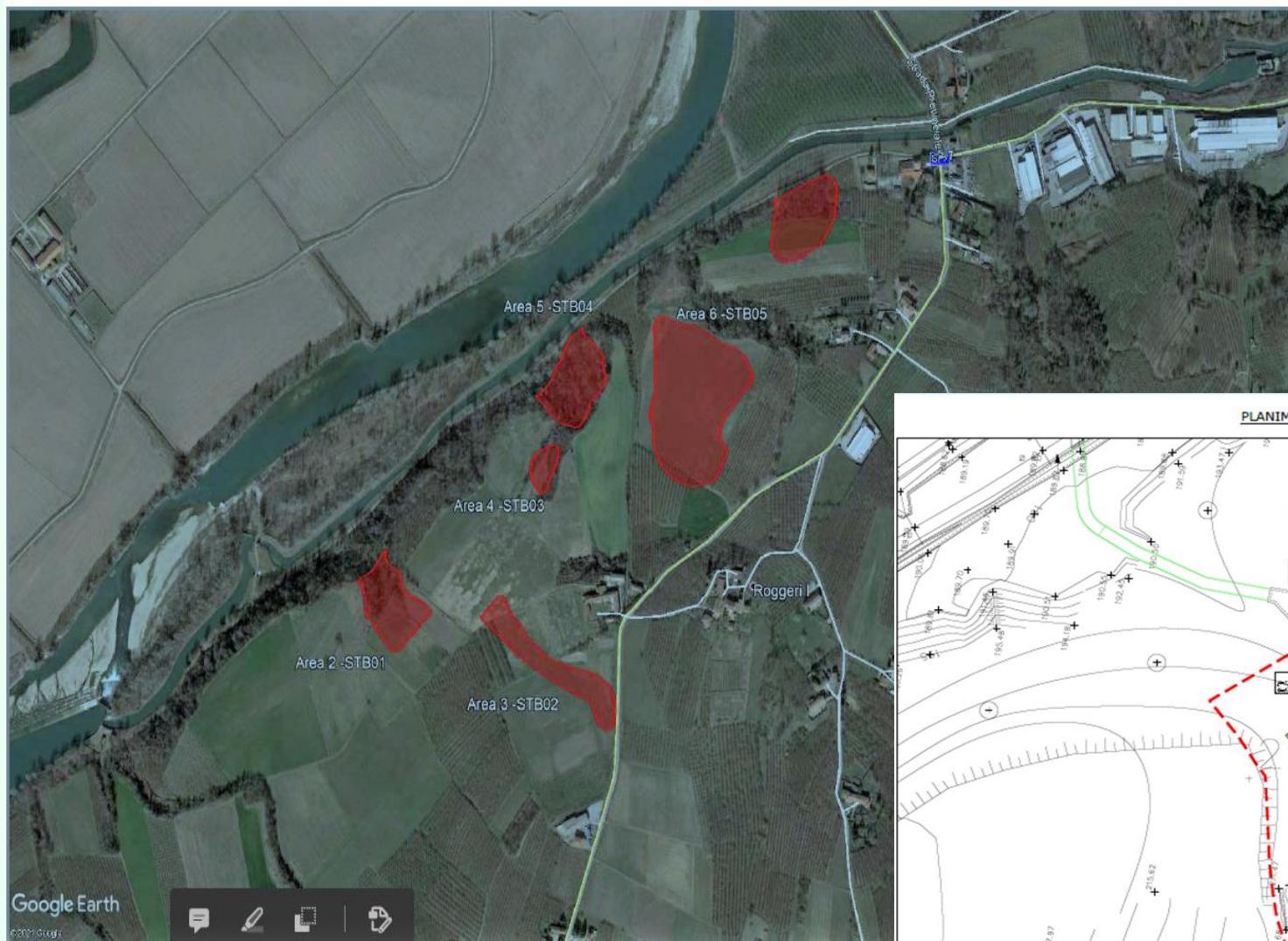
- La conseguenza di una **sovraffolla** del numero dei veicoli medi giornalieri si porta quindi dietro, come minimo, la richiesta di un **aumento delle tariffe** o, nel nostro caso, del valore di subentro. Come d'altro canto già ventilato nella Delibera CIPE del maggio 2020.
- La sovraffolla di quel numero si porta dietro anche la sovraffolla dei vantaggi sulla **viabilità locale**, che risulterebbe meno sgravata dal traffico di quanto si spera. Ne consegue che gli abitanti delle Langhe e del Roero, qualora la stima si rivelasse sbagliata per eccesso, sarebbero, come si suol dire, cornuti e mazziati perché avrebbero le strade locali ancora intasate e le tariffe aumentate. Solo la gratuità risolverebbe il problema radicalmente.
- L'intasamento delle strade comporta necessariamente un **incremento dell'inquinamento** di tutti i tipi, per cui la VIA non può prescindere dalla analisi trasportistica. Ed è questo il motivo per cui l'Osservatorio ne richiede l'inserimento tra i documenti da produrre da parte della Società Asti-Cuneo.

4° Osservazione

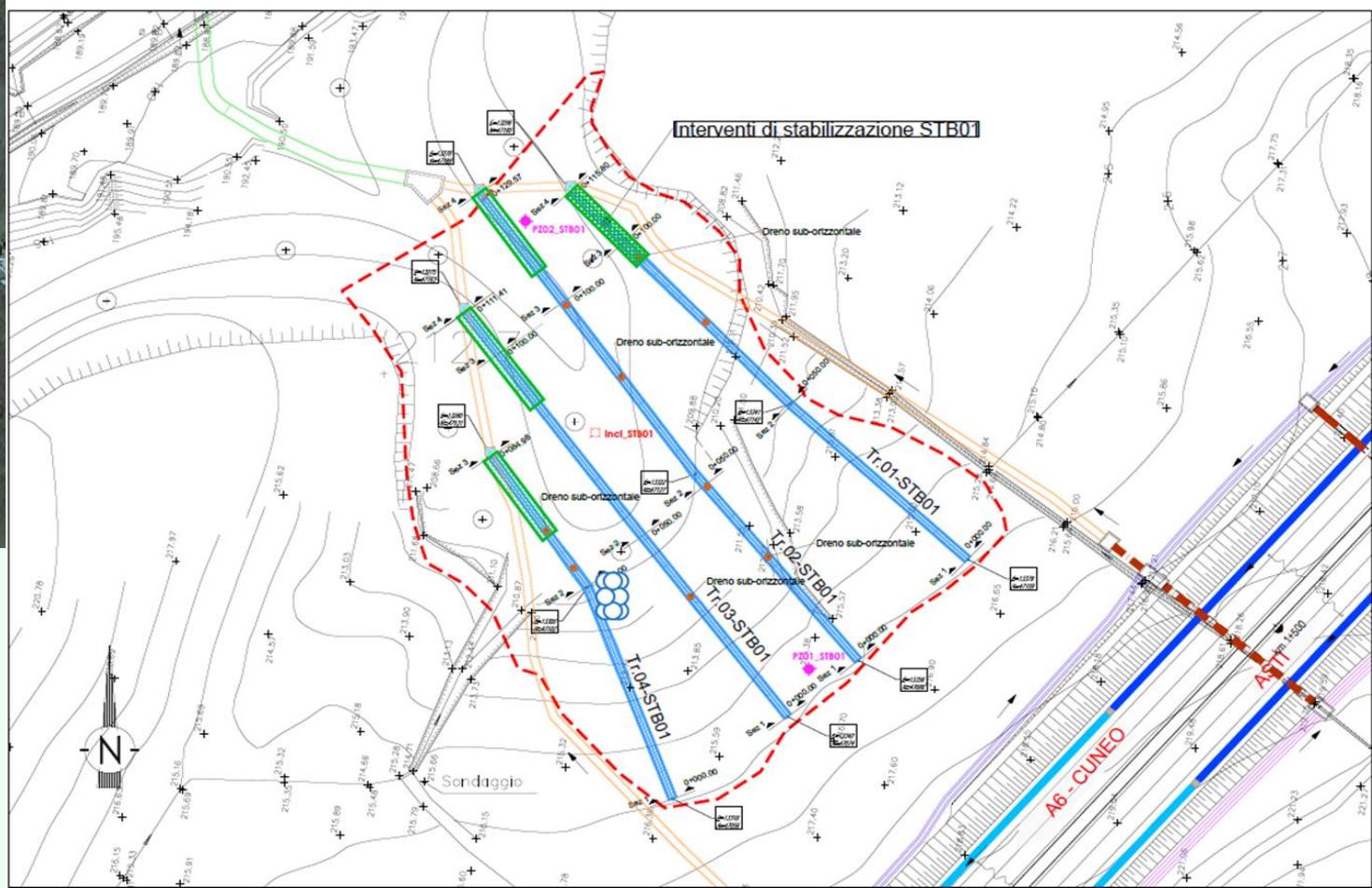
- Sempre le Linee Guida più volte citate prevedono che «*lo studio delle alternative progettuali deve tener conto degli effetti dei cambiamenti climatici*».
- Il richiamo ai cambiamenti climatici è quanto mai opportuno per la parte relativa alla definizione degli eventi pluviometrici critici. Tale definizione è stata infatti operata sulla base dei dati disponibili dal 1928 al 2006: un periodo del tutto incongruo per valutare gli effetti dei cambiamenti climatici.
- Non solo: la metodologia della ricerca degli eventi con tempo di ritorno assegnato per addivenire al dimensionamento delle opere è soggetto a forti critiche in campo scientifico internazionale quando c'è di mezzo la sicurezza dei cittadini.
- Per questi motivi l'Osservatorio ha richiesto che al proponente fosse prescritto di rivedere il progetto delle opere **considerando eventi alluvionali estremi o incrementando i relativi franchi di sicurezza**

5° Osservazione (1/2)

- Il fattore che a suo tempo aveva fatto propendere per la soluzione in galleria era la presenza sul versante della Collina di Verduno “*di terreni con caratteristiche geomeccaniche estremamente scadenti ed è in condizioni di stabilità quiescente.... La bonifica dell'area di potenziale frana, effettuata con tecniche di regimazione delle acque di ruscellamento e l'intervento di drenaggio delle acque all'interno della coltre instabile è risultata di notevole impatto e l'efficacia della soluzione veniva subordinata ad una periodica manutenzione, mirata a mantenere in efficienza il sistema*”. Così si era espressa l'ANAS nel 2001 presentando il progetto definitivo del tratto in oggetto con la soluzione in galleria;
- Il **nuovo progetto ha individuato 6 aree di potenziale frana**, per le quali propone la soluzione di bonifica con un canale a sezione trapezoidale lungo tutto il bordo destinato a raccogliere l'acqua di ruscellamento e la realizzazione di un drenaggio semi-profondo costituito da una serie di trincee posizionate lungo le linee di massima pendenza e una tubazione forata di drenaggio posata sul suo fondo.



PLANIMETRIA INTERVENTI STABILIZZAZIONE AREA INSTABILE N.2 STB01 - SCALA 1:500



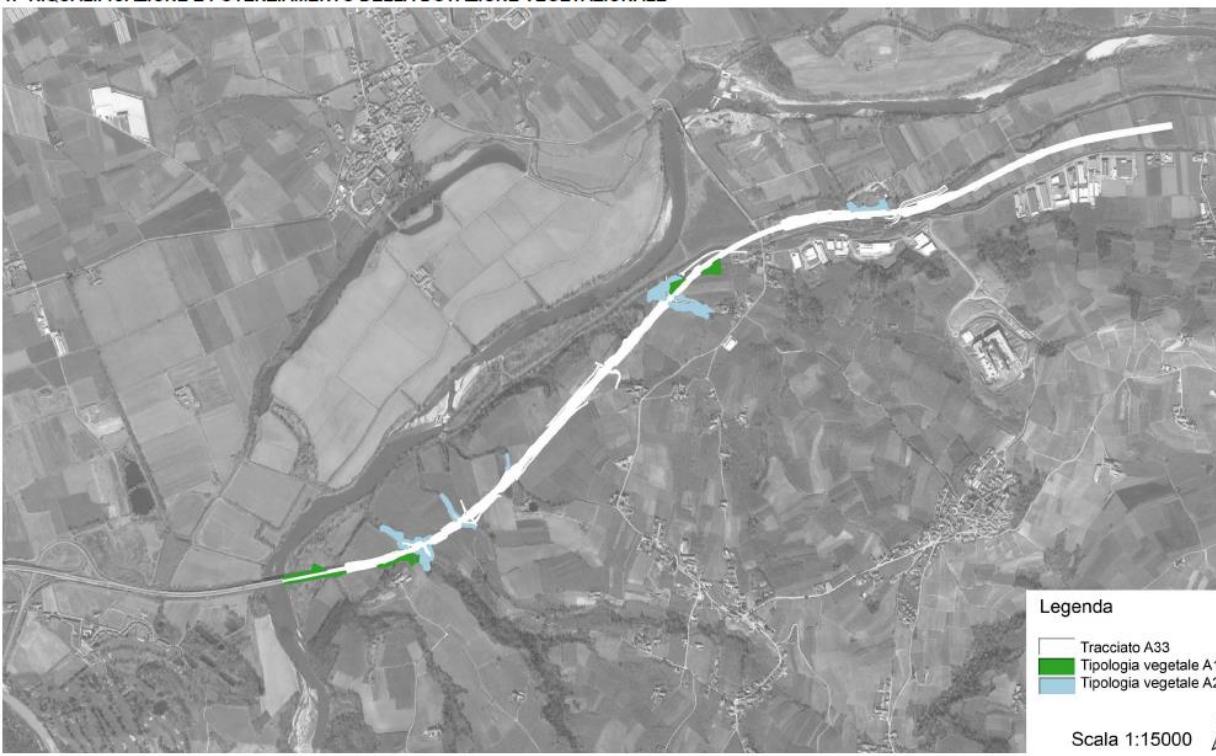
5° Osservazione (2/2)

- Gli interventi di bonifica delle aree di potenziale frana sono esattamente quelli descritti dall'Anas, ma le aree interessate paiono essere decisamente meno estese di quelle a suo tempo ipotizzate. Ne consegue che dagli elaborati di progetto della Società Asti-Cuneo **il problema della stabilità dei pendii risulta fortemente ridimensionato**;
- Nulla viene però detto sui possibili utilizzi di quelle aree, salvo porre dei limiti alla coltivazione nelle parti terminali delle tubazioni di drenaggio. Come pure nulla è detto sulla manutenzione del sistema di raccolta delle acque di ruscellamento;
- Onde evitare **contenziosi con i proprietari dei terreni** che vedrebbero l'accesso agli stessi reso difficoltoso dalla presenza dei canali trapezoidali lungo il loro bordo, l'Osservatorio richiede venga imposta la prescrizione di includere tali aree nell'elenco dei terreni da espropriare sia per poter provvedere alla manutenzione del sistema, sia per poterli eventualmente utilizzare come aree di riforestazione con alberi a radici profonde che favoriscono la stabilizzazione dei terreni.

6° Osservazione (1/2)

- L'inserimento di un nastro d'asfalto della larghezza di 26 m nel panorama delle Langhe è senza dubbio una **ferita** inferta al paesaggio.
- Per tamponare la ferita sono state illustrate nello Studio di Impatto Ambientale alcune misure di mitigazione sinteticamente riassumibili in:
 - ✓ *Riqualificazione e potenziamento della **dotazione vegetazionale**, (con particolare riguardo a interventi di ricucitura delle emergenze vegetazionali e recupero degli ambienti ripariali interessati);*
 - ✓ *Ambientalizzazione del tracciato autostradale (con la **mascheratura** degli elementi infrastrutturali visibili e la prevenzione degli impatti tra chirotteri e veicoli, nonché il recupero delle aree residuali) .*

1. RIQUALIFICAZIONE E POTENZIAMENTO DELLA DOTAZIONE VEGETAZIONALE



2. AMBIENTALIZZAZIONE DEL TRACCIATO AUTOSTRADALE



Essenze vegetali

Caratteristiche	<i>Quercus ilex</i>	Caratteristiche	<i>Quercus ilex</i>
Sempreverde	x	Rapido accrescimento	
Caducifoglia		Medio lento accrescimento	x
Autoctona	x	Specie forestale	x
Alioctona		Specie agricola/arbicoltura da legno	

Tipologia vegetale A1

Caratteristiche	<i>Prunus padus</i>	Caratteristiche	<i>Prunus padus</i>
Sempreverde	x	Rapido accrescimento	x
Caducifoglia		Medio lento accrescimento	
Autoctona	x	Specie forestale	x
Alioctona		Specie agricola/arbicoltura da legno	

Pinus nigra

Caratteristiche	<i>Pinus nigra</i>	Caratteristiche	<i>Pinus nigra</i>
Sempreverde	x	Rapido accrescimento	
Caducifoglia		Medio lento accrescimento	x
Autoctona		Specie forestale	x
Alioctona	x	Specie agricola/arbicoltura da legno	

Acer campestre

Caratteristiche	<i>Acer campestre</i>	Caratteristiche	<i>Acer campestre</i>
Sempreverde		Rapido accrescimento	x
Caducifoglia	x	Medio lento accrescimento	
Autoctona	x	Specie forestale	x
Alioctona		Specie agricola/arbicoltura da legno	

Antesi

G	F	I	M	A	M	S	O	N	D
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Presenza altitudinale

Antesi

G	F	I	M	A	M	S	O	N	D
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Presenza altitudinale

Antesi

G	F	I	M	A	M	S	O	N	D
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Presenza altitudinale

Antesi

G	F	I	M	A	M	S	O	N	D
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Presenza altitudinale

Antesi

G	F	I	M	A	M	S	O	N	D
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Presenza altitudinale

Prospetto scale 1:200



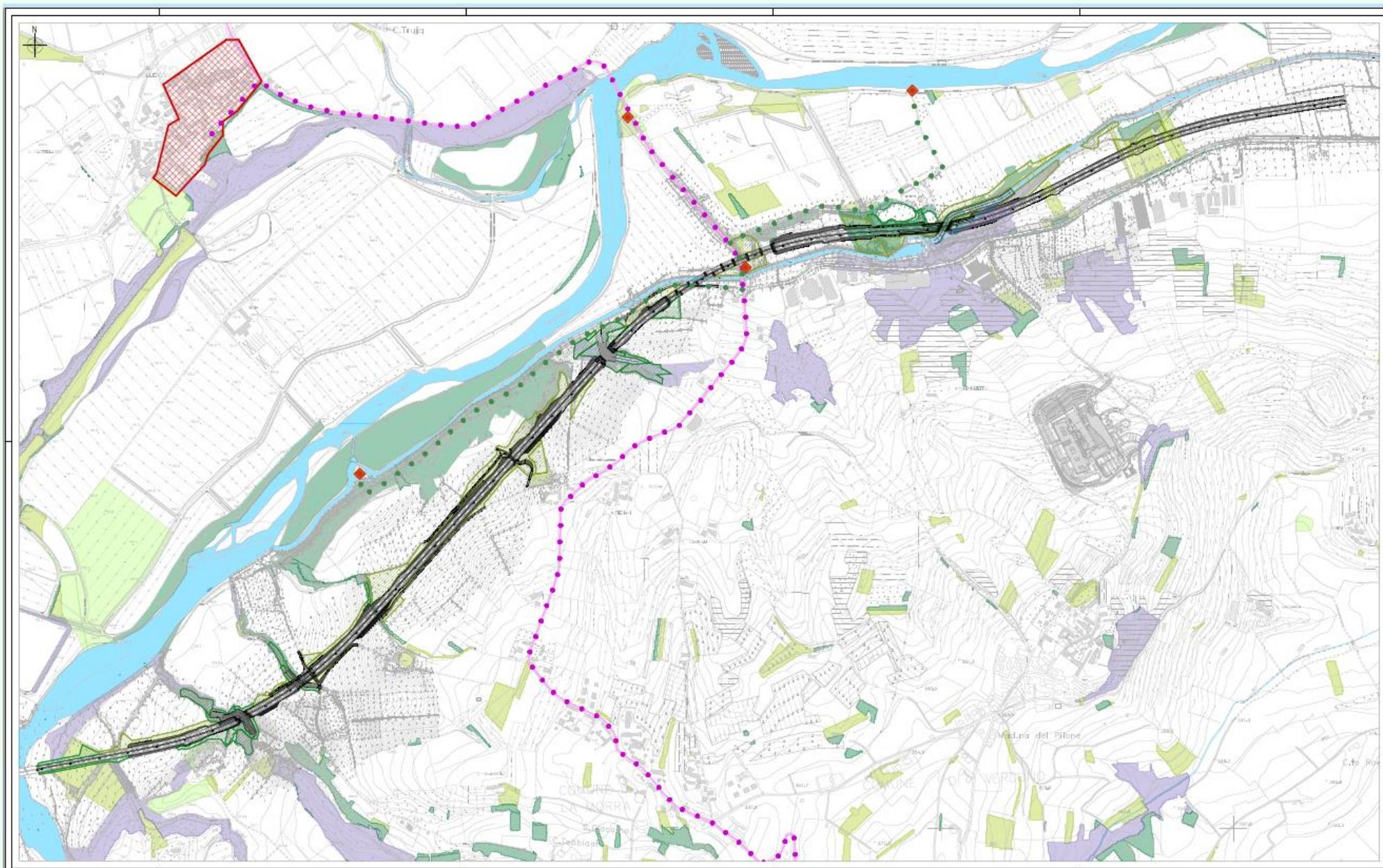
6° Osservazione (2/2)

- A proposito di queste ipotesi di **mitigazione dell'impatto paesaggistico** l'Osservatorio ha richiesto che:
 - ✓ il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS) esprima il suo parere sul rispetto, in tutta la sua estensione, di quanto previsto dalle norme vigenti sulle distanze delle piante d'alto fusto dal confine stradale;
 - ✓ lo stesso Ministero imponga al proponente il controllo della sua corretta implementazione e la garanzia della sua indispensabile manutenzione;
 - ✓ questo tipo di **mitigazione, se accettato, sia esteso al Lotto 2.6.b e al lotto 2.7.** Una richiesta questa avanzata non in nome della legge - che anzi non consentirebbe di travalicare i confini del Lotto 2.6.a - ma in nome del puro buon senso, perché sarebbe ora di avere del paesaggio, una volta tanto in questo paese, una visione d'insieme.

7° Osservazione (1/2)

- Pur citata tra le misure di mitigazione, non pare sia stata minimamente approfondita nello SIA la tematica della **«Promozione della fruizione territoriale con la creazione di percorsi attrezzati e punti di sosta»**.
- Queste misure di mitigazione sono di estrema importanza perché hanno una valenza positiva, opposta a quella delle misure volte unicamente a “nascondere” l’infrastruttura alla vista dei passanti. Facilitano la fruibilità dei luoghi da parte dei cittadini e consentono di ricucire il loro rapporto con il territorio, sicuramente compromesso dalla presenza della autostrada.
- Come Osservatorio riteniamo quindi non trattabile la richiesta di percorsi ciclopedinali con selezionati punti di sosta, che, guarda caso, sono proprio quelli indicati sugli elaborati grafici predisposti dal consulente della Società Asti-Cuneo. Il fatto che ci abbia già pensato il consulente sta a dimostrare che la nostra è una richiesta del tutto ragionevole, in linea con le migliori pratiche adottate in mezza Europa.

7° Osservazione (2/2)



8° Osservazione (1/2)

- In base alla documentazione resa disponibile il **tema rumore** è affrontato con un censimento dei ricettori e l'individuazione dei potenziali impatti senza tuttavia prospettare la realizzazione di barriere o altro tipo di schermatura acustica.
- La **minimizzazione dell'impatto** è affidata unicamente alla **stesura di una pavimentazione stradale di tipo drenante-fonoassorbente** che costituisce di per sé un intervento sulla fonte di rumore e come tale efficace per tutti i ricettori. Questo intervento è però caratterizzato da:
 - ✓ efficacia complessiva limitata (fino ad un massimo di 5dB(A) rilevabile su impianto nuovo);
 - ✓ efficacia circoscritta ad un range di frequenze medio alte;
 - ✓ limitata durabilità nel tempo della prestazione ottenuta dopo la stesura.

8° Osservazione (2/2)

- In base a quanto sopra è quindi dubbio che i limiti di rumore siano rispettati presso i ricettori, soprattutto a distanza di tempo dal momento di apertura al traffico.
- Per questo motivo, come Osservatorio, abbiamo richiesto di considerare l'impiego di **sistemi schermanti (barriere) con spiccate proprietà fonoassorbenti** in un range di frequenze medio basse, estese ad ampie porzioni di tracciato in margine esterno della carreggiata ovest (direzione Cuneo).
- Consci però del fatto che la barriera antirumore comporta per contro un certo impatto paesaggistico, abbiamo pure richiesto che al proponente sia impartita la **prescrizione di utilizzare materiali trasparenti** in modo da garantire una prestazione elevata sia in termini di fono-isolamento (ostacolo all'attraversamento della barriera da parte dell'onda sonora) che di fono-assorbimento (riduzione della riflessione dell'onda sonora ad opera della barriera stessa).



OSSERVAZIONI ASSOCIAZIONE ITALIA NOSTRA PIEMONTE (1/2)

- Italia Nostra Piemonte ha segnalato con prima **lettera in data 6 aprile 2021** al Ministero dei Beni Culturali l'impatto che il viadotto verrà a creare nel lotto 2.6 - Roddi-Diga Enel, **distruendo un paesaggio ancora incontaminato** ed impattando su monumenti di alta qualità e significato storico oltre che su terreni agricoli preziosi, inseriti tra i beni tutelati dall'Unesco come “Patrimonio dell’umanità”;
- Tutto il percorso dell'AT-CN si trova in **“buffer zone”** “Langhe del Barolo” da Cherasco ad Alba. Ma ciò che Italia Nostra stigmatizza maggiormente è che nelle vicinanze del luogo ove si vogliono costruire gli impalcati vi è il complesso monumentale riconosciuto dall'UNESCO come “Residenze Sabaude” e denominato “Complesso Carloalbertino di Pollenzo”. Si rileva come il percorso dal moncone di Cherasco a Borgata Molino (tronco 2.6a) abbia un primo vincolo posto dal Piano Paesaggistico Regionale diretto (Paesaggi vitivinicoli) ed un secondo vincolo contiguo sovrapposto (Residenze Sabaude, complesso di Pollenzo), entrambi Buffer zone, in territorio di La Morra.

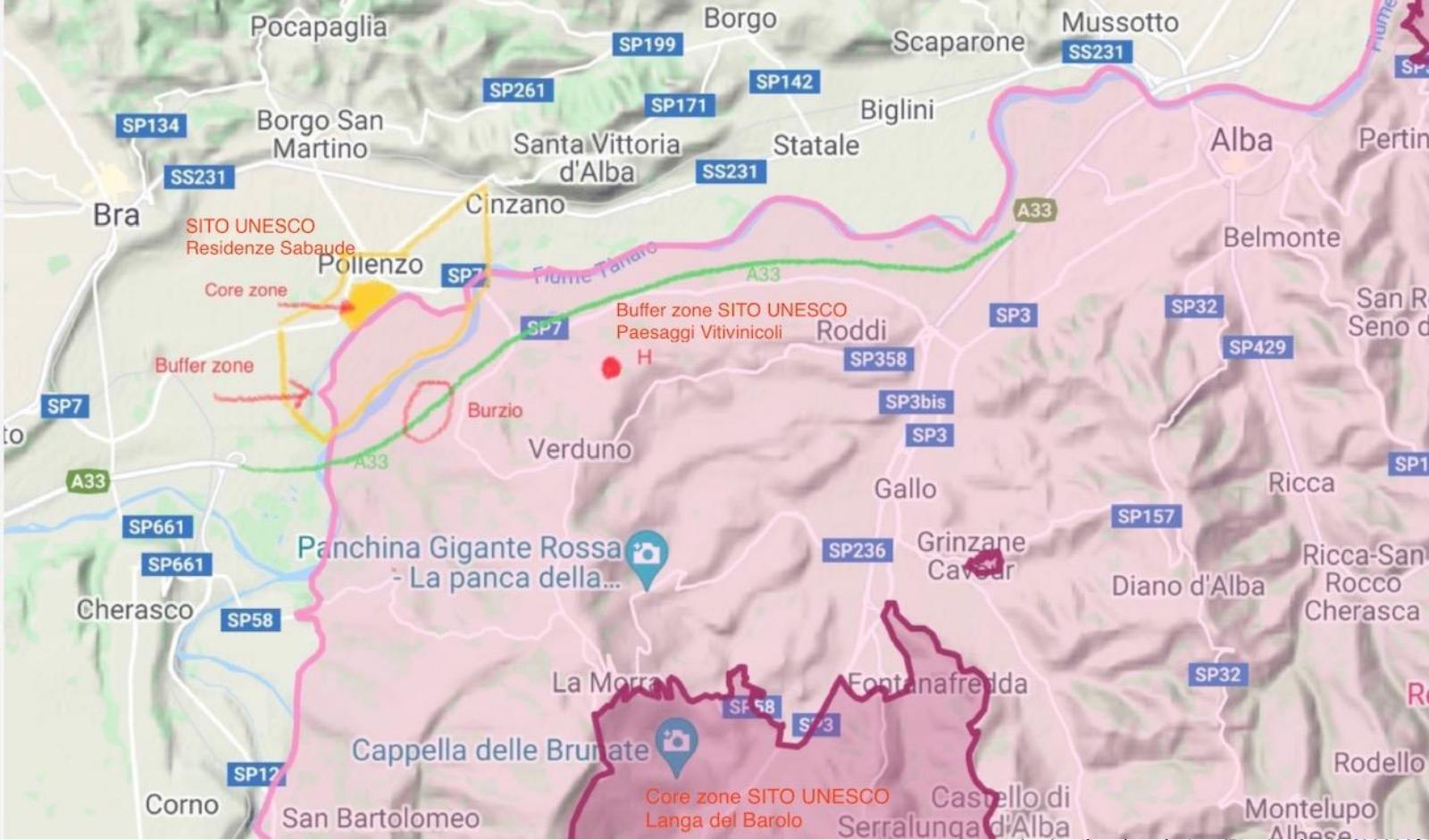
OSSERVAZIONI ASSOCIAZIONE ITALIA NOSTRA PIEMONTE (2/2)

- Il viadotto che si andrebbe a realizzare, passerebbe molto vicino alla cinta muraria del castello di Pollenzo, con grave danno all'immagine del paesaggio e degli edifici storici in esso compresi, nonché delle testimonianze delle attività **dell'antica città romana di Pollentia**, attività tessili legate al fiume di cui si conservano tracce.

Nelle due cartine che seguono, si osserva:

- Nella prima che la buffer zone della Langa del Barolo oltrepassa il fiume Tanaro ed occupa il territorio annesso al Castello di Pollenzo (la “cinta” di Pollenzo, ex area agricola dell'Agenzia)
- La seconda cartina è la carta ufficiale relativa al sito Unesco Residenze Sabaude-Complesso Carloalbertino di Pollenzo e documenta la core zone e la buffer zone del complesso.

Dall'esame di entrambe si nota che c'è **sovraposizione di due diverse buffer zone** sulla stessa superficie, elemento questo che attribuisce ulteriore interesse ambientale e paesaggistico ad un territorio che si vorrebbe deturpare.



COMITATO SISI

Osservazioni al progetto della Società Asti-Cuneo S.p.A: "Tronco II A21 (Asti Est) - A6 (Marene) - Lotto 6 Roddi-Diga Enel – Stralcio "a" tra il Lotto II.7 e la Pk. 5+000

Nello studio di impatto ambientale – Paesaggio
NON viene messa in evidenza:

1

L'alterazione della morfologia naturale e della compagine vegetale causata dalla realizzazione di sbancamenti, scavi e riporti di terre.

2

L'inserimento di elementi estranei di significativo ingombro visivo all'interno del bacino visivo di riferimento.

3

Nel blocco residenziale , industriale di Borgata Molino , Verduno, non vengono rispettate le fasce di rispetto. Divieto di costruzione sancito dall'art. 9 della l. n. 729/1961 e dal successivo d.m. n. 1404/1968 (Consiglio di Stato, IV, 27 gennaio 2015, n. 347).

4

La perdita di equipaggiamento vegetale (sponde vegetate, elementi arborei isolati)
Perdita della biodiversità della Bassa Langa.
Perdita delle permanenze storiche (culturali e infrastrutturali) e dell'identità spaziale.

5

L'alterazione del quadro paesaggistico da punti di visuale privilegiata. Il tratto autostradale esterno si potrà vedere da tutti i punti di osservazione situati nelle colline circostanti.

6

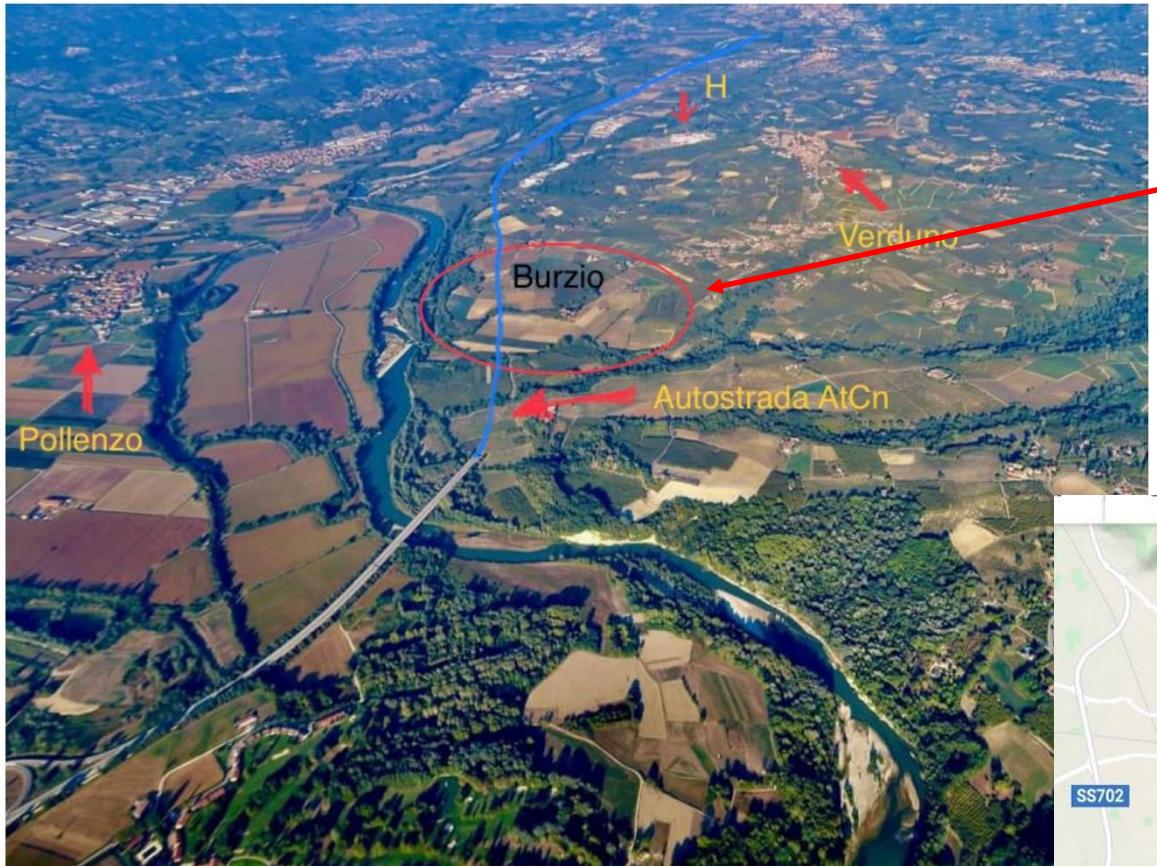
Il tracciato esterno è tra due buffer zone del sito Unesco dei Paesaggi Vitivinicoli di Langhe, Roero e Monferrato. Le opere di mascheramento proposte non sono attuabili.

OSSERVAZIONI SIG. MARIO BURZIO (1/2)

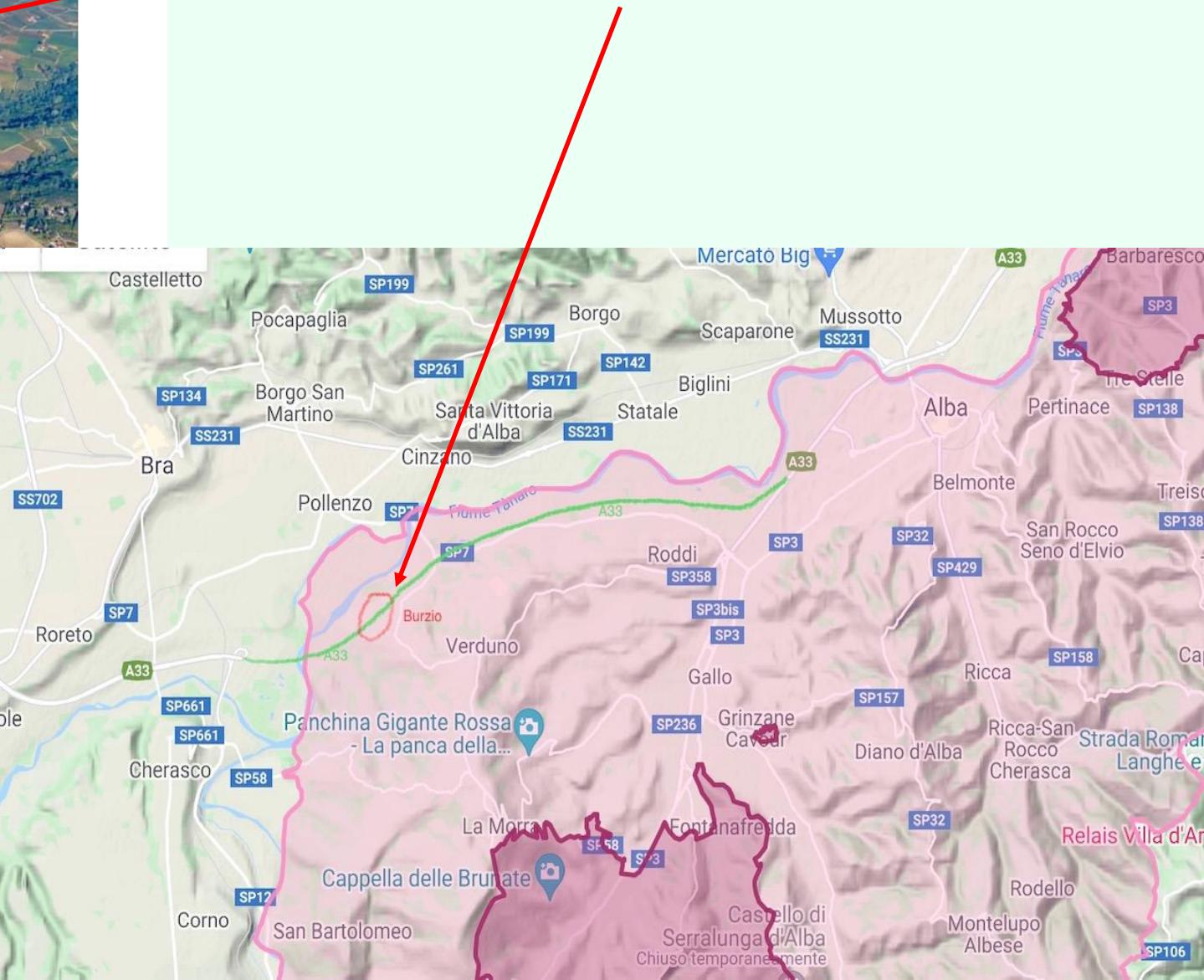
- Mario BURZIO, è contitolare col fratello Sergio dell'Azienda Agricola Battesiorio, localizzata nella Bassa Langa albese in La Morra Fraz. Rivalta, di superficie **Ha. 30 circa**, a prevalente indirizzo zootechnico-foraggiero e cerealicolo, con una piccola porzione di coltura frutticola;
- Svolgono **attività agricola da oltre 40 anni con metodo biologico** e sono certificati dal 1992; successivamente hanno esteso la certificazione biologica anche all'allevamento estensivo di bovini di razza Piemontese, con l'introduzione del pascolamento sia estensivo che razionato;
- La zona in cui operano e' parte di un territorio di buona qualità, sia in termini di **biodiversità**, con una equilibrata combinazione tra aree boschive e coltivazioni agricole, sia per il paesaggio e l'ambiente, sotto l'aspetto naturalistico e agrario;
- **Una infrastruttura autostradale, come quella prevista, è del tutto incompatibile con questo territorio.** L'opera, come ipotizzata, necessita di pesanti interventi di sbancamento profondo, dal momento che tutto il versante presenta forti criticità di natura geotecnica, con numerose frane attive e quiescenti. Inoltre il percorso dell'autostrada in progetto e' attraversato da rii di piccola e media portata a carattere torrentizio che, in situazioni di pesanti e perduranti precipitazioni, piuttosto frequenti negli ultimi anni, sono già stati causa di esondazioni e di dissesti morfologici anche gravi.

OSSERVAZIONI SIG. MARIO BURZIO (2/2)

- Si evidenzia inoltre l'enorme consumo di suolo comportato dalla soluzione in superficie del progetto autostradale, rispetto alla precedente soluzione con percorso in galleria;
- Sarà sicuramente molto pesante l'impatto che questa infrastruttura avrà sul paesaggio, a motivo della prevista esecuzione di pesanti rimodellamenti dell'orografia e di imponenti opere strutturali, rese necessarie dallo stato di fatto dei luoghi. **Tutta la superficie di proprietà Burzio ricade in buffer zone del sito “Paesaggi vitivinicoli di Langhe-Roero e Monferrato”, tutelato dall'UNESCO;**
- Il tracciato autostradale, come previsto dal progetto, danneggerà in modo irreparabile l'integrità fondiaria dell'Azienda Agricola Burzio: il nastro di asfalto più la fascia di rispetto (mt.100 circa) dividerà diagonalmente i campi, rendendo di fatto impossibili attività come il pascolamento libero degli animali, comprese la coltivazione foraggera e le colture cerealicole. A questo gravissimo danno si aggiungerebbe la perdita delle caratteristiche e dei requisiti ambientali necessari per continuare a esercitare l'attività di allevamento all'aperto con il metodo biologico;
- Tutto il sito, oggetto col tracciato autostradale esterno di un **pesante intervento sul suolo, sul primo sottosuolo e sull'elemento arboreo naturale**, elementi tutti che costituiscono l'ecosistema specifico per il tartufo bianco di Alba, risulterà alterato e sicuramente improduttivo di **tartufi** per il futuro.



AZIENDA AGRICOLA BURZIO



Lettera di Legambiente al Ministro Giovannini

Roma, 20 dicembre 2021

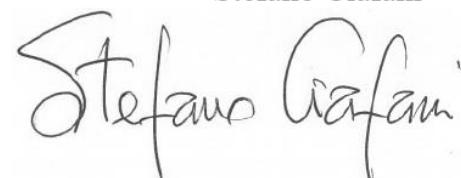
Enrico Giovannini
Ministro delle Infrastrutture e della
Mobilità Sostenibili

Per questo chiediamo di applicare alla scelta del progetto più efficace la procedura di dibattito pubblico introdotta nella scorsa legislatura e che proprio grazie al tuo intervento verrà applicata a diverse opere infrastrutturali importanti, e che potrebbe contribuire a far conoscere a tutti i cittadini le importanti decisioni in corso che riguardano il territorio e partecipare al confronto, in modo da portare la politica a scegliere la soluzione migliore da un punto di vista della sostenibilità ambientale, economica e sociale.

Presidente Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta
Giorgio Prino



Presidente nazionale Legambiente
Stefano Ciafani



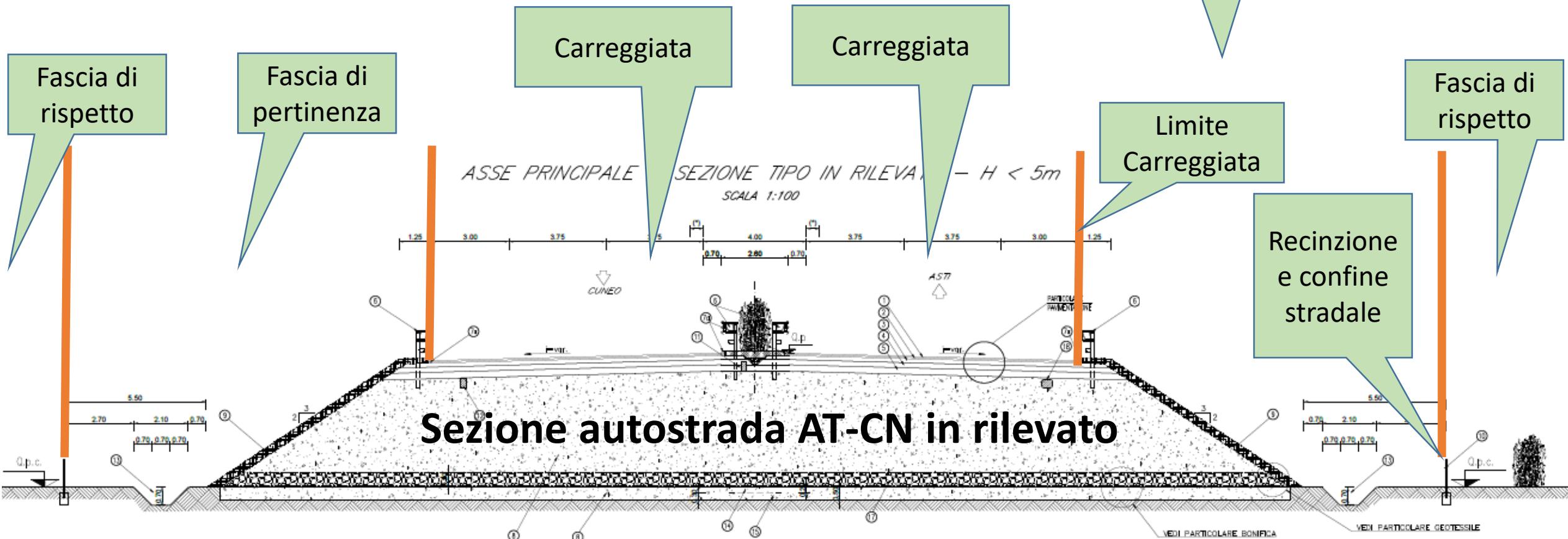
LETTERA DI LEGAMBIENTE AL MINISTRO GIOVANNINI

Nel 2011 fu approvato un tracciato in galleria tutt'ora in vigore che aveva trovato il consenso del territorio perché riduceva l'impatto su una delle aree più belle e note nel mondo del nostro Paese, in un paesaggio buffer zone della zona UNESCO delle Langhe: il vero elemento necessario alla completezza del quadro è definire in modo trasparente l'entità dell'extra costo tra l'esterno ed il tunnel; è indubbio infatti che la misura dell'extra costo dichiarato deve essere parametrato all'impatto sulla base del criterio della ragionevolezza;

Il tracciato in esterno impatterebbe in modo rilevante anche sul cambiamento climatico e questa sarebbe la prima e unica grande opera per la provincia di Cuneo in cui l'ambiente resterebbe il vero sconfitto: per questo chiediamo di applicare alla scelta del progetto più efficace la **PROCEDURA DI DIBATTITO PUBBLICO**, introdotta nella scorsa legislatura, e che potrebbe contribuire a far conoscere a tutti i cittadini le importanti decisioni in corso che riguardano il territorio e partecipare al confronto, in modo da portare la politica a scegliere la soluzione migliore da un punto di vista della sostenibilità ambientale, economica e sociale.

Ritornando per un momento alle proposte di **mitigazione dell'impatto paesaggistico** trattate precedentemente nella 6° Osservazione dell'Osservatorio, LEGAMBIENTE intende sottolineare

Alberi lungo le strade (1)



CdS Art. 16 - Fasce di rispetto in rettilineo ed aree di visibilità nelle intersezioni fuori dei centri abitati:

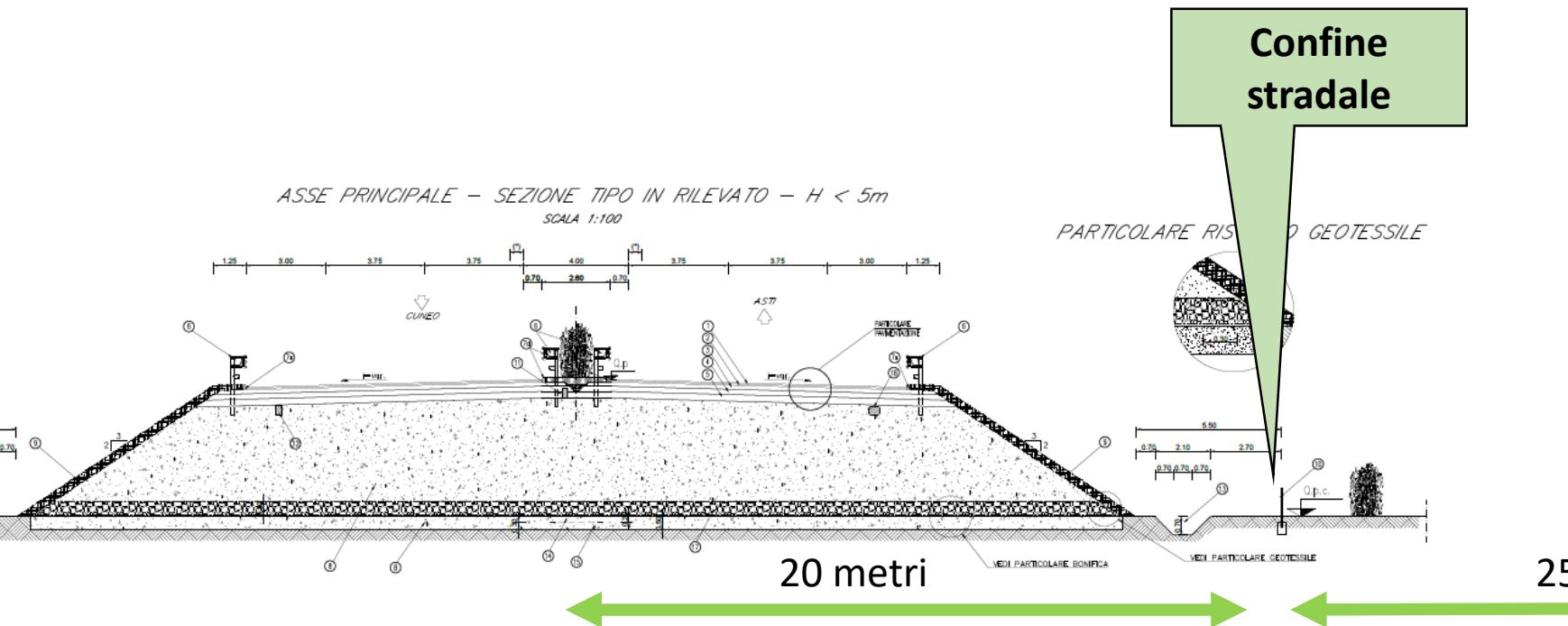
1 - Ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati è vietato: c) impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni.

Regolamento Art. 26. - Fasce di rispetto fuori dai centri abitati: comma 6: 6. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada, **non può essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m.**

Alberi lungo le strade -2

Dopo la sentenza della Corte di Cassazione numero 17601 del 15 aprile 2010 il ministero risponde numerose volte e ancora nel 2017 (in risposta al Sindaco di Torviscosa)

«la norma del divieto di impiantare alberi lateralmente alla strada, a parere dello scrivente Ufficio, si può interpretare nel senso che, in via generale, se vige nelle fasce di rispetto per i soggetti privati, a maggior ragione dovrebbe valere nelle fasce di pertinenza per l'ente proprietario o gestore della strada»



**Quercus Pubescens
roverella altezza 25m**



3. IL CRONOPROGRAMMA DEL LOTTO 2.6b

II CRONOPROGRAMMA DEL LOTTO 2.6.b (1/2)

I tempi del Lotto 2.6.b sono decisamente in anticipo rispetto a quelli del Lotto 2.6.a. Il processo autorizzativo è stato dato per concluso tant'è che i lavori sono già stati consegnati all'impresa il 29 giugno del 2021, mentre **è stato annunciato che i tempi dei lavori saranno dimezzati, con conclusione entro la fine del 2022.**

Non è quindi prevista alcuna Conferenza dei Servizi e non pare quindi possibile intervenire sulle decisioni assunte.

Si segnala che la richiesta di **PROROGA DEI TERMINI DI VALIDITÀ DEL DECRETO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE** del 28/10/2011 è stata presentata al Ministero della Transizione Ecologica in data 1 settembre 2021, ma che **il provvedimento risulta ancora alla firma del Ministro.**

LE RICHIESTE PER IL LOTTO 2.6.b (2/2)

Ci risulta nebulosa la situazione delle autorizzazioni di questo Lotto che è in esecuzione, quindi vorremmo provare a presentare alcune istanze anche se fuori tempo. Vorremmo richiedere che venissero estese anche a questo lotto, come già da noi richiesto per il 2.6a:

- le **opere di mitigazione** consistenti nella riqualificazione e potenziamento della dotazione vegetazionale e nella ambientalizzazione
- le **barriere al rumore trasparenti**

Infine è previsto che l'area non utilizzata della **discarica di Roddi** sia messa in gara con la formula del comodato gratuito d'uso fino a fine concessione. Una superficie di circa 64.000 m², di proprietà del concessionario fino al 2031. Se venisse presa in carico dalla Regione/Comune, **presentando un progetto per la creazione di un bosco o area verde pubblica**, si recupererebbe un'area dal degrado facendo un servizio alla collettività e limitando i rischi di un suo uso improprio nella fase di rinnovo della concessione

4. LE OSSERVAZIONI ALL'ADEGUAMENTO DELLA TANGENZIALE DI ALBA ED IL SISTEMA FREE FLOW

LE OSSERVAZIONI ALL'ADEGUAMENTO DELLA TANGENZIALE DI ALBA (1/2)

Le opere comprese in questo intervento sono:

- Riqualifica dello spartitraffico esistente con l'installazione di una barriera di sicurezza spartitraffico;
- Adeguamento dello sviluppo delle corsie di accelerazione e decelerazione degli svincoli attualmente in esercizio;
- Inserimento di nuove piazzole di sosta;
- Installazione delle barriere di sicurezza e dei dispositivi di ritenuta lungo la tangenziale e lo svincolo di Alba nord-est;
- Riqualifica delle pavimentazioni esistenti e stesa di manto di usura drenante e fonassorbente;
- Riqualifica e modifica della segnaletica orizzontale e verticale;
- Installazione di barriere acustiche;
- Realizzazione di una nuova rotatoria in corrispondenza dello svincolo di Alba nord-est.

Dall'elenco delle opere si comprende che nelle intenzioni del Concessionario l'adeguamento della tangenziale consiste sostanzialmente in una **manutenzione straordinaria dell'opera esistente**: valuteremo gli elaborati di progetto (presentati dal concessionario il 12.1.2022 e pubblicati dal Comune di Alba sul suo sito). Potremo presentare le nostre Osservazioni? **Se l'autorità competente è la Regione, verificheremo la possibilità di presentare in quella sede le ns. Osservazioni.**

LE OSSERVAZIONI ALL'ADEGUAMENTO DELLA TANGENZIALE DI ALBA (2/2)

Noi riteniamo che l'adeguamento della tangenziale debba essere concepito non solo come un intervento di maquillage su un'opera ormai pluridecennale, ma bensì **debba essere eseguita una analisi accurata sullo stato dei manufatti** che, allo stato degli atti, non pare essere inclusa nei lavori programmati, ma anche nell'ottica della sua **gratuità dalla barriera di Castagnito sino alla nuova barriera di Cherasco**, allo scopo di deviare quanto più flusso di traffico dalla viabilità ordinaria.

Inoltre, noi riteniamo che le amministrazioni locali debbano cogliere l'occasione di questi lavori per imporre l'esecuzione di una serie di **opere di mitigazione dell'impatto, recente e passato, sul paesaggio** dovuto alla realizzazione della tangenziale stessa. Come, ad es., **il recupero dell'area Anas dismessa in località Ruota di Guarne tra Vaccheria e Baraccone**. Una striscia di asfalto sopraelevata, larga 40 m, che si snoda per chilometri, circa 50.000 m² di terreni fertili espropriati.

IL SISTEMA DI ESAZIONE PEDAGGIO, «FREE FLOW»

Dalle notizie in nostro possesso il sistema «Free Flow» è un sistema che prevede pagamenti elettronici (Telepass, conto targa, sito web), con la possibilità per chi non è dotato abbonamenti elettronici di un **pagamento a posteriori** andando fisicamente presso sportelli organizzati dagli enti locali, da definire (es. tabaccai, agenzie, ecc..); Sul percorso da Isola d'Asti a Cherasco, dovrebbero essere installati **8 ponti elettronici a distanza di pochi km** che rilevano i passaggi e che applicherebbero all'utente la tariffa prevista ciascuno per il suo tratto, con l'eccezione della tratta urbana di Alba della Tangenziale che sarà gratuita;

Il cronoprogramma prevede una **fase autorizzativa della durata di 9 mesi** ed una **fase di realizzazione di 26 mesi, totale 35 mesi, sempre a partire del 6 Marzo 2021**. Non è chiaro in cosa consista la fase autorizzativa, ma **pare che il tema verrà trattato nella Conferenza dei Servizi della Tangenziale**. Se consideriamo 35 mesi a partire da oggi (febbraio 2022), il sistema andrebbe in funzione a gennaio del 2025, ossia in contemporanea con il completamento del Lotto 2.6a.

PONTI ELETTRONICI FREE FLOW





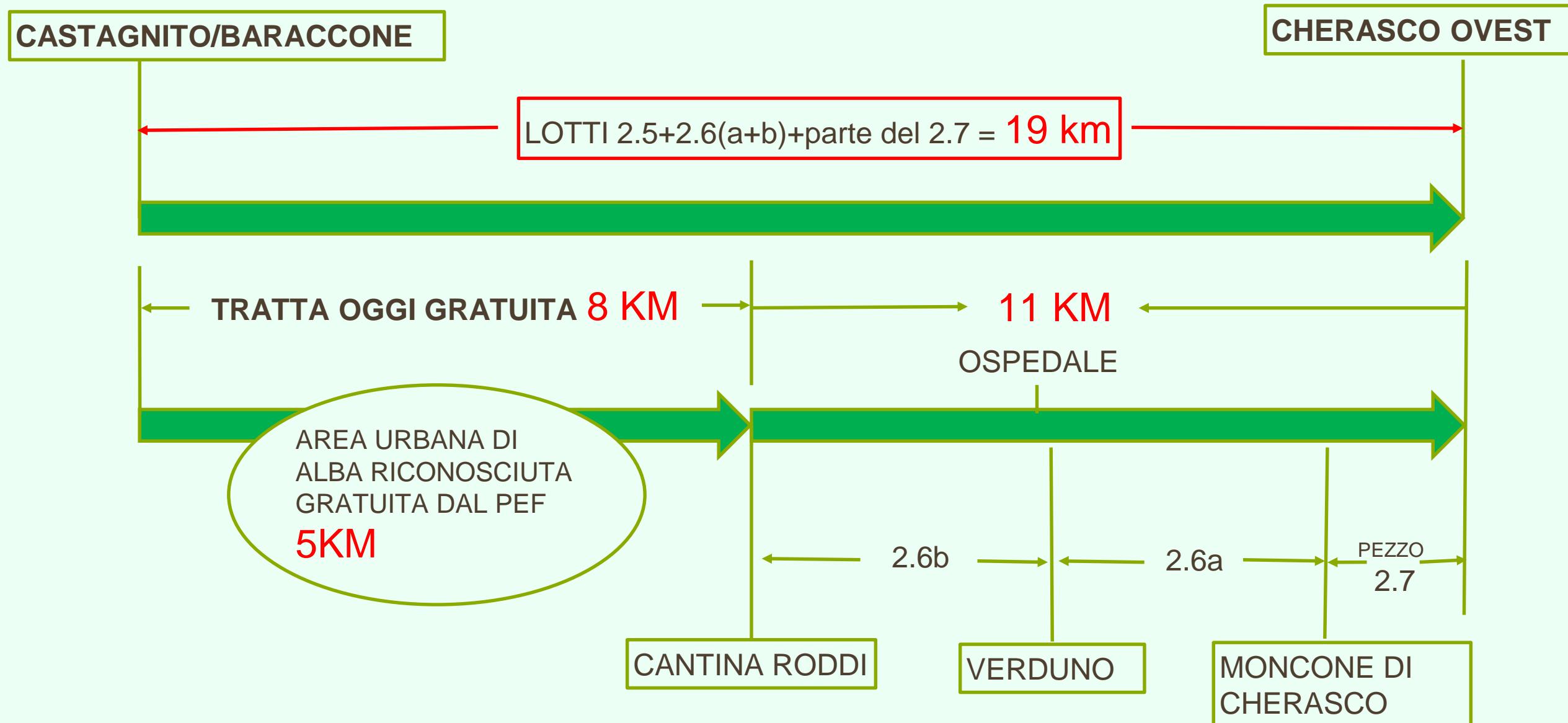
IL SISTEMA DI ESAZIONE PEDAGGIO, «FREE FLOW»

Sulla base di quanto viene raccontato sulle tratte in cui questo sistema è stato adottato pare che **generi molti disagi** perché la maggior parte degli utenti non possiede pagamenti elettronici e dia origine a molti contenziosi perché l'esazione a posteriori ingenera confusione;

Il PEF riconosce **15,2 M€ per realizzare gli 8 ponti elettronici**: casualmente la cifra si avvicina alla stima del mancato incasso che il Concessionario subirebbe nel caso della gratuità di tutta la tratta da Castagnito a Cherasco (esclusa l'area urbana della tangenziale di Alba, già contemplata nel PEF) calcolato per tutto il periodo residuo di concessione (2026-2031).

Proponiamo di cancellare l'investimento dei ponti elettronici sostituendolo con la gratuità dell'intera tratta, potrebbe essere una grande soluzione con una buona probabilità di successo.

IL SISTEMA DI ESAZIONE PEDAGGIO, «FREE FLOW»



LE OPERE COMPLEMENTARI

OPERE COMPLEMENTARI (1/3)

Le opere complementari non sono comprese nel Piano Economico Finanziario. Lo scorso Luglio è stato presentato dai Sindaci in sede di Comitato di Supporto un elenco di opere che ha bassissima probabilità di essere finanziato.

Alba e Bra hanno dato corso con iniziative proprie alla risoluzione delle problematiche di loro interesse.

Il Sindaco di Bra ha indicato nella lista di opere citate, quale prima opera, il “Collegamento tra il Ponte di Pollenzo e Via Nogaris nel Comune di Bra - Intersezione tra la SS 231 e Via Nogaris nei Comuni di Bra e Pocapaglia”, **opera necessaria che risulterebbero amministrativamente avviata.**

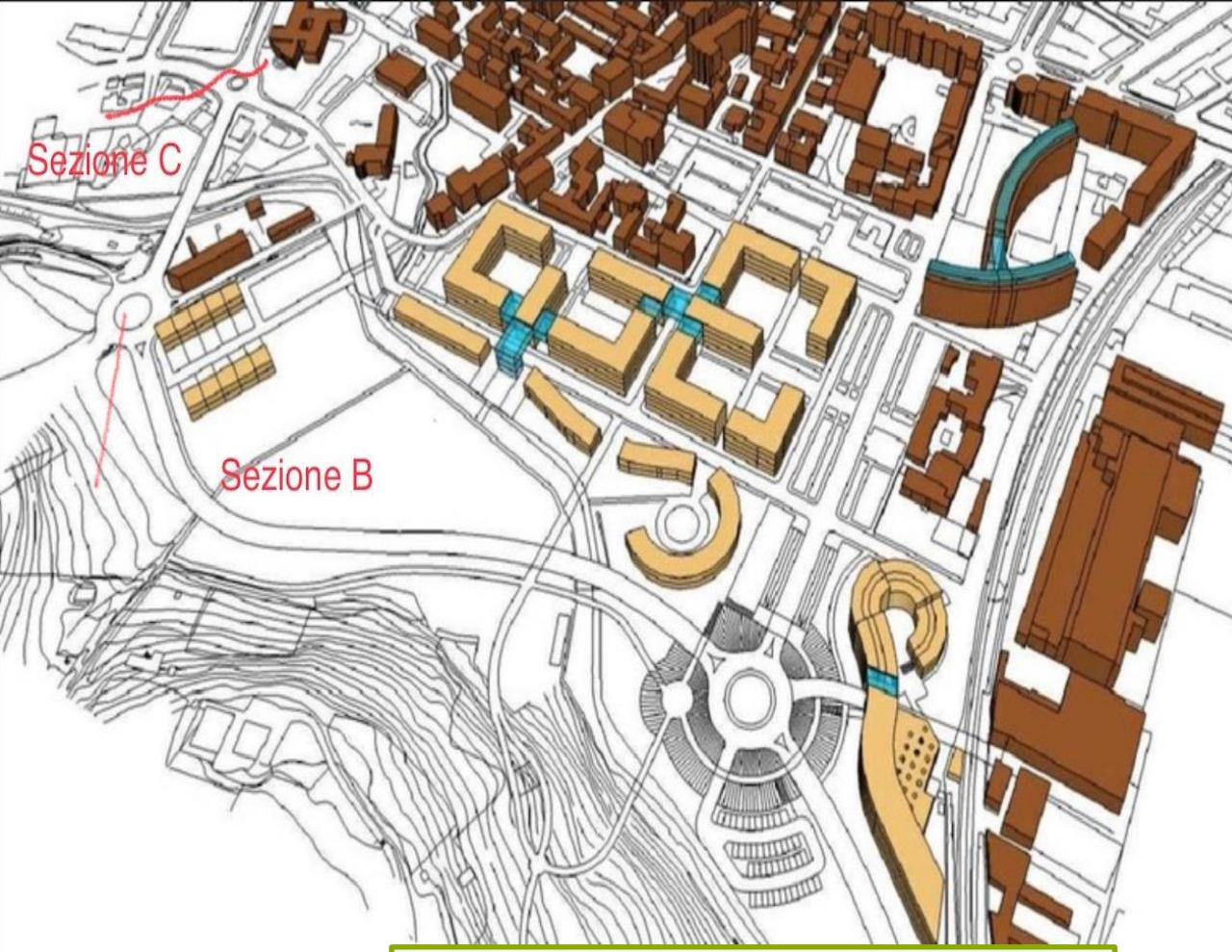
Per quanto riguarda Alba, la principale richiesta riguardava la costruzione del **TERZO PONTE** sul fiume Tanaro, come collegamento diretto del traffico cittadino e quello proveniente dall'Alta Langa all'Autostrada. **Il terzo ponte può essere utile per snellire il flusso di veicoli in entrata ed uscita dalla città nelle ore di punta, ma non è assolutamente la soluzione strategica capace di risolvere il problema del transito proveniente dall'Alta Langa e diretto alla A33:** quindi risulta un'opera costosa (importo ipotizzato dall'Amministrazione di almeno 32ml€, ma stimiamo possa costare assai di più) con una utilità limitata.

TERZO PONTE: da Viale Cherasca a innesto Alba Est su A33





TANGENZIALE EST- SEZIONI A,B,C



PRGC – Ambito Speciale 12
Tangenziale Est – sezioni B,C

OPERE COMPLEMENTARI (2/3)

TANGENZIALE EST

Il terzo ponte svolgerebbe appieno il suo compito se il raccordo viabile proseguisse fino ai limiti del centro abitato nel settore sud in corso Cortemilia. **Ma la situazione oggettiva dei siti coinvolti, esaminata dal punto di vista delle problematiche geologiche, idrauliche, logistiche, ambientali e realizzative, rende impossibile, o comunque decisamente proibitiva, ogni ipotesi di esecuzione concreta di tale collegamento.** Lo sviluppo dell'arteria, da Viale Cherasca alla SS 29, strada Sottoripa, avrebbe una lunghezza di circa mt. 2800 con 6 rotonde stradali: il costo, in assenza di una, sia pur preliminare, progettazione, potrebbe superare di parecchio i 50 milioni, arrivando non lontano dai 100 milioni di €.

È stata ipotizzata da esponenti dell'Amministrazione la possibilità di progettare una versione ridotta della stessa viabilità: da Viale Cherasca alla rotonda su corso Langhe (Scuola Enologica), utilizzando in parte tratti viabili esistenti. Si tratta di un percorso lungo mt. 1700.0 circa in totale, per quasi la metà esistente, ma da adeguare e completare con tre nuove rotonde. Il tratto di completamento, intermedio e lungo mt. 900, **risulta però di estrema complessità non solo tecnica, ma soprattutto ambientale e logistica:** si tratta intanto di sovrappassare la ferrovia Alba-Asti e di transitare sul Cherasca due volte coi relativi ponti.

OPERE COMPLEMENTARI (3/3)

Il punto più problematico tuttavia è costituito dall'attraversamento del complesso industriale

Miroglio: il sito pone problemi maggiori rispetto ai soli aspetti tecnici, tali da rendere di fatto impossibile l'opera in questione.

Nel corso dell'iter di progettazione del PRGC pareva assodata la decisione del trasferimento, da parte della proprietà Miroglio, di tutto il complesso degli edifici amministrativi e produttivi, ipotizzando di conseguenza una nuova destinazione urbanistica del sito dismesso: tale volontà è ad oggi oggettivamente annullata. Risulta pertanto impossibile dare corso alla progettazione del tratto centrale della tangenziale est occupato dal complesso, senza un preventivo accordo con la proprietà.

Inoltre dal punto di vista urbanistico è assolutamente errata, così come è pesantemente invasiva sul piano ambientale, l'ipotesi di far confluire la viabilità locale e quella di transito sulla rotonda di corso Langhe-Scuola Enologica. Il flusso dei veicoli extra-cittadini in transito e quelli del popoloso agglomerato locale, sommati e costretti a velocità ridotta, produrrebbero un rilevante aumento dell'inquinamento ambientale, in definitiva un detimento della qualità della vita in aree urbane finora discretamente apprezzabili.

Sul costo dell'operazione testè descritta, in assenza di un progetto preliminare, non si va oltre generiche valutazioni, ma con approssimazione si ipotizza un importo attorno ai 50 milioni di €, con le perplessità e le evidenti controindicazioni sopra espresse.

L'UNESCO

Nell'ultimo anno c'è stato un intenso scambio epistolare tra l'Osservatorio e gli uffici italiani dell'Unesco e del MiC.

È noto che **il concessionario ha recentemente incaricato la Fondazione Links di preparare la valutazione di impatto sul patrimonio (Heritage Impact Assessment - HIA) del progetto che prevede il percorso in esterno dell'Autostrada.** Il Direttore del Sito “Paesaggi Vitivinicoli di Langhe-Roero e Monferrato” ha dichiarato, lo scorso 9 Novembre ad Alba in sede pubblica, che “emergono, dallo studio HIA in corso, **rassicuranti risultati che confermano la salvaguardia dei Siti UNESCO ...”**

Recentemente l'Osservatorio e due consiglieri del Comune di Verduno hanno deciso di prendere contatti anche con la direzione Unesco di Parigi.

La comunicazione inviata a Parigi e in copia conoscenza agli uffici italiani dei due consiglieri, ha creato il caso Verduno: **A VERDUNO SONO NECESSARI PROVVEDIMENTI AUTORITARI PER SOFFOCARE IL DISSENSO.**

Che cosa è successo?

I Fatti

Il 24 Gennaio 2022 il vice sindaco Andrea Demagistris invia, con e-mail personale, una lettera alla **direzione Unesco di Parigi** in cui segnala la gravità della decisione in corso di approvazione del tracciato esterno e chiede un immediato intervento per la tutela del territorio Unesco, in particolare per evitare il danno ambientale che avrebbe subito il suo Comune.

Il 4 Febbraio 2022 il Sindaco di Verduno pubblica sull'Albo pretorio del Comune il decreto di **Revoca della nomina a vice sindaco ed assessore di Andrea Demagistris**, con la seguente motivazione: "Il vice sindaco infatti, al di fuori di ogni mandato e senza informare né il Sindaco, né la giunta, né la maggioranza consiliare, ha sottoscritto un documento in cui esprimeva convinzioni e valutazioni personali, firmandosi però quale "vice sindaco", così spendendo, del tutto impropriamente, la carica e la funzione..."

I PRECEDENTI

Il 29 Dicembre 2020 il Consiglio Comunale di Verduno deliberava all'unanimità dei presenti: «...per quanto attiene lotto II 6 tronco A (tratto Roddi-Diga Enel), sia completato **in galleria** come previsto dall'ultimo progetto approvato, al fine di garantire il minor impatto ambientale, visivo ed acustico,», **linea confermata il 30 Aprile 2021 con il verbale di Consiglio n.17.**

Cosa è successo?

Solo otto mesi dopo, 16 Dicembre 2021 il Sindaco di Verduno cambia radicalmente la posizione inviando alla Regione Piemonte una lettera da allegare al parere che la Regione stava predisponendo sul lotto II 6 tronco A, in esame al MiTE. Con quel testo approva, di intesa con la Regione, la soluzione esterna con il **viadotto di Verduno**. **La posizione formalmente assunta dal Sindaco non viene preventivamente discussa in Consiglio Comunale ed è in totale contrasto con le delibere comunali del Dicembre 2020 ed Aprile 2021.**

Il 29 Gennaio 2022 il Sindaco di Verduno, in risposta ad una lettera di chiarimenti al riguardo del MiC, scrive che la lettera inviata dai due firmatari a « **mero titolo personale** e al di fuori del mandato.. si è trattato di **una iniziativa privata** non attribuibile all'ente e ai suoi vertici politici che ne erano all'oscuro»,

L'Osservatorio concorda pienamente con le posizioni assunte dal ex vice Sindaco Andrea Demagistris e lo ringrazia, anche a nome delle associazioni aderenti, per la determinazione e la trasparenza con cui ha finora condotto la comune battaglia per la tutela del patrimonio ambientale e culturale del territorio di Langhe e Roero.

UNESCO Langhe-Roero-Monferrato: cambia lo Statuto

Il Consiglio regionale ha approvato a maggioranza le modifiche statutarie, che sono state illustrate dall'assessore alla Cultura Vittoria Poggio: «Tra le modifiche introdotte – ha spiegato – **il Consiglio di amministrazione sarà sempre composto da 5 membri, ma due dei quali, e non più uno, designati dalla Regione**; è **eliminato il Comitato scientifico**, che era propedeutico al riconoscimento Unesco e viene inserita la figura del direttore».

I consiglieri Maurizio Marello, Domenico Ravetti (Pd) e Ivano Martinetti (M5s) **hanno espresso disaccordo** in merito all'eliminazione del Comitato scientifico, specificando che «il suo compito non si è esaurito con la predisposizione del dossier di candidatura Unesco, doveva svolgere **funzione di organo consultivo ed esprimere pareri obbligatori sugli obiettivi del piano di gestione**».

CONCLUSIONI

CONCLUSIONI (1/2)

Le due Conferenze dei Servizi (CdS) (lotto 2.6a e Tangenziale) le cui date sono al momento ignote (presumibilmente si terranno entrambe entro questo semestre), offrono ai Sindaci e a noi dell'Osservatorio, l'opportunità di poter incidere nelle decisioni in corso di approvazione.

Riteniamo sia di estrema importanza condividere le decisioni su cui convergiamo e concordare le modalità della loro formalizzazione.

Si propone di preparare insieme le Osservazioni per la Tangenziale (integrando quelle già presentate dai sindaci il 18.2.2022) e condividere gli interventi da effettuare nelle due CdS.

CONCLUSIONI (2/2)

Conferenza dei Servizi lotto 2.6a: nei prossimi giorni saranno inviate a tutte le Amministrazioni locali invitate alla riunione di questa sera il testo integrale delle Osservazioni presentate dall'Osservatorio, che potranno così essere valutate con attenzione. **Proponiamo quindi che i vari Consigli Comunali approvino una delibera di sostegno delle osservazioni** che condividono da inviare al Ministero e da presentare successivamente alla Conferenza del Servizi;

Conferenza dei Servizi della Tangenziale:

1. chiediamo che sia effettuata una attenza **analisi dello stato dei manufatti** e si intervenga nella misura necessaria;
2. chiediamo la **cancellazione dell'investimento dei ponti elettronici e la gratuità** di tutta la tratta da Castagnito a Cherasco;
3. chiediamo il **recupero dell'area Anas** (sfruttando gli investimenti previsti dal PEF) dismessa in località Ruota di Guarone tra Vaccheria e Baraccone mediante un'opera di bonifica e riqualificazione verde dell'area;

Per il lotto 2.6b in corso di realizzazione:

1. chiediamo la realizzazione delle **opere di mitigazione** previste per il 2.6a e le barriere al rumore trasparenti;
2. chiediamo la destinazione a verde pubblico dell'area ex discarica di Roddi

MODIFICA DELLA COSTITUZIONE

La modifica costituzionale è stata approvata in seconda lettura a Montecitorio quasi all'unanimità;

L'**articolo 9** recita: “La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione”. Ora al testo **si aggiunge la tutela di ambiente, biodiversità ed ecosistemi** “anche nell’interesse delle future generazioni”.

L'articolo 41 stabilisce che “l'iniziativa economica privata è libera”, specificando che “non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana”. Ora al testo si aggiunge anche **il divieto di recare danno “alla salute” e “all’ambiente”**.

Il ministro delle Infrastrutture e la mobilità sostenibili Enrico Giovannini ha dichiarato: «Il cambio di paradigma verso uno sviluppo sostenibile non è più rinviable, così come un forte investimento per rendere resilienti al cambiamento climatico le infrastrutture e i sistemi di mobilità del nostro Paese»

Le linee guida approvate per le opere del PNRR prevedono la relazione di sostenibilità che deve accompagnare il progetto di fattibilità tecnico-economica.

COSA È ANCORA NECESSARIO PER CONVINCERE I NOSTRI POLITICI A SOSTENERE IL TUNNEL DI VERDUNO?

Osservatorio per la Tutela
del Paesaggio
di Langhe e Roero
o.n.l.u.s.

Sede: Via Franco Centro, 11 - 12051 Alba
e.mail: odplangheroero@gmail.com

