



Egregio Sig. Direttore Generale
Ministero delle Infrastrutture
della Mobilità Sostenibile
Dott. Felice Morisco
(svca@pec.mit.gov.it)

e p.c. Egregio Sig. Ministro delle Infrastrutture e
della Mobilità Sostenibile
Prof. Enrico Giovannini
(segreteria.ministro@pec.mit.gov.it)

Egregio Sig. Ministro per la Transizione
Ecologica
Prof. Roberto Cingolani
(segreteria.ministro@pec.minambiente.it)

Oggetto: Completamento dell'Autostrada A33 Asti-Cuneo

Vi ringraziamo per la vostra risposta del 07.06.2021 M_INF.SVCA.REGISTRO UFFICIALE.U.0015771 alla nostra nota del 22.02.2021.

Desideriamo inoltre sin da ora ringraziarVi per l'attenzione che ancora porterete alla questione in oggetto che per lunghi anni ha creato enormi disagi ai territori interessati.

Ci sentiamo tuttavia in dovere di comunicarVi la profonda delusione provata nella lettura della vostra lettera per la genericità delle argomentazioni portate e per la scarsa considerazione che da quello scritto trapela per le legittime preoccupazioni della popolazione locale.

Ci rammarica inoltre che non siano stati presi in considerazioni i nostri scritti, rispettivamente il 15 ed il 30 Marzo, inviati successivamente sempre sullo stesso tema e con maggiori approfondimenti e precisazioni.

Le nostre tre note sono state inviate per competenza anche al Ministero per la Transizione Ecologica, ora in copia alla presente: non comprendiamo pertanto la ragione per cui detto Ministero non sia stato in indirizzo nella vostra risposta.

Entrando nel merito di quanto da voi comunicato, si precisa quanto segue.

Non è nostra intenzione disconoscere l'importanza degli innumerevoli atti che hanno permesso di "restituire certezza contrattuale" al completamento dei lavori della Asti - Cuneo, che tutti auspichiamo avvenga rapidamente e nel migliore dei modi.

Ci è altresì noto che il PEF approvato prevede che il lotto II.6-A sia realizzato "in esterno" e quindi soggetto al lungo iter autorizzativo ambientale. Possiamo condividere che questa soluzione consenta una "economia di spesa", ma è inaccettabile che venga qualificata come: **A) la soluzione che "tutela il territorio ai fini della prevenzione del rischio idrogeologico", B) che la soluzione del tunnel a due fornici preveda una spesa stimata in circa 1 miliardo di euro.**

Riteniamo infatti che entrambe le affermazioni siano gravemente errate per le ragioni che esprimiamo di seguito:

A) La Conferenza dei Servizi tenutasi presso il Ministero dei Trasporti il 7 Febbraio 2002 sostiene esattamente l'opposto:

- Le risultanze della campagna, svolta sul versante della Collina di Verduno (C.na Spia e Roggeri) e basata su un considerevole numero di sondaggi, hanno evidenziato come le problematiche di carattere geologico - geotecnico eventualmente risolte con la tipologia proposta nella precedente fase progettuale (ndr. tracciato all'aperto) sarebbero risultate estremamente invasive dal punto di vista territoriale.

- Le problematiche di carattere geologico-geotecnico sono sintetizzate nei seguenti punti:

1) il versante in oggetto è sede di una paleofrana;

2) su tutta l'area sono presenti con spessori di vari metri (spesso > 10 m) terreni rimaneggiati di origine colluviale, di accumulo di frana o derivanti dall'attività torrentizia dei corsi d'acqua minori; tale formazione presenta caratteristiche geo-meccaniche estremamente scadenti ed è in condizioni di stabilità quiescente;

3) la formazione gessoso-solfifera posta sotto la coltre è sede di fenomeni carsici; ovvero si hanno a profondità compresa tra 10 e 40 m numerose cavità, anche di dimensioni ragguardevoli (dell'ordine di alcuni metri) derivanti dalla dissoluzione dei minerali gessosi ad opera delle acque di circolazione idrica sotterranea;

4) l'andamento del versante è irregolare con presenza di vaste zone poste in contropendenza che favoriscono l'accumulo e l'infiltrazione delle acque nel sottosuolo;

5) nonostante la prevalente composizione marnosa-argillosa delle litologie presenti, vi è una circolazione idrica sotterranea non trascurabile estesa a scala dell'intero versante;

6) la formazione di substrato effettivamente consistente e stabile è presente solo a profondità molto elevate e pari anche a -40 m rispetto al piano campagna in corrispondenza dell'attuale tracciato.

Di fatto 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 stabile, è risultata di notevole impatto. Le occupazioni territoriali e la profondità degli interventi risultavano di gran lunga superiori a quelli preliminarmente preventivati e l'efficacia della soluzione veniva subordinata ad una periodica manutenzione, mirata a mantenere in efficienza il sistema.

La soluzione in galleria del Lotto 2.6.a ha superato con esito positivo la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ottenendo il decreto di validità ambientale il 28.10.2011 dal Ministero dell'Ambiente che, in data 09.02.2015, ha ribadito la bontà della soluzione escludendo il progetto esecutivo da una nuova procedura di VIA.

B) **Non ci saremmo mai aspettati di dover leggere che "la realizzazione del tunnel a due fornici sulla base dei dati disponibili prevede infatti una spesa stimata di circa 1 miliardo di Euro". La cifra indicata è, a nostro giudizio, totalmente priva di fondamento dal momento che, nel corso della Audizione del 25.03.2016 presso la competente Commissione parlamentare, la Concessionaria ha presentato un preventivo di 644,94 M€ sulla base di un approfondito progetto esecutivo approvato dal Concedente e, per di più, valido per l'intero Lotto 2.6, tunnel incluso.** Non ci risulta infatti sia stata condotta una nuova campagna di sondaggi che abbia evidenziato ulteriori difficoltà nella realizzazione dei tunnel, né che sia stato eseguito un nuovo preventivo, né che il settore delle opere in sotterraneo abbia registrato un generale aumento di prezzi tale da giustificare un incremento dei costi del tunnel di oltre il 250%.

Numerosi altri dubbi pesano sul completamento dell'Autostrada A33: il rispetto dei tempi, la possibile lievitazione dei costi, i pedaggi e le opere complementari promesse. Per questo motivo dalla vostra risposta ci saremmo aspettati di conoscere:

1. Il Piano di tutte le Autorizzazioni richieste per l'intero lotto 2.6 incluse le pratiche richieste in quanto le aree sono entrate a far parte della buffer zone di una zona di interesse Unesco. Ovviamente debitamente correlato dal relativo cronoprogramma dato che i tempi di completamento delle

- opere sono fortemente condizionate dai tempi di ottenimento di tutte le autorizzazioni necessarie;
2. Il Piano degli Espropri, di estremo interesse per i proprietari dei terreni attraversati dal nuovo tracciato all'aperto;
 3. I dati salienti del nuovo Piano Economico Finanziario (PEF) dal momento che i precedenti PEF sono stati la causa di tutti i ritardi accumulati negli anni. In particolare crediamo debbano essere resi pubblici il dettaglio dei costi previsti dalle opere e i flussi di traffico a base della delibera CIPE da voi citata. La richiesta è ben motivata dal fatto che la comunicazione del Concessionario riportata in delibera ha confermato la propria disponibilità a firmare gli atti aggiuntivi "con la doverosa precisazione che gli atti predetti, per come definiti allorché la procedura è stata avviata e quindi sulla base delle stime di traffico ipotizzabili al tempo, non hanno certamente previsto i fatti sopravvenuti e in particolare la epidemia COVID-19 che si è successivamente manifestata come causa di forza maggiore dei quali pertanto occorrerà tener conto, in occasione della materiale sottoscrizione degli atti medesimi, facendo espressamente salva la considerazione degli stessi ai fini della procedura di revisione del PEF in modo da assicurare l'equilibrio della concessione ed ai fini della eventuale conseguente variazione dei costi di costruzione";
 4. Il progetto di dettaglio del sistema Free-flow che consenta di capire chiaramente quali utenti potranno beneficiare della gratuità del tratto percorso e quali dovranno pagare il pedaggio, e in quale misura;
 5. L'elenco ufficiale delle opere complementari incluse nel progetto;
 6. L'assicurazione che tutte le Valutazioni (VIA, VAS, PSFF, PAI, DNSH come richiesto da EU, ecc.) da implementare per giungere alla fine del processo autorizzativo siano eseguite raffrontando le due soluzioni in gioco per il lotto 2.6.b, in galleria e all'aperto, con approfonditi bilanci costi-benefici per ognuna di esse, tali da fugare ogni dubbio sulla bontà della soluzione adottata.

In conclusione:

- Non riteniamo sia accettabile sostenere che "la soluzione esterna tuteli il territorio ai fini della prevenzione del rischio idrogeologico", quando è stato certificato l'esatto contrario dal Ministero dell'Ambiente il 7 Febbraio 2002, Ministero che ha confermato la bontà della soluzione del tunnel con il decreto del 9 Febbraio 2015;
- Non riteniamo sia accettabile che si affermi che il tunnel a due fornici costerebbe un miliardo quando il Concessionario presentò, nel corso della Audizione del 25.03.2016 presso la competente Commissione parlamentare, un preventivo di 644,94 M€ sulla base di un approfondito progetto esecutivo per l'intero Lotto 2.6, tunnel incluso;
- Non riteniamo accettabile che si faccia riferimento ai piani finanziari approvati, alle autorizzazioni avvenute, alla questione degli aiuti di Stato,

- ecc., per disconoscere la reale e concreta possibilità di poter intervenire per ripristinare l'opzione "tunnel a due fornici a carreggiata ridotta", considerato che le norme approvate prospettano flessibilità di spesa, che non possono essere usate solo a favore del Concessionario;
- La sospensione del patto di Stabilità, la diversa sensibilità dei cittadini nei confronti dei concessionari autostradali dopo i fatti di Genova, la leva economica offerta dal NGEU, il superamento dei vincoli EU con il cross financing, la flessibilità offerta dalla delibera CIPE approvata, l'eventuale cessione sul mercato delle quote Anas: il cambio di paradigma dovuto all'era Covid ed i potenziali capitoli finanziari citati offrono molteplici soluzioni idonee per compensare l'extra costo, relativamente contenuto e da noi stimato in 150-180 M€, per terminare l'opera in tempi certi ed in linea con le delibere approvate, con tutte le autorizzazioni già ottenute e con il tunnel in sostituzione del percorso esterno che distruggerebbe irrimediabilmente un territorio Unesco già molto ferito da scelte scellerate del passato.
 - Non riteniamo sia accettabile che si mantengano secretati alla società civile ed alle amministrazioni locali interessate al progetto, documenti importanti come il Piano delle Autorizzazioni, il Piano degli Espropri, il progetto preliminare del lotto II.6-A ed il relativo cronoprogramma.

Noi vogliamo semplicemente che l'A33 sia finita più in fretta possibile, nel modo migliore possibile e nell'esclusivo interesse dei contribuenti che, in verità, dovrebbero trovare i loro difensori negli organi dello Stato competenti in materia.

Auspichiamo di non dover nuovamente attendere tre mesi per ricevere risposta alla presente lettera e confidiamo di poter discutere nel merito di ogni singolo punto da noi trattato in un incontro da tenersi nelle sedi e nelle forme a Voi più consone, alla presenza della Direzione Generale competente del Ministero per la Transizione Ecologica.

Cogliamo infine l'occasione per ricordarVi che l'Osservatorio per la Tutela del Paesaggio di Langhe e Roero, assieme alle associazioni aderenti (elenco allegato), rappresenta la società civile dell'intera area interessata dall'intervento, area stanca di dover attendere il completamento dell'autostrada, ma non disposta a tollerare altri danni ambientali come è successo con l'ospedale Michele e Pietro Ferrero.

Cordiali saluti

Per conto del Comitato Direttivo dell'Osservatorio
per la tutela del paesaggio di Langhe e Roero

Guido Chiesa
Cesare Cuniberto
Adriana My
Gino Scarsi
Silvio Veglio

Il Comitato SISISI

Alba 17.06.2021

Sede: Corso Europa 45 - 12051 – ALBA

e.mail: odplangheroero@gmail.com

Cell. 335 5787415; 349 2531966

All.: Elenco Associazioni aderenti all'Osservatorio

Associazioni aderenti all'Osservatorio per la Tutela del paesaggio di Langhe e
Roero:

L'ARVANGIA

COMUNEROERO

ITALIA NOSTRA SEZ. DI BRA

ITALIA NOSTRA SEZ. DI ALBA

CANALE ECOLOGIA

ASSOC. CULTURALE O.d.V: "IL PAESE" – PERIODICO ROERINO

FAMIJA ALBEISA

ASSOC. AMICI DEL CASTELLO DI MAGLIANO ALFIERI

ASSOC. CULTURALE AMICI DEI LUOGHI FENOGLIANI

SLOW FOOD CONDOTTA DI BRA

COMITATO SPONTANEO DEL TOETTO

LEGAMBIENTE BRA

ASSOCIAZIONE CULTURALE ASFODELO

SLOWFOOD CONDOTTA ALBA