

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

**CONFERENZA STAMPA: INFORMAZIONI  
AGGIUNTIVE ALLA PRESENTAZIONE  
AUTOSTRADA AT-CN/ OTTOBRE 2019  
(22 Novembre 2019)**



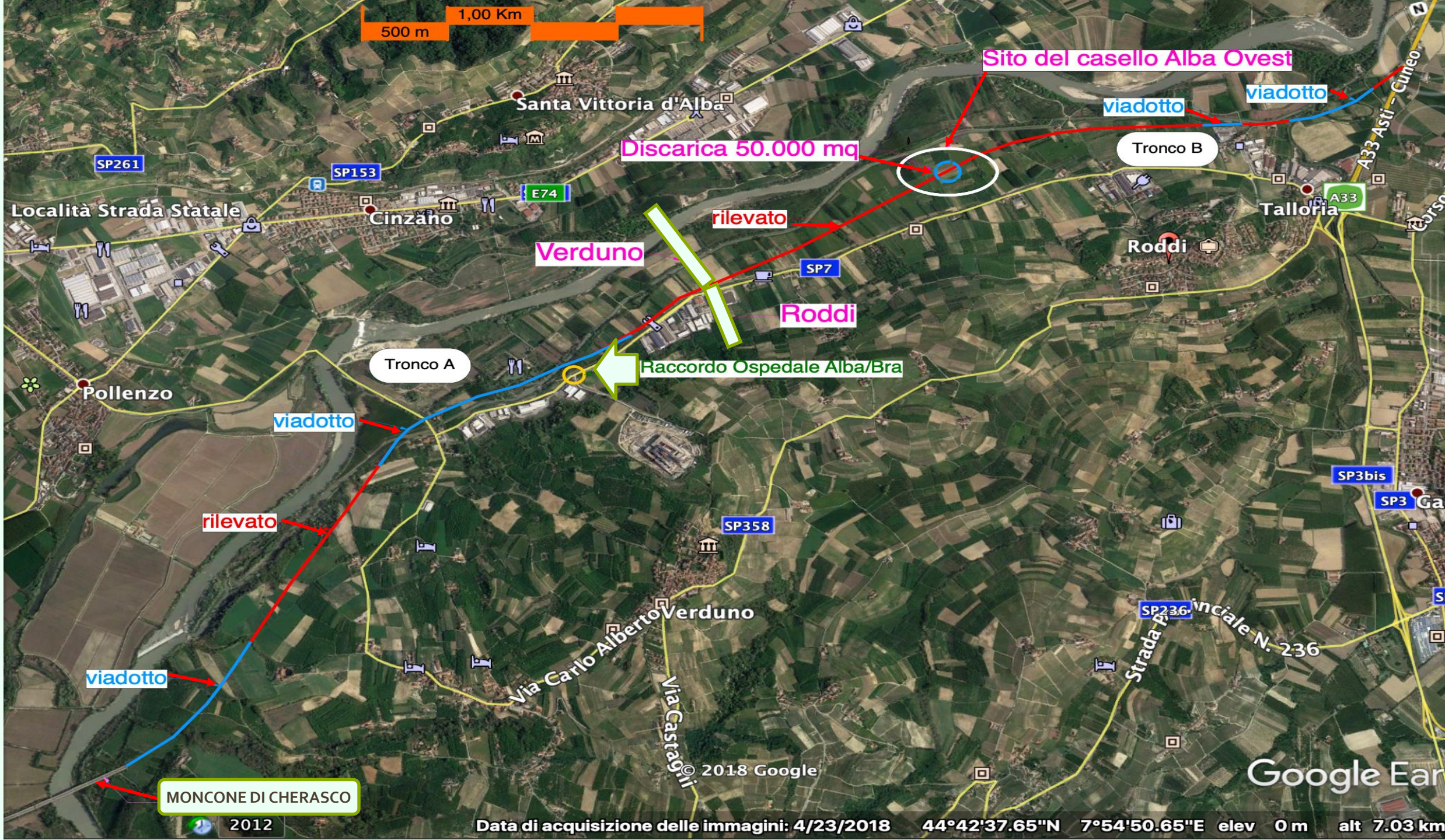
Sede: Corso Europa, 45 - 12051 Alba  
e.mail: [odplangheroero@gmail.com](mailto:odplangheroero@gmail.com)

# PREMESSA



Si ricorda che il **tronco 2.6 denominato “Roddi-Diga Enel” di circa 9 km**, è a sua volta ancora suddiviso in due tronchi parziali **2.6A (Verduno-Diga Enel) e 2.6B (Roddi-Verduno)** e che per maggior comprensione sono stati classificati come **tronco A (verso Bra), e tronco B (verso Alba)**.

Il lavoro dell’Osservatorio è proseguito e a seguito dalle analisi effettuate e ai contatti avuti, sono stati ricostruiti nuovi ed interessanti elementi riferiti ai due tronchi, che vedremo in dettaglio nelle prossime slides.



500 m 1,00 Km

Sito del casello Alba Ovest

viadotto

viadotto

Tronco B

Discarica 50.000 mq



rilevato

Verduno

Roddi

Raccordo Ospedale Alba/Bra

Tronco A

viadotto

rilevato

viadotto

MONCONE DI CHERASCO

Data di acquisizione delle immagini: 4/23/2018

44°42'37.65"N 7°54'50.65"E elev 0 m alt 7.03 km

2012

Google Earth

## TRONCO A (Verduno – moncone/diga Enel) (1/3)

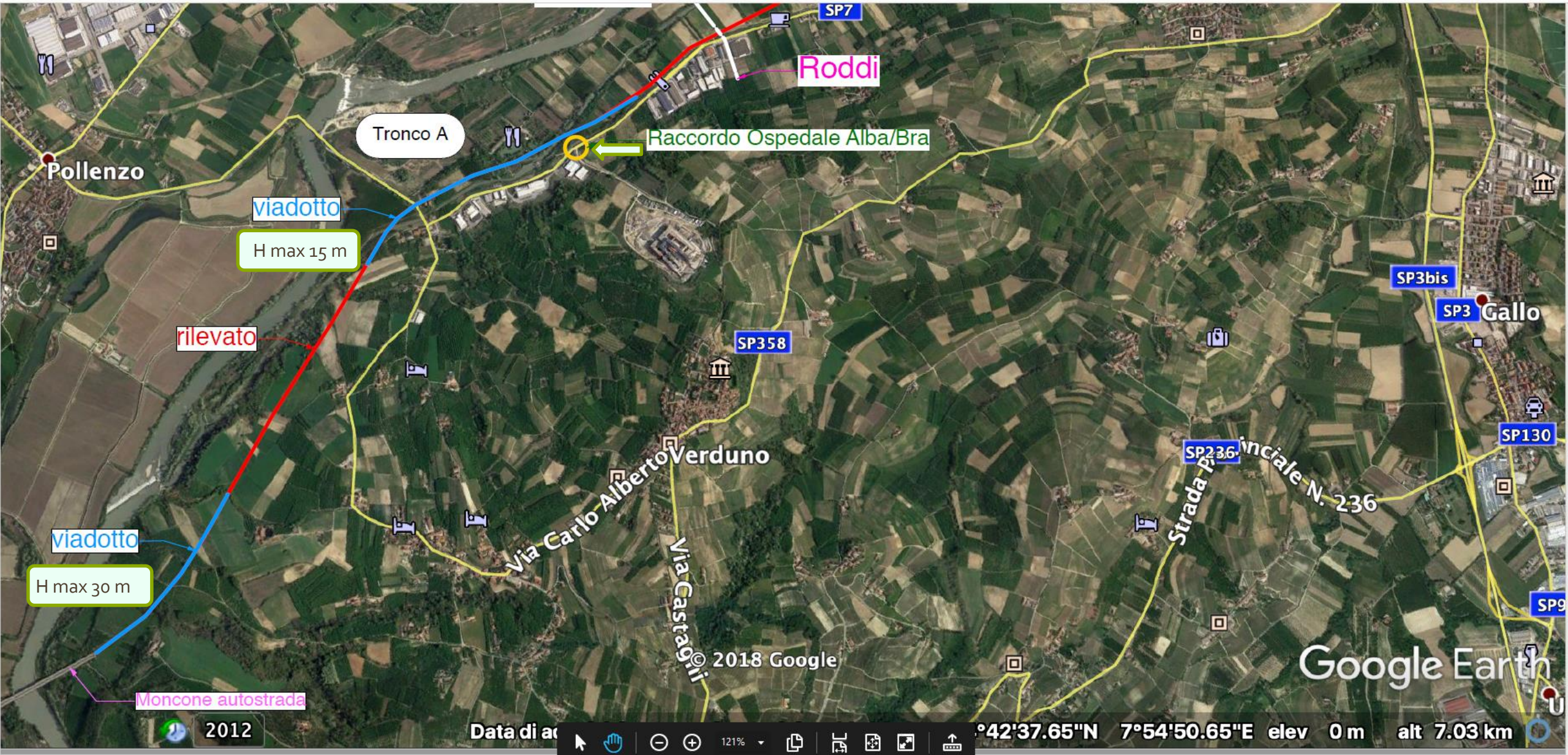
È noto che **il tronco A deve essere completamente riprogettato** a seguito della eliminazione della galleria di Verduno, prevista dal precedente progetto.

Ci risulta che nel **giugno 2018 siano partite le verifiche geologiche** e le revisioni dei dati del vecchio progetto “in galleria”, prevedendo un nuovo tracciato a mezza collina.

Il nuovo progetto del tronco A, che è di circa 5 km, partendo dal confine Roddi/Verduno e andando verso il moncone, dovrebbe prevedere:

## TRONCO A (2/3)

- **circa 2 km in piano** (verrebbe costruito un terrapieno che non dovrebbe presentare particolari problemi), si proseguirebbe per
- **circa 1-1.5 km con un primo viadotto** nella zona “cascata” che va a morire sotto la zona cosiddetta “Roggeri”, che supera la provinciale ed il canale di Verduno (**altezza massima circa 15 metri**), si continuerebbe per
- **circa 1-1.5 km con un tratto in rilevato piano**, seguirebbe per
- **circa 1 km un secondo viadotto** che andrebbe dagli “Ascheri” fino al ricongiungimento con il troncone. **L’altezza massima dovrebbe essere di circa 30 metri**. L’alternativa a questo secondo viadotto di 1 km, potrebbe essere costituita da due viadotti di circa 100 m ciascuno e il resto in piano.



Pollenzo

Tronco A

Roddi

Raccordo Ospedale Alba/Bra

viadotto

H max 15 m

rilevato

SP358

Verduno

Via Carlo Alberto

Via Castagnoli

Strada Provinciale N. 236

Gallo

Google Earth

H max 30 m

Moncone autostrada



Data di ac



°42'37.65"N 7°54'50.65"E elev 0 m alt 7.03 km

## TRONCO A (3/3)

**In conclusione con questo nuovo tracciato avremmo circa metà del percorso in superficie e metà sopraelevato (nell'ipotesi con due viadotti).**

Dopo la verifica geologica, ci risulta sia stata commissionata da Gavio **l'indagine geognostica** alla quale è seguita la realizzazione, già fin dallo scorso inverno, del **Progetto definitivo**.

Non ci è noto se detto progetto sia poi stato presentato al MIT, presumibilmente sì.

**Il progetto definitivo dovrà essere sottoposto alla valutazione di impatto ambientale e qualora superata, va approvato in sede di Conferenza dei Servizi al MIT.**

## TRONCO A: CONSIDERAZIONI AGGIUNTIVE (1/5)

**La scelta di uno o due viadotti (Ascheri – moncone)** è sicuramente anche economica, realizzare un viadotto richiede tempi maggiori e costa di più rispetto a due brevi viadotti e un terrapieno.

Dal punto di vista idraulico, considerato che il moncone attuale finisce in un **area ipoteticamente allagabile dal fiume ed in prossimità dei due rii**, sarebbe auspicabile proseguire in viadotto in quanto a differenza del terrapieno avrebbe fondazioni profonde difficilmente erodibili, mentre **il terrapieno sarebbe a rischio erosione!**

**Occorre ragionare considerando il ciclo di vita dell'infrastruttura cioè 100 anni:** non sappiamo come il Tanaro cambierà il suo percorso. Inoltre i due rii che scendono dalla collina di La Morra (fr. rivalta) e Verduno sono ad alta pericolosità, quindi **l'opzione con un solo viadotto darebbe maggiori garanzie rispetto a possibili rischi di crolli (fenomeni franosi) delle sponde dei rii** (vedi il crollo della sponda del ponte della tangenziale di alba nel 1994).



## TRONCO A: CONSIDERAZIONI AGGIUNTIVE (2/5)

Tenuto conto dell'esistenza del “moncone di Cherasco” non è più possibile cambiare tracciato fuori terra, quindi oggi **non esiste soluzione migliore a quella dei due viadotti** (o tre ) previsti nel Progetto Definitivo.

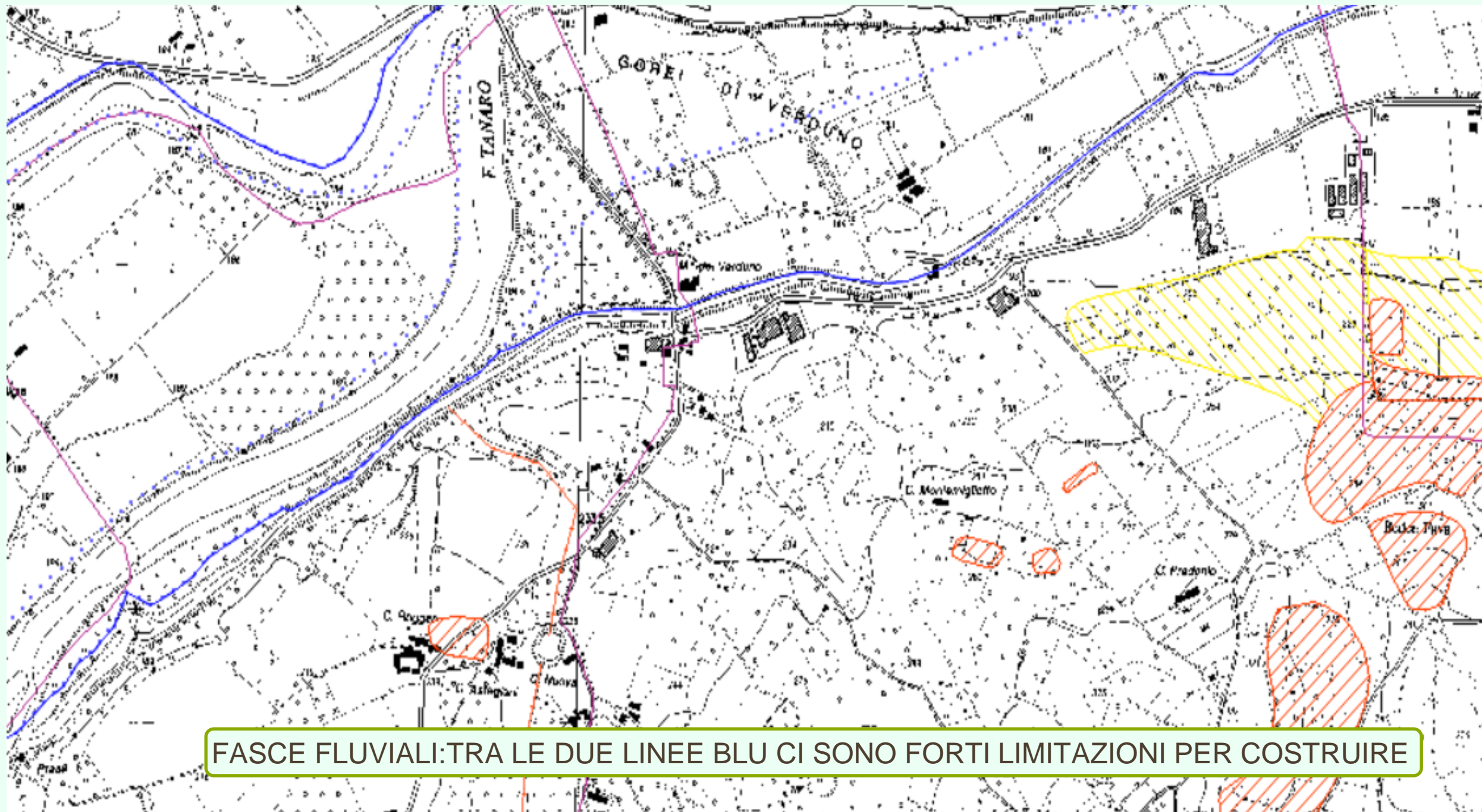
**La soluzione “tunnel”, oltre a maggiori costi, avrebbe presentato gravi problemi geologici e progettuali.** Infatti lo scavo della galleria sarebbe avvenuto in terreni argilloso-gessiferi, rischiando di intercettare la falda acquifera e avrebbe potuto attivare le frane presenti lungo la collina. Il tunnel da un punto di vista geologico sarebbe stato peggiore della soluzione fuori terra.

**Tutta l'area, inclusa quella dell'ospedale è geologicamente molto fragile** e quindi qualsiasi intervento può comprometterla definitivamente se non viene eseguito con la massima attenzione e con il minimo impatto ambientale.

## TRONCO A: CONSIDERAZIONI AGGIUNTIVE (3/5)

**Il primo progetto degli anni '90 consisteva in un viadotto unico** che costeggiava il fiume Tanaro lungo il canale Verduno, esattamente al piede del pendio in questione. Si trattava di un unico viadotto di 5 km da Cherasco al nuovo ospedale: dopo l'alluvione del '94 è stato bocciato dal MIT in quanto l'Autorità di bacino del fiume Tanaro emanò una serie di norme che ne escludevano la realizzazione (Comitato Istituzionale n.18 del 26 Aprile 2001).

Il passaggio del **tracciato "ideale"** sarebbe potuto essere sulla sponda sinistra se non fossero intervenuti evidenti problemi urbanistici oltre alla presenza del parco della residenza sabauda di Pollenzo: nel 1990 si sarebbe potuto realizzare, considerato che l'attuale urbanizzazione industriale dell'area era molto circoscritta e quindi gli spazi per passare ci sarebbero stati, **oggi non è più possibile.**



FASCE FLUVIALI: TRA LE DUE LINEE BLU CI SONO FORTI LIMITAZIONI PER COSTRUIRE

# TRONCO A: CONSIDERAZIONI AGGIUNTIVE (4/5)

## FASCE FLUVIALI

La questione delle **fasce fluviali definite nel PAI (piano assetto idrogeologico)** sono una tematica difficile da affrontare perchè un conto è la definizione legislativa un altro è la realtà pratica soprattutto quando **negli ultimi 30 anni abbiamo avuto due alluvioni (nel 1994 e nel 2016) che sono classificate come “piene” e che si dovrebbero ripetere solo ogni 200 anni.**

Al momento, verificati i dati per come sono illustrati nella mappa, **l'unica area critica sarebbe il primo tratto del lotto A partendo da Roddi, dove siamo all'interno della fascia B, zona a rischio allagamenti.**

Dai piani regolatori dei Comuni di La Morra, Verduno e Roddi, negli allegati cartografici si possono rilevare i dati geologici e la carta di sintesi che dovrebbe contenere queste informazioni (fasce PAI, zone a rischio), così potremo accertare le criticità esistenti.



AUTORITA' DI BACINO DEL FIUME PO  
PARMA

## Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI)

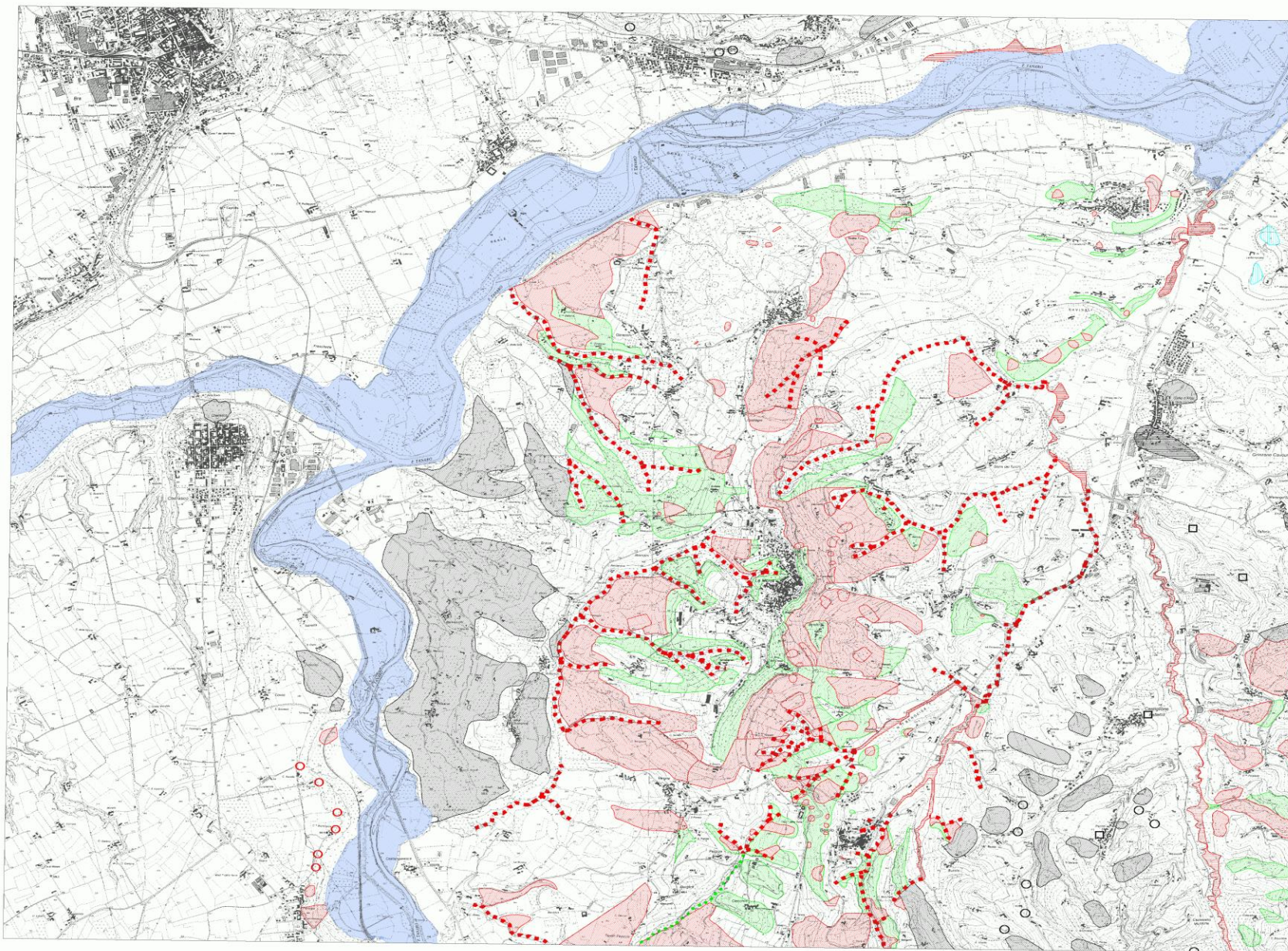
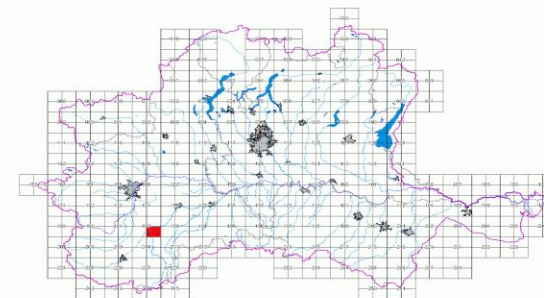
Interventi sulla rete idrografica e sui versanti  
Legge 18 maggio 1989, n. 183, art. 17, comma 6-ter

Atlante dei rischi idraulici e idrogeologici  
Delimitazione delle aree in dissesto

FOGLIO 192 SEZ. II - Bra

Scala 1:25.000

0 Km 1 Km 2 Km



### LEGENDA

Delimitazione delle aree in dissesto

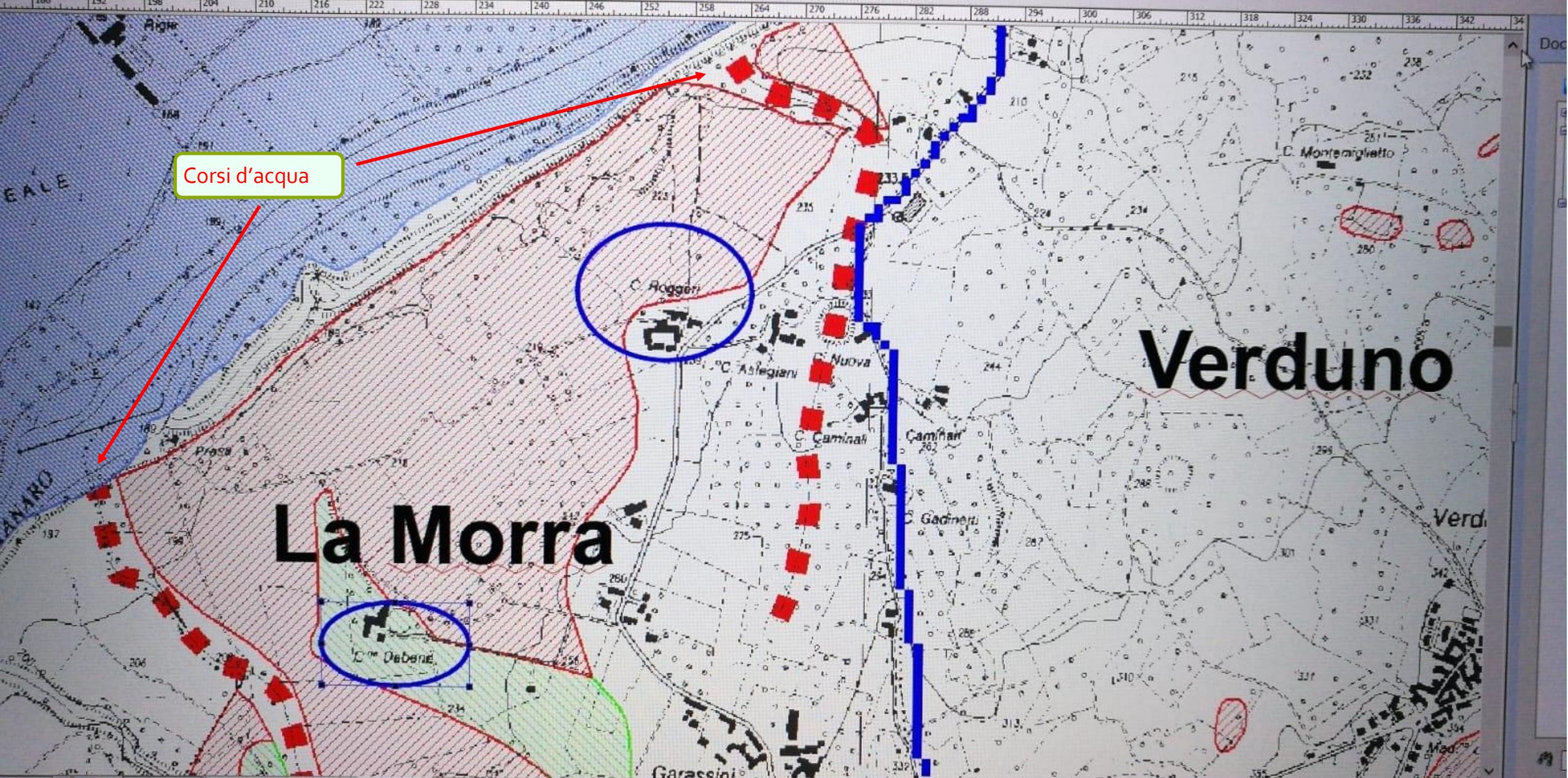
PAI  
deliberazione  
C.I. n° 18/2001

Aggiornamento

		PAI deliberazione C.I. n° 18/2001	Aggiornamento
FRANE	Area di frana attiva (Fa)		
	Area di frana quiescente (Fq)		
	Area di frana stabilizzata (Fs)		
	Area di frana attiva non perimetrata (Fa)		
	Area di frana quiescente non perimetrata (Fq)		
	Area di frana stabilizzata non perimetrata (Fs)		
ESONDACIONI E DISSESTI MORFOLOGICI DI CARATTERE TORRENTIZIO	Area a pericolosità molto elevata (Ee)		
	Area a pericolosità elevata (Eb)		
	Area a pericolosità media o moderata (Em)		
	Area a pericolosità molto elevata non perimetrata (Ee)		
	Area a pericolosità elevata non perimetrata (Eb)		
	Area a pericolosità media o moderata non perimetrata (Em)		
TRASPORTO IN MASSA SUI CONDOI	Area di conoide attivo non protetta (Ca)		
	Area di conoide attivo parzialmente protetta (Cp)		
	Area di conoide non recentemente attivatosi o completamente protetta (Cn)		
VALANGHE	Area a pericolosità molto elevata o elevata (Va)		
	Area a pericolosità media o moderata (Vm)		
	Area a pericolosità molto elevata o elevata non perimetrata (Va)		
	Area a pericolosità media o moderata non perimetrata (Vm)		

### Aree a rischio idrogeologico

	Molto elevato
	Area interessata dalla delimitazione delle fasce fluviali
	Limite tra la fascia B e la fascia C
	Limite di progetto tra la fascia B e la fascia C
	Limite di bacino idrografico del fiume Po



Corsi d'acqua

La Morra

Verduno

# TRONCO A: CONSIDERAZIONI AGGIUNTIVE (5/5)

## FASCE FLUVIALI – Chiarimenti aggiuntivi sul PAI

La carta illustra le zone a diversa pericolosità presenti nell'area.

In particolare la campitura blu dove scorre il fiume è tutta l'area esondabile. Con il tratteggio in rosso sono evidenziati i corsi d'acqua ed i rii con una pericolosità maggiore, quindi va prestata attenzione in fase di progettazione alla gestione delle acque.

Il tratteggio in diagonale rosso (nel cerchio) evidenzia zone in frana classificate come “attive”, infatti gli inclinometri installati in 20 anni risultano tutti deformati, si ha quindi la certezza è in atto un lento ma costante movimento franoso lungo la collina. Le zone in verde rappresentano le aree di frana quiescenti.

Le due aree nei circoletti blu dello zoom, sono quelle maggiormente coinvolte dalla tratta A.

## TRONCO B (Roddi - Verduno) (1/3)

Su questo tronco è possibile che si incorra in **zone di interesse archeologico**, tenuto conto dell'origine storica di Alba e Pollenzo. In quel caso potrebbero emergere problemi complessi da risolvere sia in ordine tecnico che temporale.

Veniamo ora al **tema “discarica”**: è ovvio che con l'eliminazione del tunnel la discarica perde di significato. È vero che nel Tronco A si potrebbe riscontrare la **presenza di gessi ed argille** che sono considerati rifiuti speciali (contengono solfati e solfuri), però in ogni caso sarebbero in quantità non rilevanti. Qualora si presentasse questa evenienza, potrebbero essere conferiti in siti adeguati come potrebbero essere le **cave di gessi dismesse dell'astigiano**.





# Autostrada Asti-Cuneo

## DISCARICA PER RIFIUTI NON PERICOLOSI COMUNE DI RODDI (CN)

AUTOSTRADA A33 ASTI – CUNEO  
TRONCO II A21 (ASTI EST) – A6 (MARENE)  
LOTTO 6 RODDI – DIGA ENEL

PROGETTO ESECUTIVO

DATA 09/2017

### ELENCO ELABORATI

<b>PROGETTISTA</b> Ing. Bruno Cossu Abb. Ing. Ing. Ing. Provincia di Torino	<b>CONSULENTE/ALTRO</b> Dot. Sc. Fel. Roberto Bivelli	<b>IMPRESA</b>	<b>COMMITTENTE</b> Autostrada Asti-Cuneo SpA Divisione di Asti - SALS, p.a. (Imp. 2002) Via XX Settembre, 55/C 00197 Roma
--	--	----------------	---

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTR.	APPROV.	RIESAME	DATA	SCALA
A	04/16	Emissione	Ing. Crippa	Ing. Crippa	Ing. Crippa		09/2017	-
B	10/16	Revisione - CDS del 19/07/2016	Ing. Crippa	Ing. Crippa	Ing. Crippa		N. PROG.	
C	05/17	Revisione - CDS del 14/12/2016	Ing. Crippa	Ing. Crippa	Ing. Crippa		001	
D	09/17	Revisione - CDS del 25/07/2017	Ing. Crippa	Ing. Crippa	Ing. Crippa			

<b>CODIFICA</b>	PROGETTO	LP	DOCUMENTO	REV.	WBS
	P	E	GEN	EE 001	C
					A331260000

<b>RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO</b>	<b>VISTO DELLA COMMITTENTE</b>

Il presente documento è una copia non ufficiale. Qualora si volesse richiedere il documento originale, si prega di rivolgersi al progettista, all'impresa o al committente. Il documento non va in nessun modo utilizzato per fini di natura legale. In tal caso, l'utente si assume la piena responsabilità di eventuali danni. Autostrada Asti-Cuneo SpA - Divisione di Asti - SALS, p.a. (Imp. 2002) - Via XX Settembre, 55/C - 00197 Roma

## TRONCO B (Roddi - Verduno) (2/3)

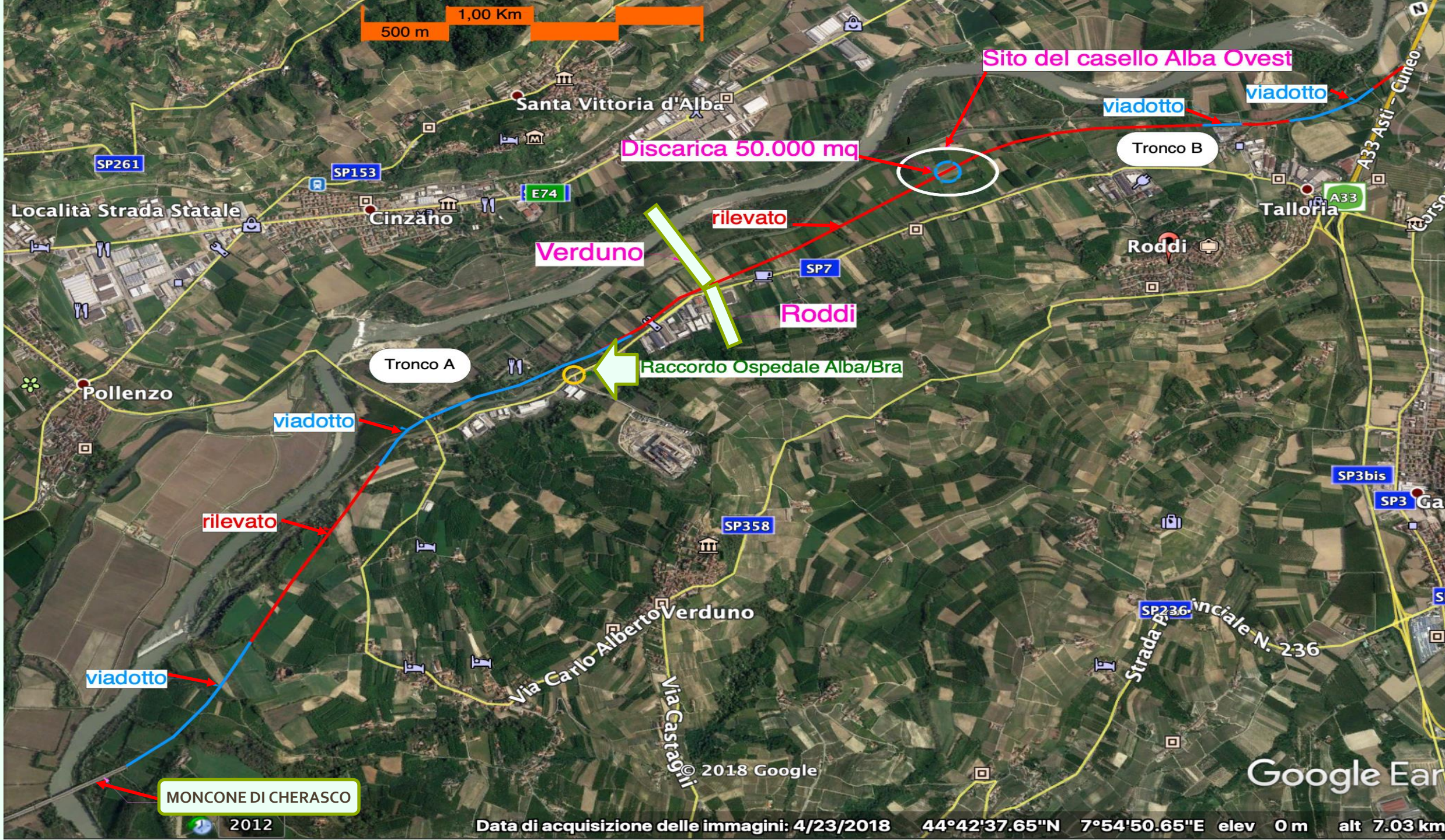
L'Osservatorio insiste sulla soluzione **Superstrada A33 (tronchi 2.5 e 2.6 sotto tronchi A e B)** come arteria fondamentale del territorio a servizio gratuito degli utenti dell'Ospedale, sia del settore che gravita sullo svincolo di Castagnito (Roero est e Langhe basse-Belbo), sia di Alba che del Roero centro (Canale, Montà, ecc.), sia di Bra con i comuni vicini, che di Cherasco con la fondovalle Tanaro (Narzole, Monchiero ecc.): **strada senza pedaggio da Baraccone a oltre Cherasco con Alba e Bra comprese**, con la provinciale SP7 disponibile come supporto. L'Alta Langa in parte può scendere su Diano, Monforte, Grinzane oppure gravitare su Alba che purtroppo non ha circonvallazioni.

## **TRONCO B (Roddi - Verduno) (3/3)**

**La soluzione Superstrada permetterebbe l'eliminazione del casello**, ridotto a sole rampe in entrata ed in uscita, evitando ulteriore consumo di suolo agricolo fertile, e la trasformazione di tutta la tratta da Guarene a Cherasco in Superstrada: sarebbe **meno impattante dal punto di vista infrastrutturale** e rappresenterebbe un atto dovuto a parziale compensazione dei danni ambientali che l'opera genera.

Si pone poi la questione della costruzione delle bretelle di **accesso** alla Superstrada , e quindi all'Ospedale, per i circa **60.000 abitanti** del braidese e dei comuni limitrofi (Sanfrè, Sommariva Bosco ecc), dalla località Bricco, dove arriva la tangenziale di Bra, per contribuire alla riduzione dell'enorme traffico che passa e passerà da Bra e Pollenzo. Da ciò si dovrebbe valutare la futura funzione ed **esistenza del casello di Cherasco**

**Risulta quindi evidente che è necessario riprogettare, almeno in parte, anche questo tronco.**



500 m 1,00 Km

Sito del casello Alba Ovest

viadotto

viadotto

Discarica 50.000 mq

Tronco B

Località Strada Statale

SP153

E74

Cinzano

rilevato

Verduno

Roddi

Roddi

Talloria

Tronco A

Raccordo Ospedale Alba/Bra

viadotto

rilevato

viadotto

MONCONE DI CHERASCO

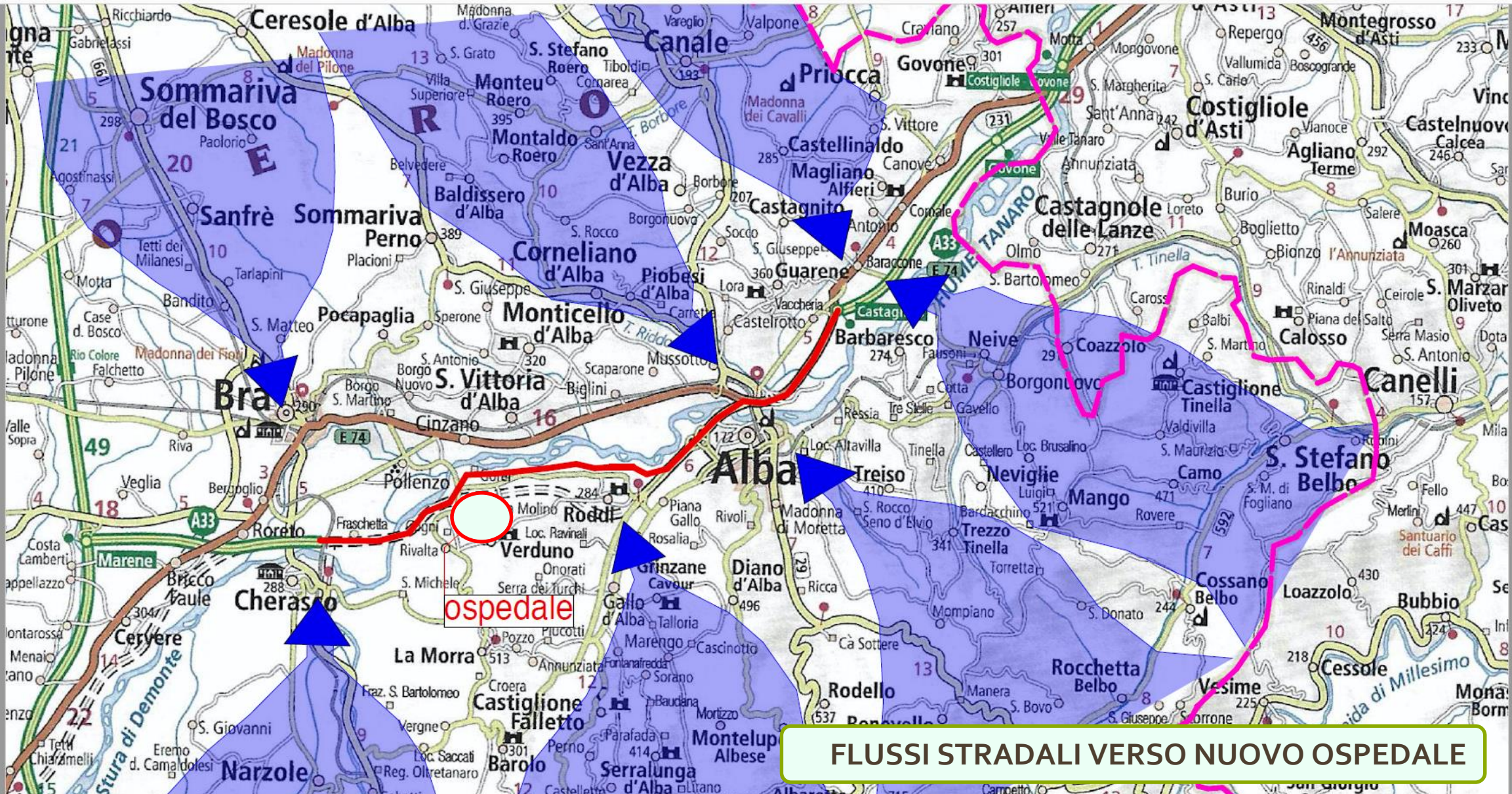
Data di acquisizione delle immagini: 4/23/2018

44°42'37.65"N 7°54'50.65"E elev 0 m alt 7.03 km

2012

© 2018 Google

Google Earth



FLUSSI STRADALI VERSO NUOVO OSPEDALE



## CONCLUSIONE (1/2)

Siamo sconcertati nel riscontrare che spesso **i media sottovalutano le tesi dell'Osservatorio** in particolare quando la politica propone in maniera propagantistica soluzioni incongruenti e/o non prioritarie al fine del positivo avanzamento del progetto.

**Leggiamo spesso articoli che alimentano la confusione e non mettono in evidenza in modo corretto le priorità :**

Un esempio è l'insistenza sul conflitto tra la soluzione Delrio e quella Toninelli: questa è una pura questione finanziaria, entrambe le ipotesi sono state approvate da Gavio ed insistono sullo stesso progetto di completamento, quindi é irrilevante il tempo in cui la politica e Bruxelles sblocchino quella partita, che sia un mese o un anno, poco importa, **quello che veramente conta è che va rifatta larga parte della progettazione e che il completamento richiederà almeno altri 3/5 anni.**



## CONCLUSIONE (2/2)

**Il Ministero Infrastrutture e Trasporti e la Società Autostrada AT/CN devono concordare un piano di ATTIVITÀ/TEMPI/INTERSECAZIONE EVENTI per tutte le fasi da svolgere, sia primarie che complementari, e condividerlo con il territorio.**

(nota: È stata recentemente aperta una sede Gavio, pare per la direzione lavori della A33, nella ex Prunotto Marmi in Regione Piana 55/s a Verduno)

L'Osservatorio e le Associazioni aderenti, in rappresentanza della società civile del territorio, intendono collaborare con i Sindaci e la Regione per sbloccare il progetto. Solo lavorando insieme senza pregiudizi e ricerca di visibilità, unendo gli sforzi per un obiettivo comune, si potrà veramente fare l'interesse dei cittadini di Alba e Bra, delle Langhe e del Roero.



# SÌ- SÌ -SÌ / NO-NO

Ci risulta che il concessionario abbia speso in meno di quanto fosse previsto dal Piano Economico Finanziario che sottoscrisse all'atto della firma della Convenzione, è noto che ha ottenuto in aggiunta il cross-financing, quindi gli è stato riconosciuto un gran beneficio rispetto a quanto inizialmente pattuito, per questa ragione le autorità TUTTE non devono avere timori reverenziali, e men che meno una relazione di "sudditanza", verso il Gruppo Gavio che deve soddisfare pienamente i tre SÌ ed i 2 NO qui sotto sintetizzati:

**SÌ ALLA SUPERSTRADA – SÌ AL MINOR IMPATTO AMBIENTALE**

**SÌ ALLA REALIZZAZIONE DI TUTTE LE OPERE COMPLEMENTARI**

**NO AL CASELLO – NO ALLA DISCARICA**



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

SEGUE ALLEGATO 1

Sede: Corso Europa, 45 - 12051 Alba  
e.mail: [odplangheroero@gmail.com](mailto:odplangheroero@gmail.com)



Lista delle Associazioni aderenti  
all'Osservatorio per la Tutela del Paesaggio di Langhe e Roero O.n.l.u.s.

- L'ARVANGIA
- COMUNEROERO
- ITALIA NOSTRA SEZ. DI BRA
- ITALIA NOSTRA SEZ. DI ALBA
- CANALE ECOLOGIA
- ASSOC. CULTURALE "IL PAESE" DI MAGLIANO ALFIERI
- 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