CAMERA DEI DEPUTATI N. 2026

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

GALLETTI, SCALIA

Interventi straordinari per la grande viabilità nel Piemonte sud-occidentale

Presentata il 14 febbraio 1995

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Sin dalla metà degli anni sessanta gli enti locali del Piemonte sud-occidentale, che si identifica geograficamente con le province di Asti e di Cuneo, individuarono la necessità di una moderna via di comunicazione stradale, tale da consentire un collegamento veloce e sicuro con la pianura padana da un lato, con la riviera ligure di ponente e le regioni sud-orientali della Francia dall'altro.

Nacque così (1965-1970), ad opera principalmente della ripartizione tecnica dell'amministrazione provinciale di Cuneo, un progetto di larga massima per il collegamento veloce Asti-Cuneo-Borgo S. Dalmazzo-Colle di Tenda, con caratteristiche superstradali; un asse primario, quindi, concepito in funzione del crescente traffico interprovinciale, interregionale ed internazionale, ma anche a servizio del territorio attraversato, essendo in tale asse comprese le varianti esterne dei centri urbani di Asti, Alba, Bra, Fossano, Cuneo, Borgo S. Dalmazzo e dei centri minori.

Di questo progetto risultano oggi realizzati e funzionanti soltanto 21 chilometri, corrispondenti alla variante sud di Asti ed alla grande variante di Alba; realizzati pure, ma non aperti al traffico, i tratti brevi del primo lotto della variante di Fossano e di quella della bassa Valle Vermenagna (i primi tre tronchi citati rappresentano varianti della SS 231; l'ultimo, che corrisponde ai centri abitati dei comuni di Roccavione e Robilante, è variante della SS 20).

La carenza di volontà politica tesa alla realizzazione completa della superstrada Asti-Cuneo-Borgo S. Dalmazzo-Colle di Tenda trovata inizialmente ragione nella scelta, rivelatasi poi velleitaria, di costruire il traforo del Ciriegia (Alpi Marittime-Valle

Gesso/Valle Vésubie) quale abbreviazione del tragitto stradale Cuneo-Nizza. Tale scelta sollevò, come ovvio, l'interesse immediato e preclusivo di altre soluzioni, delle società autostradali, interesse che negli anni settanta fu deviato verso il *tunnel* del *Fréjus* e poi sull'autostrada della Val di Susa e sul raccordo Aosta-Galleria del Monte Bianco.

A partire dal 1982, con la legge n. 531 (piano decennale per la grande viabilità), il progetto di superstrada Asti-Cuneo-Colle di Tenda, già funzionante nelle varianti di Asti e di Alba e che intanto aveva avuto inserimenti in tutti gli strumenti urbanistici dei comuni interessati, subì fermate e blocchi a ripetizione, poiché la *lobby* autostradale decise di sostituirlo prima con una intera autostrada Asti-Cuneo-Borgo S. Dalmazzo (dicembre 1985), in seguito con un progetto misto auto-superstradale avente giustificazioni ed obbiettivi ben diversi.

Nonostante le osservazioni preventivamente inviate a tutti gli enti pubblici competenti, in particolare al Ministro dei lavori pubblici ed all'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS), dagli ambientalisti di Cuneo, sin dal 20 gennaio 1986, il progetto misto presentato dalla Spa SATAP (Società autostrada Torino-Alessandria-Piacenza), con il patrocinio delle province di Cuneo e di Asti, ottenne l'11 maggio 1989 la deliberazione favorevole del consiglio di amministrazione dell'ANAS, essendo Ministro Enrico Ferri e direttore generale dell'ANAS l'ingegner Mancini.

La soluzione SATAP (convalidata dal decreto interministeriale di concessione 5 aprile 1991, n. 2277), ha incontrato ed incontra tuttora forti opposizioni, che si sono tradotte immediatamente in documenti di protesta, poi nelle numerose osservazioni, istanze e proposte presentate nel corso della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) infine nella costituzione di un comitato popolare di iniziativa ed in una petizione.

Le opposizioni riguardano, nella sostanza, esclusivamente il tratto autostradale Cuneo-Carrù A6, di cui è stata condannata la irrazionalità, la totale mancanza di rispondenza a criteri di pubblico interesse, il carattere dichiaratamente speculativo (primo tassello di una futura autostrada delle Langhe, da Carrù a Dogliani, Cortemilia-Acqui, nel quadro della Nizza-Cuneo-Predosa A26), oltre al gravissimo danno ambientale ed al rischio idrogeologico.

Le osservazioni riguardanti invece il tratto superstradale Asti-Alba-Bra (Roreto di Cherasco)-Marene A6 non sono invece sostanziali, concernono cioé aspetti secondari e marginali della infrastruttura progettata, ne suggeriscono correzioni, senza disconoscere la validità dell'opera, quale collegamento trasversale al centro-sud della regione, fra le autostrade Torino-Savona e Torino-Piacenza e soprattutto quale variante globale della intasata e pericolosa SS 231.

In data 22 ottobre 1992 il Ministro dell'ambiente comunicava ufficialmente il parere della commissione VIA: approvazione della superstrada Asti-Alba-Brà (Roreto)-Marene A6; bocciatura della bretella autostradale Cuneo-Carrù, in luogo della quale suggeriva di studiare la direttrice naturale Cuneo-Fossano.

In data 11 novembre 1993, vista l'ostinata riproposizione della globalità del progetto da parte di una specie di partito trasversale sordo ad ogni tentativo di ricondurre la questione a termini di logica e di rispetto dell'interesse pubblico, i Ministri dell'ambiente e per i beni culturali e ambientali, di concerto, decretavano l'incompatibilità ambientale dell'intero progetto SATAP.

Intanto, severi rilievi (settembre 1992) erano stati mossi al piano finanziario della società proponente considerato dalla Legambiente di Cuneo inattendibile ed impraticabile, basato su di un autofinanziamento parziale (mancavano dichiaratamente lire 135 miliardi da porsi a totale carico dello Stato sul totale di spesa previsto per la Asti-Cuneo di lire 1.490 miliardi); a fronte del prolungamento della concessione sull'asta principale Torino-Alessandria-Piacenza, risultavano insufficienti le garanzie circa le « risorse proprie » da investire nell'opera (così come confermato

dall'esame degli ultimi bilanci societari, lasciandosi così intendere la necessità di ricorrere a mutui garantiti dallo Stato e con interessi a carico dello stesso, oltre che a contributi diretti (come regolarmente avvenuto, grazie anche a decreti speciali, in questi ultimi anni, per l'autostrada SITAF in Valle di Susa).

La fondatezza delle critiche mosse alla globalità ed alla unicità del progetto SATAP per la Asti-Cuneo, la dimostrazione che esso era stato frutto di un'operazione di spartizione dei pedaggi fra due società per azioni (la Torino-Savona e la Torino-Piacenza) con la mediazione della SITRACI, Società per il traforo del Ciriegia, ridottasi ad un puro rango promozionale di iniziative altrui, l'assurdità del percorso a zeta rovesciata implicante 14 chilometri in più, la nebulosa copertura finanziaria, portarono ad una prima conclusione positiva: sul finire del proprio mandato il Governo Ciampi deliberò (vedi atto del Consiglio dei ministri del 2 marzo 1994) l'approvazione del solo tratto superstradale Asti-Alba-Brà (Cherasco)-Marene A6.

Questa deliberazione, assunta in attuazione della procedura prevista dal comma 5 dell'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, teneva quindi ben conto del parere della commissione VIA ed assumeva il significato di una ulteriore disapprovazione del raccordo autostradale contestato, cioé dei 24 chilometri della Cuneo-Carrù.

Ma la *lobby* autostradale, con il citato partito trasversale *pro*-SATAP, chiaramente costituito da correnti di partiti diversi collegate ad interessi societari, imprenditoriali e professionali del settore specifico e dei settori produttivi connessi (cemento, escavazioni, produzione di inerti, eccetera), non aspettava che il cambiamento del quadro politico; insensibile quindi ai richiami ed agli inviti espliciti dei Ministeri competenti che avevano raccomandato alla SATAP di sostituire la singolare, bizzarra bretella autostradale Cuneo-Carrù con una direttrice Cuneo-Fossano-Brà, la citata *lobby* si adoperava intensamente, sin dagli esordi del Governo Berlusconi, per ottenere ciò che per due anni le era stato negato: una deliberazione del Consiglio dei Ministri, che il 6 settembre 1994, contro il parere negativo della commissione VIA, contro il decreto assunto di concerto dai Ministri dell'ambiente e per i beni culturali e ambientali, sulla base di inconsistenti, risibili motivazioni artificiosamente costruite da alcuni nuovi dirigenti ministeriali, assente il Ministro dell'ambiente, misteriosi restando gli accertamenti tecnici del Ministero dei lavori pubblici, approvava la contestata bretella autostradale.

Osservazioni pregresse ed attuali: nel corso dell'ormai quasi decennale vicenda, sono stati registrati importanti o comunque significativi sviluppi. Anzitutto, in epoca precedente le proposte e le progettazioni autostradali, la Comunità Europea identificava la superstrada Asti-Alba-Brà-Fossano-Cuneo-Borgo S. Dalmazzo-Colle di Tenda come itinerario internazionale di valore europeo, classificando l'infrastruttura con la sigla E 74.

Con decreto del Ministro dei lavori pubblici in data 11 gennaio 1992, quindi in epoca successiva al rilascio della concessione SATAP, si ribadiva la valenza europea dell'asse superstradale, riclassificandolo nell'elenco delle direttrici comunitarie con la sigla E 74.

Cresceva la protesta popolare per la mancata realizzazione dell'opera nel tratto Alba-Brà ed Asti-Alba, che continuano ad essere serviti dalla SS 231, assolutamente inadeguata a sostenere il transito di decine di migliaia di veicoli leggeri e pesanti ogni giorno, determinando un alto indice di inquinamento atmosferico ed acustico in interi quartieri del centro urbano di Brà e lungo tutti gli abitati da Isola d'Asti a S. Vittoria d'Alba.

La protesta popolare sfociava in numerose manifestazioni di piazza, per la maggior parte guidate dalle stesse amministrazioni comunali, i cui responsabili, tuttavia, cedevano generalmente al ricatto finanziario messo in opera dalla concessionaria SATAP: o la costruzione e gestione di tutto il progetto compresa la bretella autostradale contestata, bocciata e poi fortunosamente approvata, oppure nulla.

Sin dal 1989 a Cuneo si costituiva un comitato per la circonvallazione (variante esterna), che raccoglieva oltre 12.000 adesioni.

All'inizio del 1994 la Legambiente presentava ricorso e denuncia alla Commissione europea di Bruxelles e trasmetteva al Parlamento di Strasburgo una petizione popolare contro il raccordo autostradale Cuneo-Carrù, petizione raccolta in collaborazione con il comitato « NO ad un altro Brennero-SI alla superstrada » avente sede a Montanera, piccolo comune particolarmente minacciato.

Nello stesso periodo (1992-1994) sempre più netta si delineava l'opposizione al raccordo autostradale da parte del comune di Fossano (vedi ordine del giorno del consiglio comunale ed autorizzazione al sindaco ad impugnare la deliberazione del Governo Berlusconi); oltre a Montanera, altri due Comuni interessati, S. Albano Stura e Trinità, esprimevano contrarietà all'opera contestata dagli ambientalisti e bocciata dai Ministeri competenti.

Nel corso del 1994 si acclarava, inoltre, che la prima condizione posta dalla regione Piemonte alla base del proprio parere favorevole non si poteva verificare: il totale raddoppio dell'autostrada A6 Torino-Savona, premessa di elementare sicurezza per immettere sulla stessa arteria il traffico della progettata Cuneo-Carrù, non sarà effettuato per tutta la percorrenza dei lunghi, numerosi viadotti nel tratto Mondovì-Marene.

Si deve ora ricordare che sin dal 1992 la Legambiente di Cuneo, dopo aver presentato le osservazioni, istanze e proposte nel corso della procedura di VIA, ha ripetutamente proposto e richiesto una revisione della concessione SATAP di cui al citato decreto interministeriale 5 aprile 1991, n. 2277, al fine di ottenere un diverso progetto del percorso Brà (Roreto)-Cuneo conforme a fini di pubblica utilità e non causa di grave danno ambientale.

Il Ministero dei lavori pubblici, che ha ignorato tali proposte e richieste, si trova oggi, dopo la catastrofe alluvionale del 5-6 novembre 1994, obbligato a prendere nota della lettera aperta che la stessa Legambiente ha inviato alla Presidenza del Consiglio, ai Ministeri di competenza, al Magistrato del Po, ai responsabili della protezione civile.

Con tale lettera, si dimostra che l'evento alluvionale impone profonde revisioni del tracciato superstradale nella valle del Tanaro fra Isola d'Asti-Vaccheria di Guarene e che la bretella autostradale Cuneo-Carrù decorrente nell'area fluviale del fiume Stura di Demonte, non rappresentando un percorso obbligato, bensì speculativo, per il collegamento Asti-Cuneo, dovrà necessariamente, anche per ragioni di sicurezza idrogeologica, essere sostituita dalla direttrice Cuneo-Fossano, come suggerito sin dal 1992 dal Ministero dell'ambiente.

Si segnala, inoltre, che Legambiente e WWF hanno deciso di impugnare la deliberazione del Governo Berlusconi del 6 settembre 1994 nelle sedi giurisdizionali, dopo aver inutilmente chiesto copia degli atti prodromici essenziali.

Conclusioni: le attese ormai rabbiose delle popolazioni, in particolare quelle dei quartieri di Brà e degli abitanti dislocati nella valle del Tanaro, quotidianamente oppressi dal traffico insostenibile della SS 231, impongono una sollecita costruzione dell'unico tratto superstradale, che essendo stato progettato con un percorso collinare seguito da due ponti per il superamento del Tanaro e dello Stura, può essere realizzato nella sua completezza funzionale, salvi gli adeguamenti dei due manufatti.

Questo tratto ha avuto sostanziale approvazione da parte della commissione VIA e dei Ministeri competenti.

Si tratta del tronco Alba (Roddi)-Brà (Bricco-Roreto) con gli svincoli previsti; esso rappresenta un tratto funzionale di valore insostituibile per la liberazione dei centri abitati di cui sopra si è fatta menzione, dall'inquinamento prodotto giorno e notte dal traffico veicolare; inoltre esso è tassello centrale della superstrada Asti-Alba-Brà-Marene A6, di cui nessuno contesta la validità come centrale di collegamento A6-A21.

La società attualmente concessionaria ha presentato pochi giorni fa all'Ente nazionale (ENAS) di Genova e, per essa, alla

DI.CO.TER. del Ministro dei lavori pubblici i progetti esecutivi di due lotti della superstrada Asti-Alba-Marene e di un lotto della contestata bretella autostradale.

Tali lotti sono: il numero 2/3 « Motta di Costigliole d'Asti-Neive », il numero 2/7 « Diga Enel-Cherasco » e il numero 1/1 « Massimini di Carrù-Perucca di Trinità »: nessuno di questi può considerarsi quale tronco funzionale per migliorare al più presto la viabilità esistente ed il traffico delle persone e delle merci.

Con la presentazione dei tre progetti esecutivi, giustificata formalmente con l'argomento che si tratta di lotti non soggetti a rischio idrogeologico, la SATAP conferma in modo inequivocabile la propria strategia aziendale, già più volte confermata sin dal 1985: acquisire il possesso del territorio; aprire comunque qualche cantiere per mettere lo Stato e gli enti locali di fronte al fatto compiuto. Ciò per i noti fini speculativi tattici e strategici: fra questi ultimi soprattutto gli interessi relativi ad una futuribile autostrada europea ovest-est destinata al prevalente trasporto delle merci, sì da scaricare sulla provincia di Cuneo gran parte del traffico pesante proveniente dalla direttrice iberico-provenzale od a questa diretto.

Il pur ingente stanziamento, che la presente proposta di legge prevede, si giustifica sotto il profilo generale del pubblico interesse.

Infatti, dopo ogni catastrofe naturale è frequente, pressoché inevitabile, il rischio che gli interventi straordinari dello Stato, fatte salve le necessarie, opportune ricostruzioni, siano dispersi in mille rivoli con il metodo clientelare della distribuzione a pioggia, senza poter determinare significative, utili modificazioni positive dei sistemi infrastrutturali.

La costruzione del tronco superstradale Alba-Brà costituisce, invece, un intervento di indiscutibile, primaria necessità pubblica, tale da apportare in sé notevoli benefici civili, sociali, ed economici a vasti territori di due province ed all'intera regione Piemonte.

Quanto sopra esposto giustifica pure un primo, modesto stanziamento a copertura delle spese di progettazione esecutiva di ulteriori tronchi della superstrada Asti-Cuneo-Borgo S. Dalmazzo-Colle di Tenda, così come descritto dall'articolo 4 della presente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero dei lavori pubblici e l'Ente nazionale per le strade (ANAS), d'intesa con la Società autostrade Torino-Alessandria-Piacenza (SATAP), devono deliberare la revisione della concessione di cui al decreto 5 aprile 1991, n. 2277, relativa al collegamento A6-A21 (Asti-Cuneo), in ordine alle norme dell'Unione europea ed alle misure preventive di protezione civile imposte dall'evento alluvionale del 5 e 6 novembre 1994.

ART. 2.

1. Nel quadro complessivo degli stanziamenti per gli interventi straordinari a favore dei territori del Piemonte danneggiati dall'alluvione del 5 e 6 novembre 1994, lire 350 miliardi sono destinati alla costruzione del progetto di variante della SS 231, tronco Alba (Roddi)-Brà (Bricco-Roreto) con svincoli sulla SP 7 di Pollenzo, SP 12 di Fondovalle Tanaro, SS 662 di Savigliano-Saluzzo e tangenziale ovest di Brà.

2. Il progetto di cui al comma 1 è redatto dall'amministrazione provinciale di Cuneo in collaborazione con l'ANAS-compartimento di Torino, con asse principale di lunghezza pari a chilometri 15 più 880 più diramazioni e rampe. Tale progetto è inserito nel collegamento misto Asti-Cuneo di cui all'articolo 1.

ART. 3.

1. Qualora la società concessionaria rinunci, nel contesto della revisione prescritta all'articolo 1, alla costruzione del

tronco superstradale di cui all'articolo 2, l'ANAS, quale stazione appaltante diretta o, per esso, altri enti pubblici territoriali provvedono all'espletamento delle necessarie procedure amministrative ed esecutive in modo da garantire che la costituzione del tronco Alba (Roddi)-Brà (Bricco-Roreto) e relativi svincoli sia compiuta nel termine di settecentotrenta giorni dall'assegnazione dell'appalto, la cui gara deve essere effettuata entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 4.

1. Nel quadro complessivo degli stanziamenti per gli interventi strordinari a favore dei territori del Piemonte danneggiati dall'alluvione del 5 e 6 novembre 1994, è deliberata la destinazione di lire 10 miliardi per la progettazione esecutiva da parte dell'ANAS dei seguenti tronchi superstradali:

a) Brà (Roreto)-Fossano (terminale nord della variante esterna);

b) Fossano (terminale sud della variante esterna in località San Sebastiano)-Cuneo-Borgo San Dalmazzo-svincolo di Roccavione (attraverso la Galleria di Monserrato).

Stampato su carta riciclata ecologica

DDL12-2026
Lire 500