

**PRESIDENZA DEL
VICEPRESIDENTE RAVETTI**

Interrogazione n. 78 presentata da Ravinale, inerente a "Collegamento Asti Sud Ovest (CASO)"

PRESIDENTE

Procediamo i lavori del sindacato ispettivo proponendo l'esame dell'interrogazione indifferibile e urgente n. 78.

Ricordo alla Consiglieria che per le interrogazioni ordinarie non è prevista l'illustrazione da parte dell'interrogante; è prevista la risposta del componente della Giunta, che è l'Assessore Gabusi, per cinque minuti ed è prevista la replica dell'interrogante per altri cinque minuti.

La parola all'Assessore Gabusi per la risposta.

GABUSI Marco, Assessore regionale

Grazie, Presidente.

Grazie, Consiglieria Ravinale.

Cerco di leggere perché le domande sono tante e non vorrei nel discorso dimenticarne qualcuna.

Inizio dicendo che il collegamento Sud-Ovest rappresenta un'infrastruttura strategica per la provincia di Asti; lo dicono le esperienze empiriche di molti cittadini e di molti Sindaci che, soprattutto nel sud Astigiano, devono attraversare tutti i giorni corso Savona per recarsi ai servizi più importanti del capoluogo, come l'ospedale, ma anche il Tribunale e altri ancora.

Lei, giustamente, mi pone domande molto specifiche a cui voglio rispondere puntualmente.

La prima è se esistono studi di traffico a sostegno dell'utilità del collegamento.

Questo studio c'è ed è quello che ci ha fornito ANAS in fase di analisi delle alternative progettuali, il famoso DOCFAP. In quel progetto, lo studio trasportistico costituisce una sezione di circa una trentina di pagine, da pagina 22 a pagina 53, in cui tutte le strade interessate che addurrebbero a quell'arteria, quindi quelle che di fatto sono oggi alternativa a quell'arteria mancante, sono state studiate sia dal punto di vista dei mezzi leggeri che di quelli pesanti.

La Consiglieria chiede se esistono analisi e studi che dimostrano la necessità di costruire un altro ponte sul fiume Tanaro.

Beh, esistono questi dati, esiste la quotidianità di tutti noi e, soprattutto, esiste una città che ha 75 mila abitanti, che ne ha altri 50 mila che abitano nel sud Astigiano che hanno la necessità di attraversare il Tanaro e, come dicevo prima, hanno la necessità di essere collegati ai servizi principali e che quindi, di fatto, hanno manifestato più volte, ancor di più dopo il 2016 e il 2018, quando, in occasione di due eventi alluvionali, si sono trovati con i ponti chiusi, quindi con l'impossibilità di attraversare la città di Asti.

Questo credo che basti per dimostrare quanto sia importante quell'infrastruttura che vogliamo e sulla quale abbiamo investito per progettare e per realizzare.

Ancora chiede se esistono analisi, studi e ricerche che stimino l'effetto dell'opera in termini di riduzione del traffico.

Credo che lei sappia che ci sono state proposte una serie di alternative progettuali con diversi colori: rosa, rossa, gialla, verde, viola e blu, se non sbaglio, e ogni proposta ha, sempre in quello studio cui facevo riferimento, nelle pagine successive un'ipotesi di numero di veicoli che l'attraverseranno, leggeri e pesanti, e anche i veicoli/chilometri, che è un altro indicatore di quanto potrebbe alleggerirsi il carico di traffico sulla città di Asti.

Quale tracciato e da chi è stato scelto il tracciato tra i cinque proposti?

Trattandosi di un'opera che si svilupperà nella città di Asti, la decisione è stata assunta a seguito di una lunga serie di confronti tra il Comune di Asti, cittadini e imprenditori.

Il Comune di Asti, con deliberazione di Consiglio n. 30 del 23 ottobre 2024, ha ritenuto maggiormente rispondente alle esigenze del tessuto urbano il percorso che prevedeva il tracciato giallo, con un inserimento di alcuni correttivi al tracciato che sono stati, diciamo, inviati ad ANAS, spostando a Sud l'attraversamento del Tanaro verso una ex cava di inerti, modificando a Nord la rotatoria sulla SP 8 e di ridurre l'impatto ambientale dei viadotti, con particolare attenzione all'altezza dell'attraversamento sul fiume rispetto alle esigenze idrauliche.

Naturalmente, queste che sono le proposte che il Comune di Asti ha fatto in sede di Consiglio, non sono ancora state totalmente valutate da ANAS, che sta facendo l'istruttoria.

I costi previsti per l'opera?

I costi sono ipotizzabili in circa 190 milioni di euro.

Ipotizzabili, perché oggi non sappiamo ancora qual è la soluzione progettuale e quanto queste modifiche richieste possano incidere sul costo, ma indicativamente questo è un costo che possiamo identificare.

Per quanto riguarda l'opera, si è ipotizzato di dividere in due lotti funzionali: un primo lotto, anche in termini di priorità di urgenza, arriva dal sud astigiano e si collegherebbe con corso Alba, superando il Tanaro, anche per motivi idraulici che vi ho detto prima; l'altra, invece, da corso Alba si collegherebbe con il casello di Asti Ovest.

La Regione Piemonte intende finanziare tale opera?

La Regione Piemonte è già impegnata a finanziarla, prima con l'anticipazione del FSC 21-27 e poi con l'inserimento nel contratto di programma ANAS-MIT della scorsa primavera, tra le opere immediatamente finanziabili una volta completato il percorso approvativo o, per meglio dire, autorizzativo.

La Regione ha già stanziato fondi?

Sì, la Regione ha stanziato 400 mila euro per la progettazione, che in una convenzione con ANAS e Provincia sono andati ad ANAS per la progettazione della prima fase, quella di cui stavamo parlando prima.

Esiste un'opera di cronoprogrammi?

ANAS, alla luce della deliberazione del Consiglio comunale, inizierà il percorso per la valutazione di impatto ambientale nazionale per la Conferenza dei servizi i cui tempi realisticamente, seppure per i tempi normativi dovrebbe durare sei mesi, sono circa 18 mesi, quindi si potrà concludere tra il 2025 e il 2026.

Ci sono poi altre domande: non si ritiene più utile lavorare con ANAS a un casello Asti Ovest? Si sta lavorando per un casello autostradale nei pressi dell'ospedale? E se, vista l'urgenza di ridurre il traffico, non si ritenga più utile prendere in considerazione opere viarie più leggere.

Devo dire che tutte queste soluzioni, che hanno una loro bontà nel passato (penso al casello sull'ospedale Cardinal Massaia), oggi la vedo molto complicata dal punto di vista tecnico, essendo una zona antropizzata con molte case: il giorno dopo in cui dovessimo proporre una cosa del genere, avremmo molti più movimenti contrari di quelli che ci sono oggi.

C'è una grande maggioranza di persone che quell'opera la vuole, la desidera e l'aspetta da molti anni e quindi, tutte le alternative proposte nell'interrogazione oggi sarebbero parziali e non risolverebbero il problema strutturalmente.

Pertanto, pur avendole valutate, non sono sul tavolo di lavoro.

PRESIDENTE

Grazie, Assessore.

La parola alla Consiglieria Ravinale per una replica.

RAVINALE Alice

Grazie, Presidente; grazie, Assessore, anche se purtroppo le risposte che ci dà ci destano preoccupazione.

Riteniamo che un'opera di questo genere, che ha cominciato a essere discussa ormai decenni fa, oggi davvero non risponda più alle esigenze del territorio. Nell'interrogazione abbiamo citato il numero di veicoli stimati l'ora: stiamo parlando di carichi davvero molto leggeri e sappiamo che più si costruiscono strade, più si aumenta il traffico veicolare.

Questo è un qualcosa che in questa fase dovremmo evitare, non favorire. Ci spaventa e ci preoccupa il fatto che la Regione, con grande convinzione, pensi sia opportuno stanziare 190 milioni di euro per costruire un'opera infrastrutturale di viabilità come questa quando, sul trasporto pubblico di questa Regione, i finanziamenti rimangono al palo.

La scorsa settimana abbiamo avuto proprio una Commissione sui finanziamenti che mancano per il completamento della Metro 1 a Torino e per la costruzione della Metro 2.

Stiamo parlando di aree diverse e potrei fare esempi relativi a linee ferroviarie che riguardano direttamente Asti, come la linea Chivasso-Asti per esempio, però crediamo che la priorità di intervento individuato e le risorse che si ipotizza di mettere a disposizione di un'opera di questo genere, che tendenzialmente aumenterà il traffico, avranno un impatto ambientale e produttivo significativo. Non dimentichiamo che stiamo parlando di un'opera che azzererà aziende agricole e allevamenti che insistono sul tracciato giallo di cui lei stava parlando, che quindi saranno costretti a chiudere.

Lei parlava di 18 mesi come tempo per lo studio di fattibilità; riteniamo che in una corretta gestione della viabilità a tutto tondo, in una regione che proprio oggi si trova a discutere del Piano di qualità dell'aria, non siano queste le opere a cui bisognerebbe dare priorità.

La ringrazio comunque per la risposta e continueremo a tenerci informati sull'evoluzione di un'opera che riteniamo francamente superata dalle esigenze e dall'attualità dello stato delle cose, assolutamente non al passo con gli interventi di programmazione della viabilità regionale che oggi si dovrebbero fare per contrastare la crisi climatica e implementare mezzi di mobilità differenti dal trasporto su gomma, tanto più dal trasporto privato.
