

Cavaglià, li 26.5.2010

Spett.le.

**MINISTERO DELL'AMBIENTE**

*Direzione salvaguardia ambientale*

Via Cristoforo Colombo, n. 44

00147 ROMA

**MINISTERO BENI E ATTIVITA'  
CULTURALI**

*Direzione generale per la qualità, la  
tutela dei paesaggio, l'architettura e  
l'arte contemporanea*

*SEZ. IIª-Tutela del paesaggio*

Via San Michele, n. 22

00153 ROMA

**REGIONE PIEMONTE**

*Direzione trasporti, logistica, mobilità e  
infrastruttura SETIS*

Via Belfiore, n. 23

10125 TORINO

**REGIONE PIEMONTE**

*Direzione per l'ambiente, Ufficio  
deposito progetti*

Via Principe Amedeo, n. 17

10125 TORINO

**Oggetto:** Osservazioni al Progetto Preliminare di "Realizzazione del sistema autostradale A4  
- Biella - A26 PEDEMONTANA PIEMONTESE

Il Movimento Valledora, composto dai seguenti comitati:

Gruppo Ambientalista Alicese

Gruppo Ambiente Santhià

Comitato Cave Tronzano

Comitato di Cavaglià per la Tutela dell'Ambiente e della Salute

Comitato No Inquinamento - No Inceneritore di Livorno Ferraris

Comitato Cave e Discariche NO GRAZIE - Moncrivello

e

Legambiente Borgodalese

Associazione Italiana Familiari e Vittime della strada - Onlus

Consiglieri Comunali della lista "Sviluppo e trasparenza per Cavaglià" Scagnolato Lucia e  
Fariello Savina  
Alice Alida  
Tarantini Stefano  
Negro Loris  
Dionisotti Giorgio  
Morandini Fabio  
Rizzato Ilaria  
Formia Marco  
Seimandi Mauro  
Gentile Maurizio  
Agogeri Alda

in allegato trasmettono le osservazioni al progetto riportato in oggetto pubblicato nelle date del  
29 e 30 marzo 2010

Restano a disposizione per ogni chiarimento e fanno sentita richiesta di essere invitati a  
partecipare alla sedute della conferenza dei servizi.

---

---

---

Allegati:

- 1 - OSSERVAZIONI
- 2 - ELENCO FIRMATARI
- 3 - OSSERVAZIONI Associazione Italiana Familiari e Vittime della strada - Onlus

# OSSERVAZIONI

## **Elaborati estimativi – generale**

### Calcolo estimativo Lavori a corpo Pag. 2

Verificato il "Punto 1/1089" dove viene citata la voce "materiali idonei provenienti da cava di prestito" e verificata la documentazione nelle varie parti si rileva che non vengono indicate le cave di prestito utilizzate, né gli eventuali nuovi siti previsti per l'apertura di cave, né i criteri e i metodi che verranno adottati per l'identificazione dei siti stessi.

Vi è inoltre da verificare quali differenze di costo esistano tra i materiali estratti in cave di prestito e gli inerti provenienti da cave commerciali, come sono quelle identificate per l'approvvigionamento.

Non è stato predisposto un adeguato e specifico piano cave come da legge regionale 30/99.

### Elaborati estimativi – capitolato prestazionale

#### **Generale – espropri**

#### **Relazione giustificativa delle stime e indennità di esproprio**

7.5 altri indennizzi – aree agricole – fabbricato Pag. 6

In questo capitolo viene riportato che:

*" Considerata la natura delle opere si ritiene che l'incidenza di tali indennizzi sarà piuttosto elevata poiché potrebbero essere occupate vere e proprie aziende agricole o piccole realtà imprenditoriali. In questa fase del procedimento non risulta possibile un'analisi puntuale, che richiederebbe la conoscenza delle effettive consistenze immobiliari delle eventuali aziende agricole presenti sul territorio. Tuttavia essendo l'opera in oggetto una nuova realizzazione e non l'ampliamento di una esistente si presume che la ricaduta sulla realtà fondiaria sarà certamente significativa"*

In generale in merito a tale punto si evince che i dati relativi ai danni che potrebbero essere arrecati al territorio così come alle aziende interessate dal tracciato stradale costituiscono una grave carenza

in quanto elemento indispensabile in fase di studio.

L'impatto dell'opera sui coltivatori e sulle loro proprietà viene definita 'significativa' ma nello stesso tempo non viene valutata nella sua globalità.

Non viene considerato il diritto dei coltivatori e degli imprenditori, come dei residenti di continuare senza alterazioni la propria quotidianità intesa come attività abitativa, agricola ed imprenditoriale.

CHIEDIAMO che vengano integrati gli elaborati di studio in merito al censimento delle singole realtà lavorative e/o abitative presenti lungo il tracciato con le conseguenti valutazioni ed individuazioni dei danni sia monetizzabili che non; ossia tenendo anche in considerazione la necessità di chiusura e/o trasferimento di dette realtà dalle localizzazioni attuali per incompatibilità con la realtà autostradale.

*"Pertanto si considera un'incidenza percentuale dei danni per intersecazione e riduzione della consistenza aziendale pari al 25% calcolata sull'importo dell'indennità di esproprio per i terreni agricoli comprese le maggiorazioni"*

La stima su una materia così particolare, considerata l'eterogeneità del territorio (agricolo, industriale, residenziale) e le carenze già su citate si ritiene quantomeno incoerente in quanto "stimata" su basi inconsistenti.

*"Per gli edifici prossimi alla realizzazione dell'opera che a causa della realizzazione della stessa subiranno un deprezzamento oggettivamente riscontrabile potrà essere previsto un indennizzo derivante dal danno arrecato per la diminuzione della luminosità e del soleggiamento nonché derivante dal danno arrecato per le immissioni di rumore e vibrazioni."*

Si rileva l'accertata influenza negativa dell'opera sui fabbricati posti nelle vicinanze in termini di rumore, vibrazioni, luminosità e soleggiamento, ma non viene citato nessun altro elemento quale ad esempio deprezzamento delle proprietà, modifica della viabilità, alterazione della qualità della vita e delle abitudini quotidiane ed altri disagi.

CHIEDIAMO l'integrazione di dette parti degli elaborati intese in un migliore quadro della situazione di valutazione di tutti i fattori negativi che influenzeranno le aree interessate dal progetto e la stessa popolazione. Di dare un indirizzo sui valori di esproprio, poi integrabili caso per caso, sui metodi di calcolo dell'indennizzo, sui tempi di erogazione, al fine di dare agli agricoltori ad oggi un riferimento per effettuare le proprie valutazioni sul caso, che potranno portare i cittadini a scelte diverse dall'accettazione dell'indennizzo, ossia spostamento delle proprie attività così come delle proprie residenze.

#### Elaborati generali – generale

### **Relazione illustrativa**

#### **1. Descrizione dell'infrastruttura**

##### 1.1.2 Miglioramento del tracciato posto a base di gara – pag. 9

In questo capitolo viene riportato che:

*"Premettendo che il bando di gara prevede che si possano effettuare varianti al tracciato nell'ambito di un corridoio avente una larghezza complessiva di 1.000 metri ( 500 metri per parte), a cavallo dell'asse autostradale dello studio di fattibilità realizzato da CAP, posto come riferimento progettuale, si desume che non è stato possibile realizzare varianti significative al progetto iniziale.*

*Peraltro dalle analisi effettuate durante la stesura del progetto preliminare si è potuto anche constatare il buon livello di approfondimento dello studio di fattibilità e che nella maggior parte dei casi, le soluzioni adottate sono quelle che possono essere considerate ottimali.*

*Non ciò di meno si è ritenuto necessario apportare alcune modifiche, sia di carattere planimetrico che altimetrico, al fine di ottimizzare l'occupazione del territorio, i movimenti di materie, le opere d'arte e di conseguenza contenere i costi di costruzione."*

I progetto di fattibilità citato presentava il tratto iniziale posto all'intersezione con la Torino - Milano delle pesanti carenze e dei gravi errori, già fatti rilevare nelle osservazioni alla "Variante 1" al piano territoriale della Provincia di Biella, in particolare:

- il percorso dell'autostrada si svolgeva su una cava in attività di cui non era stata rilevata l'esistenza;
- il percorso dell'autostrada si svolgeva su un sito con presenza di capannoni per attività artigianali senza che questi venissero rilevati o citati.

Da questi esempi si deduce che lo studio presenta scarsa affidabilità e non, come citato, che..

*"Peraltro dalle analisi effettuate durante la stesura del progetto preliminare si è potuto anche constatare il buon livello di approfondimento dello studio di fattibilità e che nella maggior parte dei casi, le soluzioni adottate sono quelle che possono essere considerate ottimali."*

- l'attuale percorso prevede il punto di congiungimento con Torino-Milano, verso Carisio, al di fuori del limite dei 1 km previsto dal 'corridoio' di scelta del tracciato identificato dallo studio di fattibilità

## **2. Fattibilità sotto il profilo costruttivo, urbanistico ed ambientale**

### 2.1.2 il profilo ambientale pag. 60

In questo capitolo viene riportato che:

*"Contributo alla qualificazione/manutenzione del SIC IT 1130003 Baraggia di Candelo da attuarsi compatibilmente con il piano di gestione del sito (attualmente il piano di gestione non è ancora stato elaborato):*

*Contributo alla qualificazione/manutenzione del SIC IT 1120004 Baraggia di Rovasenda da attuarsi compatibilmente con il piano di gestione del sito (attualmente il piano di gestione non è ancora stato elaborato).*

*Contributo alla realizzazione del Progetto di Valorizzazione Ambientale (PVA) Cornice verde biellese previsto nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Biella.*

*Contributo alla realizzazione del Progetto di Valorizzazione Ambientale (PVA) Parco del Cervo e della Baraggia previsto nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Biella."*

Nello studio vengono ipotizzati dei 'contributi' per compensare i danni provocati sui siti sensibili. L'ammontare dei contributi, i metodi di calcolo, i termini di pagamento, ecc. non sono specificati. Ne consegue che questi contributi sono poco più di una vaga promessa.

Il metodo di dare contributi non compensa i danni causati all'ambiente, visto che questi sono irreparabili e non monetizzabili.

Risulta altresì contraddittorio prevedere contributi alla valorizzazione di aree naturalistiche mentre si costruisce un'opera che le danneggia profondamente e irreversibilmente.

## **3 Scelte architettonico - strutturali**

### 3.1 scelte architettoniche pag. 62

Questo capitolo esamina il metodo migliore per progettare e dotare l'opera in accordo con la percezione del paesaggio circostante (Zona Baragge, coltura del riso).

Si ritiene quasi offensivo che il paesaggio venga profondamente ferito e che poi gli si faccia omaggio di una sua rappresentazione in cemento o piastrelle.

Elementi di finitura secondaria non sono in grado di annullare l'impatto dell'opera sul territorio e di mitigarne i suoi effetti.

## **5 integrazione dell'infrastruttura**

### 5.1 il paesaggio e le attività agricole Pag 70

Il paesaggio interessato alla costruzione dell'autostrada viene descritto come essenzialmente agricolo o a bosco. In questa delicata situazione il manufatto introdurrà modifiche pesanti, irreversibili. Sono del tutto inadeguate le opere proposte, per esempio i rimboschimenti tramite cespugli o alberature in una zona sotto tutela per la presenza di boschi planiziali che andranno ovviamente pesantemente impoveriti o eliminati.

La tutela delle strade interpoderali che non vengono ripristinate.

Non risulta che sia stata chiesta la collaborazione degli agricoltori interessati per l'ottimizzazione della viabilità secondaria ed in particolare dei cavalcavia/sottopassi.

## **6.1 Fase di cantiere**

### 6.1.1 Atmosfera Pag 74

Gli impatti negativi dell'opera sono innegabili e, pur con le opere di mitigazione restano alti per gli abitanti della zona limitrofa ed oltre. Le opere di mitigazione non sembrano in grado di contrastare efficacemente la diffusione delle polveri e la propagazione del rumore, da notare che non sono stati previsti divieti di cantieri notturni perlomeno nei pressi delle zone abitate e dei problemi che questo può comportare sulla vita degli abitanti. Da rilevare che il pulviscolo si

può diffondere a grandi distanze, non è stato esaminato la ricaduta sulla salute delle persone anche in considerazione delle patologie allergiche in continuo aumento.

## **6.2 Fase di esercizio.**

### **6.2.1 Rapporto opera – componenti ambientali coinvolte**

#### 6.2.1.1 Atmosfera Pag. 78

In questo capitolo viene riportato che:

*"L'analisi dei bilanci emissivi ha evidenziato che le emissioni più elevate si determineranno nei comuni di Salussola, Rosaio e Gattinara in ragione del significativa estensione del tracciato che interessa il loro territorio."*

Il fatto di considerare i comuni di Salussola, Roasio e Gattinara su cui si sarà più ricaduta non può esimere il proponente da una valutazione generale delle emissioni in atmosfera che comprenda tutte le zone coinvolte a prescindere dalla superficie occupata.

*"Inoltre il confronto tra gli scenari al 2016 e quelli al 2036 hanno dimostrato una sistematica riduzione, indice del fatto che l'incremento di traffico risulta ampiamente compensato dalla riduzione delle emissioni associata al rinnovo del parco veicolare."*

Il cenno agli scenari 2016 e 2036 sono delle semplici possibilità:

- considerare il ventennio risulta improprio in quanto va ad influire sulla salute per un così lungo lasso di tempo;
- il parallelo tra incremento del traffico e rinnovo del parco veicolare, meno inquinante, non viene analizzato tantomeno dimostrato anche in considerazione della situazione socio economica.

*"Le valutazioni modellistiche hanno documentato, coerentemente ad evidenze sperimentali di alcune campagne di monitoraggio della qualità dell'aria svolte nei pressi di infrastrutture autostradali italiane, che la nuova infrastruttura non determinerà una significativa alterazione dei livelli di inquinamento presenti nell'area."*

CHIEDIAMO in merito a detto punto che venga data dimostrazione di questo espresso e delle zone considerate dall'indagine citata.

#### 6.2.1.7 Rumore

Risulta imprecisa e generica la valutazione degli effetti del rumore : **"imponere al territorio una impronta sonora diurna significativa, compresa tra 70-75 dBA entro i primi 10 m dal ciglio stradale e 50-55 dBA a 500 m di distanza"** in quanto non dettagliata secondo le singole realtà'.

Inoltre non viene precisato il ..... Rumoroso silenzio notturno e dopo intervento.

La qualità della vita degli abitati nelle vicinanze dell'opera subirà un deciso peggioramento, considerato, come citato

SAVIINA

#### 6. 2.2.1 Ambiente idrico pag 81

In questo capitolo viene riportato che:

*"a valle del suddetto trattamento si prevede la possibilità di realizzare un trattamento di filtrazione spinta (fitodepurazione) nelle aree a maggior vulnerabilità"*

Si richiede che il trattamento di fitodepurazione sia previsto lungo tutto il tracciato dell'autostrada e non solo nelle aree a maggiore vulnerabilità.

E' necessario considerare che la vasca di smaltimento sia adeguatamente dimensionata in modo che il travaso del 'troppo-pieno' non avvenga a scapito della depurazione, smaltendo liquido non sufficientemente ripulito (considerata la quantità delle precipitazioni atmosferiche con riferimento stretto alla media degli ultimi anni) .

E' necessario altresì un controllo periodico del livello di inquinamento delle acque rilasciate nell'ambiente.

#### 6.2.2.2. Vegetazione, flora, fauna, ecosistemi e paesaggio

Si richiede che gli attraversamenti per gli animali e le reti di protezione siano posti lungo tutto il tracciato dell'autostrada e non solo dove si suppone l'esistenza di habitat idonei.

Generale

elaborati generali – relazione piano di gestione delle terre - pag 9

Precisazioni:

Le aree in cui il materiale può essere cavato sono situate nei comuni di Cavaglià, Alice Castello, Tronzano e Santhià, nella zona identificata come Valledora. La zona è nota per il suo materiale inerte di pregio ma è anche uno dei più importanti siti di ricarica della falda acquifera, come indicato in vari documenti tra cui (vedasi bibliografia):

- Regione Piemonte: Piano di tutela delle acque
- Piano Territoriale Regionale, regione Piemonte, relazione e norme di attuazione, Art. 33, pag. 107.
- Piano Territoriale provincia di Biella, variante 1: il P.R.U.I.S. della Valledora (Elaborati, Relazione illustrativa, pag. 35)
- Consiglio provinciale di Vercelli, Atto di indirizzo per la tutela ambientale della Valledora.
- Regione Piemonte. Ipotesi di piano strategico per l'area della Valledora, Ottobre 2008

Per la realizzazione dell'opera saranno necessari circa 6.000.000 di mc :

- Il piano di estrazione comporterà delle nuove richieste di ampliamento in un'area già pesantemente degradata.
- L'utilizzo di materiali di recupero e di ristrutturazioni di macerie non viene citato o valutato nello studio anche se sarebbe altamente raccomandabile per diminuire l'impatto ambientale dell'opera.
- L'impatto dell'opera deve essere valutato anche per le conseguenze presso i siti di approvvigionamento del materiale, oltre che per la sua costruzione.
- Non viene precisata la modalità o periodicità delle analisi per stabilire il grado di inquinamento delle terre scavate.

Nell'elenco dei siti in cui è previsto l'approvvigionamento di sabbia e ghiaia viene riportato:

- che il sito di Cavaglià, località Valledora, ha una concessione trentennale, in realtà ha scadenza nel 2014;
- vengono riportate le cave di proprietà Fontana S.p.A, ma ad oggi non risultano cave attive nel territorio di Cavaglià a suo nome.

CHIEDIAMO che la documentazione venga aggiornata e corretta e che tenga conto di quanto su citato.

In questo capitolo viene riportato che:

*"Qualora un determinato volume di terreno fosse mantenuto su un'area di deposito per un tempo maggiore di 3 anni, esso dovrà essere trattato secondo il regime normativo proprio dei materiali di rifiuto, non essendosi soddisfatte le condizioni di effettivo riutilizzo entro i termini fissati dall'art. 186 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.." (pag. 13)*

Non viene presa in considerazione la necessità di prevedere un sito di smaltimento delle terre non utilizzabili per riempimenti, per lo meno a titolo cautelativo.  
Relativamente ai terreni interessati dai lavori non vengono individuati le modalità di utilizzo e di verifica dell'eventuale stato di inquinamento e/o contaminazione né all'atto della cessione né all'atto della restituzione degli stessi.

## **Cantierizzazione**

### **Planimetria di cantierizzazione - Tratto 1**

Ubicazione aree di cantiere e viabilità tav. 1 (P1CGNS105)

Comune di Cavaglià:

Il percorso individuato attraversa il centro abitato di Cavaglià.

Vista la possibilità di utilizzare strade alternative, già oggi dedicate alle aree a cava, si richiede che venga utilizzata la strada che devia verso la zona industriale (Via Abate Bertone) e che si immette sulla provinciale Cavaglià - Santhià per proseguire poi verso Salussola.

E' impensabile immaginare l'attraversamento del centro abitato di Cavaglià, vista la probabile mole di trasporti; si deduce che non sia stata fatta una reale valutazione dello stato dei luoghi.

Tra i percorsi individuati ve ne sono di impercorribili viste le condizioni che non permettono il passaggio dei camion e delle betoniere (per esempio: in corrispondenza della cascina Boarizzo il percorso individuato passa tra due edifici distanti tra loro circa 3 metri, nel tratto tra cascina San Quirico e cascina Boarizzo, nel tratto tra cascina Boarizzo e l'immissione sulla strada comunale a valle della cascina Biglia).

Non risulta evidenziata la viabilità da utilizzare per i materiali provenienti da Borgo D'Ale.

Non risulta studiato né valutato l'impatto sulla viabilità interessata al passaggio dei camion per il trasporto di inerti, né la garanzia di ripristino e manutenzione.

Se ne può dedurre che gli elaborati sono stati eseguiti con superficialità forse senza neppure un sopralluogo.

CHIEDIAMO una puntuale riverifica dello stato di fatto delle strade previste per l'utilizzo, in particolare le strade comunali per un aggiornamento del progetto.

Scheda cave e discariche.

Sulle indicazioni delle planimetrie vengono segnate indifferentemente cave e discariche senza individuare quali sono i siti adibiti a cava e quali a discarica.

La coltivazione di cava e la destinazione di un sito a discarica sono oggetto di procedure autorizzative gestionali distinte; inoltre viene nuovamente riscontrato la mancata risoluzione del problema dello smaltimento delle rocce rinvenute durante le operazioni di scavo.

La planimetria delle cave della zona Cavaglià - Alice Castello è errata in quanto:

- comprende anche la porzione della discarica "Alice2" sita nel Comune di Alice Castello;
- risulta errata l'identificazione cave "Valledora" e cave "Green cave";
- risulta errata l'indicazione "Alice Castello - Loc. Cascina Vianone - impresa Gold Cave" stante che la porzione di terreno indicata è posta nel comune di Cavaglià (P1CGNS101), peraltro nel Comune di Alice castello non risulta ubicata alcuna "Cascina Vianone", né autorizzazioni a cava per la ditta "Gold Cave".

In realtà, verificata la planimetria catastale, il predetto sito risulta posto nel comune di Cavaglià e non è destinato a cava ma utilizzato come discarica di rifiuti urbani e industriali (ASRAB).

Infine a seguito di verifica dall'elenco ufficiale delle cave della Regione Piemonte l'autorizzazione M0051-B non risulta attiva

Nelle note alla cava "Valledora" viene asserito che la concessione ha durata trentennale:

Secondo la L.R. n. 69 del 22/11/1978 Art. 10, riguardante la durata dell'autorizzazione, la stessa *"..non puo' essere rilasciata per un periodo superiore ad anni dieci e puo' essere rinnovata previa l'osservanza delle norme previste per il rilascio."*

Come già evidenziato, questa le sopra citate imprecisioni denotano la superficialità con cui è stato redatto il progetto, e la dichiarazione riportata **"è stato fatto un censimento capillare delle proprietà con verifica delle autorizzazioni in essere"** pare poco veritiera.

CHIEDIAMO una nuova verifica dei dati e dello stato di fatto per un aggiornamento del progetto.

## **SIA studio impatto ambientale**

### **Dossier relativo alla valutazione di incidenza - relazione**

#### 3.1.2 Il Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Biella Pag. 6

In questo capitolo viene riportato che:

*"Questo disegno della grande rete è affidato in larga misura a risorse decisionali e finanziarie esterne al quadro locale che può portare essenzialmente un contributo di coesione e di progettualità".*

Decisamente certi della necessità di coinvolgimento delle realtà locali, tale affermazione risulta essere in contraddizione con quanto esposto a pag. 6, 2' capoverso: *Tra gli obiettivi perseguiti da questo Piano, vi è la ricostruzione di un consenso sociale attorno ai temi della manutenzione delle diverse componenti territoriali rurali (dai boschi, ai pascoli, ai coltivi, dall'edilizia rurale minore, alla viabilità ed alla sentieristica, dai beni culturali ai biotopi e ai geotopi) e urbane (dall'impermeabilizzazione dei suoli allo stato delle reti, dalle urbanizzazioni al verde urbano).*

#### 3.3.3 Utilizzo delle risorse Pag 11

La sottrazione di risorsa suolo per l'utilizzo di materiale da cava non viene valutato, anzi non viene neanche citato.

#### 3.3.4 Emissioni, scarichi, rifiuti, rumori Pag. 11

In questo capitolo viene riportato che:

*"In termini generale, a fronte di un aumento del livello di emissioni, vengono introdotte opere di mitigazione volte all'attenuazione delle emissioni di rumore; alla depurazione e laminazione delle acque di piattaforma nonché alla schermatura con alcune infrastrutture ecologiche dell'opera viaria nel suo complesso."*

Appare assodato che un bilancio complessivo dell'inquinamento comporterà comunque in un aumento dello stesso.

#### 3.3.5 Rischio di incidenti per quanto riguarda le sostanze e le tecnologie adottate Pag. 11

In questo capitolo viene riportato che:

*"Per quanto riguarda la possibilità di incidenti di rilievo ambientale, determinato da sostanze e tecnologie utilizzate, si osserva che si determinano situazioni di rischio, legate prevalentemente alla presenza di un reticolo idrografico complesso e strettamente interconnesso con i sistemi di irrigazione di ambiti agricoli ad elevata produttività, nonché aree naturali tutelate dal SIC medesimo."*

Occorre rilevare che i su citati effetti derivanti da incidenti ricadono:

- su una zona di ricarica delle falde.
- su aree agricole di pregio

oltre che sul reticolo del sistema irriguo e sulle aree SIC.

### 3.5.2 Limitazioni temporali nelle attività di scotico della vegetazione spondale pag 21

*"La rimozione della vegetazione potrà dunque essere anticipata ove necessario non rallentare l'attività del cantiere. Visto il carattere di grande urgenza dell'opera in esame, si osserva che, in ogni caso, la presente mitigazione non dovrà produrre ritardi di sorta alle attività di costruzione."*

Una attenta attività di programmazione deve essere implementata al fine di ottemperare alla direttiva Habitat, l'attuale formulazione consente praticamente la massima libertà di scelta nelle operazioni di scotico. Non viene precisato peraltro da dove si desume il carattere di urgenza dell'opera, né vengono portati provvedimenti a giustificazione dell'assunto.

Dalla descrizione della fauna dei siti SIC manca la valutazione dell'incidenza dell'opera sulla popolazione delle farfalle.

## **Piano di monitoraggio ambientale – relazione**

### **3.3 Componenti ambientali oggetto di monitoraggio, ambiti di applicazione, tipologia di misure**

#### 3.3.1 Atmosfera pag 10

In questo capitolo viene riportato che:

*"L'ambito di studio, rappresentato, per la componente atmosfera, da una fascia di circa 500 m centrata sul tracciato dell'opera in progetto, risulta, dal punto di vista morfologico"*

La fascia di 500 metri per il controllo dell'atmosfera appare scarsa, si richiede di valutare la necessità di ampliarla cosicché da garantire una maggior tutela per la popolazione compatibilmente con la normativa specifica vigente.

#### 3.3.2 Ambiente idrico superficiale e sotterraneo Pag. 10

In questo capitolo viene riportato che:

*"Le indagini relative all'ambiente idrico sotterraneo, saranno programmate per tenere sotto controllo le condizioni idrogeologiche dei siti laddove la realizzazione delle opere può apportare significative modifiche dello stato attuale. I parametri che verranno tenuti sotto controllo hanno il fine di valutare sia le variazioni delle condizioni di deflusso, sia le variazioni della qualità dei corpi idrici sotterranei."*

Non vengono considerate preventivamente le eventuali interferenze dell'opera rispetto al sistema idrico superficiale e sotterraneo ai fini della tutela delle acque.

Non si fa riferimento a situazioni analoghe documentate che possano garantire l'assenza di rischio da inquinamento.

*"In particolare per quanto attiene le possibili interferenze generate dalle fasi di costruzione e di esercizio dei cantieri, saranno valutati gli effetti indotti dalle azioni stesse e verranno individuati i ricettori sensibili."*

Considerata la zona di ricarica della falda, le valutazioni cui si fa cenno devono essere effettuate "prima". in fase progettuale.

#### 3.3.3 Suolo Pag 12

Non viene indicato dove verranno effettuate le analisi ante e post opera, effettuare tali controlli sono in corrispondenza delle aree di cantiere esclude la possibilità garantire a ciascun proprietario la restituzione di terreni post opera con uguali caratteristiche ante opera (basti pensare alle eventuali modifiche della viabilità di cantiere che si rendono necessarie durante l'effettuazione dei lavori)

CHIEDIAMO l'individuazione delle modalità di effettuazione delle predette analisi che tenga conto di quanto riportato, regolamentando anche la presenza a dette operazioni di controllo dei proprietari dei terreni.

### 3.3.5 Rumore Pag 13

In questo capitolo viene riportato che:

*"Prevalgono altresì coperture del terreno con caratteristiche fonoassorbenti, con valori di impedenza superficiale significativi nelle aree agricole coltivate a mais e in corrispondenza delle aree in cui si concentra la maggiore naturalità."*

Affidarsi ai campi di mais e alle foglie degli alberi per bloccare la propagazione del rumore è un'operazione che presta il fianco a qualche insuccesso perlomeno quando gli alberi sono spogli e il mais non ha un'altezza adeguata o si ritiene di cambiare coltivazione.

### 3.3.6 vibrazioni Pag 13

In questo capitolo viene riportato che:

*"Gli impatti vibrazionali hanno un dominio spaziale estremamente limitato e possono interessare esclusivamente i ricettori più vicini alle lavorazioni del fronte avanzamento. La presenza di edifici in condizioni di degrado o caratterizzati da una elevata risposta dinamica nel campo di frequenza di impatto potrebbe determinare l'insorgere di danni minori. Per tali motivi tale componente viene esclusa dal presente PMA."*

Riteniamo questa affermazione generica e superficiale in quanto per escludere rischi derivanti da impatti vibrazionali occorre valutare la dislocazione di edifici rispetto a interventi che possono dar luogo agli eventi citati.

CHIEDIAMO l'individuazione degli edifici che possono essere interessati dagli impatti e valutazione ante, durante e post lavori.

### 3.3.7 radiazioni ionizzanti e non ionizzanti Pag 13

Le verifiche sulla presenza di radon verranno effettuate entro 24 mesi dalla fase di esercizio, nei tratti di galleria. Si rileva che tali valutazioni devono essere effettuate anche ai fini della tutela dei lavoratori che andranno ad eseguire i lavori in galleria

### Campi elettromagnetici Pag 14

In questo capitolo viene riportato che:

*"L'individuazione dei punti dove posizionare le centraline per il monitoraggio dovrebbe essere scelta considerando l'ambiente esterno generalmente fruito dalla popolazione, e gli ambienti abitativi in particolare per aree dedicate all'infanzia, alle scuole ed a quei luoghi dove la permanenza è ipotizzata oltre le 4 ore giornaliere."*

*Nella considerazione che non sussistono situazioni della suddetta natura tale componente viene esclusa dal presente PMA "*

Le cascate nei pressi del cantiere devono essere monitorati per i campi elettromagnetici, si richiede di stendere un piano di monitoraggio in tutte le case potenzialmente interessate all'inquinamento.

### 3.3.8 paesaggio Pag 15

In questo capitolo viene riportato che:

*"Il monitoraggio di questa componente si propone di verificare l'idoneità delle scelte progettuali effettuate (in termini di rispondenza alle aspettative) per quanto concerne le trasformazioni*

*che esse introducono dal punto di vista fisionomico, storico, culturale, strutturale, vale a dire l'insieme delle componenti che concorrono alla definizione del quadro d'insieme in cui le comunità locali si identificano.*

*Nella considerazione che non sussistono situazioni della suddetta natura, tale componente viene esclusa dal presente PMA."*

Non si comprende la scelta di non sottoporre a monitoraggio il "quadro d'insieme in cui le comunità locali si identificano" riteniamo che il patrimonio delle comunità locali debba essere monitorato assolutamente.

### 3.3.9 Stati fisici dei luoghi, aree di cantiere e viabilità Pag. 15

Si richiede che in fase di progetto preliminare sia individuato formalmente lo stato dei luoghi interessati (viabilità, occupazione temporanea, ecc) con una valutazione delle prevedibili ricadute, in modo da valutare con maggiore cognizione di causa gli impatti.

Lo stato fisico, le ricadute e il prevedibile stato post opera deve essere incluso nel progetto, sempre per dare maggiori elementi di giudizio. Anche la delimitazione delle aree interessate al progetto deve essere eseguita in fase progettuale e costantemente aggiornata in fase di corso d'opera.

### 3.3.10 rifiuti – rocce e terre da scavo

In questo capitolo viene riportato che:

*"Compito del M.A è quello di individuare la tipologia di rifiuto previsto dalle attività di cantiere, modalità di deposito, grado di coerenza, modalità di confezionamento del rifiuto, i criteri per il recupero e/o riutilizzo lo stoccaggio e lo smaltimento dei rifiuti, dovrà verificare l'effettivo ripristino delle aree indicate nei piani di gestione per il deposito temporaneo.*

*Nel caso specifico per l'opera in esame l'attenta analisi condotta in fase di redazione del progetto preliminare fa sì che non si renda necessario il monitoraggio per tale componente.*

Questa affermazione non viene supportata da alcun dato o analisi. Riteniamo che la valutazione dello smaltimento dei rifiuti della loro natura e quantità debba essere eseguito in fase progettuale, seguito da un puntuale monitoraggio ante opera, post opera e in corso d'opera. Viste le quantità di materiale coinvolto è necessario individuare in fase progettuale le modalità di smaltimento, affinché possano essere correttamente valutate. Si richiama inoltre l'attenzione sul fatto che nel progetto non sono state individuate le discariche per inerti.

### 3.3.11 ambiente sociale Pag 15

In questo capitolo viene riportato che:

*"Nel caso del progetto oggetto di studio si ritiene che la misurazione mediante il confronto nel tempo di indicatori socio-economici non possa produrre risultati esaustivi, considerando che l'opera si inserisce in un contesto territoriale a carattere prevalentemente agricolo. Per questa ragione si ritiene di non proporre nell'ambito del presente PMA il monitoraggio di indicatori socio-economici."*

Questa costituisce un'affermazione antidemocratica nei confronti dell'attività agricola si richiede che l'esame delle componenti sociali venga inserito sia nel progetto (basandosi su analoghe opere già effettuate) che in fase ante opera, in corso d'opera e post opera.

Elemento essenziale e oggetto di valutazione, in fase progettuale è costituito dalle ricadute sulle condizioni socio-economiche delle popolazioni locali che saranno le prime a subire disagi e oneri come peraltro previsto dalla Legge n. 152/2006 allegato VII, punto 4.

## 6 Atmosfera

### 6.3.4 Punti di monitoraggio AO Pag. 30

Tutti i recettori devono essere monitorati, 8 punti di misura sono assolutamente insufficienti.

## 6.7 Programma delle attività di monitoraggio

### 6.7.1 Definizione e programma dei punti di monitoraggio Pag 35

In questo capitolo viene riportato che:

*"La selezione dei ricettori da monitorare è stata effettuata sulla base dei seguenti criteri:*

- *sensibilità del ricettore (ospedali, edifici pubblici, ecc.) o sensibilità delle biocenosi presenti in aree di particolare importanza naturalistica;*
- *rilevanza del ricettore (numero delle persone potenzialmente esposte);*
- *rappresentatività del ricettore rispetto all'ambito complessivamente interferito;*
- *distanza del ricettore dalle fonti di pressione, in relazione alla tipologia della fonte di pressione stessa (cantieri, viabilità, ecc.);*
- *persistenza temporale delle fonti di pressione."*

Risulta poco rispettoso delle persone esposte al potenziale inquinamento il criterio di scelta dei punti da monitorare che includa il numero delle persone coinvolte.

Risulta altresì poco chiara la rappresentatività del ricettore rispetto all'ambito complessivamente interferito

E' del tutto inaccettabile il criterio della persistenza temporale della fonte di pressione.

Inoltre, la definizione dei criteri e dei punti di monitoraggio e dei livelli di inquinamento previsti ecc deve essere esposta dal progetto preliminare per poter essere valutata.

## 7. Acque superficiali Pag. 37

Si richiede che vengano controllati tutti i corsi d'acqua, anche quelli utilizzati durante il periodo estivo per l'irrigazione.

## 8. Acque sotterranee Pag 57

Come già evidenziato, il progetto preliminare deve includere una analisi di tutti i parametri delle acque sotterranee e un esame delle conseguenze che avranno i cantieri e l'opera cosicché da permetterne la valutazione.

E' di particolare importanza evidenziare ancora che le acque sotterranee sono dedicate all'approvvigionamento per il consumo umano e che la messa in pericolo delle stesse rappresenta un danno irreversibile, risulta perciò indispensabile che in fase di progetto vengano forniti elementi di giudizio sulle conseguenze della costruzione.

### 8.5.3 Frequenza delle operazioni di monitoraggio PO

In questo capitolo viene riportato che:

*"La durata del monitoraggio sarà di un anno e verrà eseguito al termine dei lavori di realizzazione dell'opera."*

E' parere degli scriventi che al termine dei lavori occorrerà effettuare dei monitoraggi per almeno 10 anni cosicché da poter verificare gli effetti dell'opera a lungo termine, un anno è sicuramente limitativo e poco rappresentativo.

Si evidenzia che il progetto stesso identifica delle zone come *"vulnerabili"*.

### 8.5.4 Punti di monitoraggio.

Si richiede che lo stesso studio includa nel monitoraggio oltre ai piezometri, anche i pozzi privati esistenti.

## **9 Suolo**

### 9.1 Premessa Pag. 75

Oltre a quanto già previsto in termini di caratteristiche e fertilità, si richiede che vengano ripristinate le condizioni di inclinazione dei terreni per una ottimale irrigazione, i fossi irigui, i termini di confine tra i vari proprietari, la viabilità intepoderale sia in corso d'opera (eliminando i disagi ai proprietari dei terreni derivanti dalle occupazioni temporanee) che in fase di post opera.

### 9.5 Monitoraggio Post operam

#### 9.5.1 Finalità del monitoraggio PO – Pag 80

In questo capitolo viene riportato che:

*"Il monitoraggio Post Operam ha lo scopo di evidenziare, sui punti maggiormente critici in base alla localizzazione delle attività di cantiere, le eventuali alterazioni delle caratteristiche originarie del terreno.*

*Nel caso venissero riscontrate variazioni negative significative, prima delle risistemazione definitiva, si provvederà alla bonifica del terreno."*

Risulta necessario riportare i terreni allo stato ante opera, gli agricoltori hanno il diritto di ricevere i le loro proprietà senza deprezzamenti. Il monitoraggio deve estendersi alla fertilità negli anni seguenti alla rimessa a coltura e prevedere adeguati risarcimenti per le eventuali perdite di raccolto. Resta ovvia la necessità che i terreni siano nelle stesse condizioni precedenti in fatto di presenza di inquinanti e di tessitura.

### **Quadro di riferimento ambientale – Relazione Pag. 17**

In questo capitolo viene riportato che:

*"E' pertanto evidente che le politiche, anche molto incisive, messe in campo a livello europeo, nazionale e regionale per la riduzione delle emissioni non hanno dato i risultati sperati o comunque non sufficienti a garantire il rispetto dei limiti stabiliti dal D.M. n. 60/2002 entro il 1 gennaio 2005, altrettanto critica risulta la situazione nei confronti dei limiti ed obiettivi stabiliti per l'ozono dal Decreto legislativo 21 maggio 2004 n. 183"*

Il mancato raggiungimento degli obbiettivi prefissati in tema di inquinamento deve far riflettere sull'impatto che avrà un'opera che dichiaratamente peggiorerà la situazione sia in fase di costruzione che di esercizio.

Nessun accenno alle polveri PM 2.5.

#### 2.6.3.3 Risultati delle valutazioni Pag 81:

In questo capitolo viene riportato che:

*"In conclusione si può affermare che la nuova infrastruttura non determinerà una significativa alterazione dei livelli di inquinamento presenti nell'area.*

*Gli ambiti spaziali evidenziati sono rappresentati graficamente nell'ALLEGATO 2. Si sottolinea che nell'ambito caratterizzato da "un possibile contributo" risultano presenti solo una decina di ricettori."*

Il contributo al livello di inquinamento dell'autostrada è innegabile, anche se, pudicamente, viene definito poco 'significativo', si ribadisce il diritto di vivere in un ambiente non inquinato per tutti i cittadini.

### 3.5.2 Caratteristiche delle falde

#### 3.5.2.2 falda profonda Pag. 106

In questo capitolo viene riportato che:

*"Quest'ultimo, costituito da alternanze sabbioso-ghiaiose e limoso-argillose, ospita un acquifero multi falda confinato o semiconfinato rappresentato da una serie di falde in pressione che si attestano nei livelli grossolani più permeabili .....*

*I suddetti acquiferi infatti risultano protetti ed isolati dall'acquifero freatico e nei confronti del pericolo d'inquinamento, dalla presenza degli orizzonti limoso-argillosi impermeabili."*

Le due asserzioni sono in palese contraddizione: nel primo caso l'acquifero viene considerato semiconfinato, perciò potenzialmente esposto all'inquinamento proveniente dalle falde superiori, nella seconda affermazione gli strati limosi-argillosi sono considerati continui e impermeabili.

*"Le criticità legate ai pozzi captanti l'acquifero profondo possono essere riconducibili all'esistenza, in settori localizzati, di una parziale separazione tra l'acquifero superficiale e quello profondo che può determinare limitati fenomeni di comunicazione, favorendo la veicolazione dei contaminanti circolanti nella falda superficiale verso le falde profonde."*

L'eventualità che le falde superficiali e le falde profonde siano comunicanti è ammessa, quindi avallata la contraddizione di cui sopra.

*"Un altro aspetto da tenere in considerazione, come evidenziato da studi specifici, è legato alle caratteristiche e allo stato delle opere, che possono presentare problemi costruttivi non facilmente deducibili dall'esame dello schema di completamento o dalla relativa stratigrafia. Tuttavia, un'eventuale anomalia localizzata dello stato qualitativo non indica necessariamente una reale e generalizzata compromissione delle falde profonde."*

Il problema della contaminazione delle falde profonde viene trascurato e minimizzato, pur ammettendo la possibilità che ciò possa avvenire.

Risulta necessario esaminare il problema per fornire i relativi elementi di valutazione in fase preliminare.

## **5 Vegetazione flora fauna**

5.8 conclusioni pag 144

In questo capitolo viene riportato che:

*"Gli effetti a carico della componente vegetazione, flora e fauna sono da considerarsi relativamente contenuti".*

Gli effetti, pur volendoli considerare contenuti, si riflettono su una macro area (la pianura Padana) fortemente antropizzata e su un'area che ha ancora una caratteristica "agricolo - naturale".

Si rimarca l'assoluta necessità che questa area venga preservata da ulteriori elementi antropici e rimanga inalterata.

*"• il progetto percorre alcune degli ambiti a maggiore sensibilità vegetazionale e faunistica su tracciati viari preesistenti;"*

vi è da notare che i tracciati viari preesistenti non hanno l'impatto di un'autostrada, e, dove verranno incorporati, sorgerà una nuova strada.

*"• gli ambiti di massima sensibilità sono per lo più concentrati lungo le valli fluviali (intesi come sistemi estesi comprendenti il greto dei fiumi e le fasce boscate adiacenti), che vengono interessati da tratti in viadotto o ponte, determinando impatti relativamente più contenuti;"*

l'area delle Baragge non si trova lungo un fiume ma verrà profondamente snaturata dall'opera

*"le opere di mitigazione ed in particolare le opere a verde consentono un adeguato contenimento degli effetti sulla vegetazione;"*

non si comprende come le opere di mitigazione, con l'impianto di cespugli possa essere considerato "adeguato" a fronte del bosco eliminato

*"per il ripristino di un adeguato livello di permeabilità faunistica si prevede l'inserimento nel progetto di sottopassi faunistici di dimensioni variabili (fino a sezioni quadrangolari 2x2 m)."*

i sottopassi possono alleviare l'impatto sulla fauna ma resta la pesante opera di disturbo da inquinamento, rumore, illuminazione.

Si può concludere che l'impatto di quest'opera su una delle ultime zone in condizioni di naturalità sarà pesante e irreversibile.

## **6 Ecosistemi**

### 6.9 Conclusioni pag 154

In questo capitolo viene riportato che:

*"Sulla maggior parte dei recettori sensibili del corridoio esaminato, il tracciato non determina interferenze sostanziali, ovvero in grado di alterare in misura significativa, la funzionalità e lo stato di conservazione degli ecosistemi. La gran parte dei sistemi fluviali inseriti in più o meno ampi sistemi boscati con andamento nastriforme, vengono interferiti ma non privati delle essenziali caratteristiche di continuità territoriale, che ne fanno elementi strategici per la conservazione della biodiversità nella Pianura Padana."*

Come già detto per la componente Vegetazione Flora Fauna anche un impatto accettabile in una zona completamente selvaggia, diventa devastante in un territorio frammentato e già indebolito nelle sue componenti naturali.

A maggior ragione diventa devastante nell'attraversamento della Baraggia di Rovasenda.

*"Le finalità del monitoraggio ambientale verranno orientate alla descrizione degli effetti residui a carico delle funzioni di connessione ecologica."*

Gli effetti devono venir valutati nel progetto preliminare e non ad opera compiuta, quando non resta che prendere atto della realtà.

## **7 La salute pubblica**

### 7.3 Considerazioni sugli effetti dell'inquinamento atmosferico e del rumore

#### 7.3.1 La qualità dell'aria Pag 160

In questo capitolo viene riportato che:

*"Inoltre il confronto tra gli scenari al 2016 e quelli al 2036 hanno dimostrato una sistematica riduzione indice del fatto che l'incremento di traffico risulta ampiamente compensato dalla riduzione delle emissioni associata al rinnovo del parco veicolare".*

Dare per scontato un dato di fatto che forse avverrà non è un metodo corretto per condurre uno studio. Sta di fatto che la costruzione dell'autostrada aumenterà il livello di inquinamento della zona con sostanze in grado di nuocere alla salute (alcune delle quali cancerogene).

*"Le valutazioni modellistiche hanno documentato, coerentemente ad evidenze sperimentali di alcune campagne di monitoraggio della qualità dell'aria svolte nei pressi di infrastrutture autostradali italiane, che la nuova infrastruttura non determinerà una significativa alterazione dei livelli di inquinamento presenti nell'area."*

L'affermazione non è applicabile alla tutela della salute, le sostanze cancerogene non hanno limiti in quanto tali non devono esserci, inoltre non vengono forniti i dettagli degli studi eseguiti nei pressi delle infrastrutture autostradali italiane.

#### 7.3.2 Il rumore Pag 160

In questo capitolo viene riportato che:

*"I calcoli hanno pertanto evidenziato la previsione di un carico di rumore superiore rispetto a quanto consentito dalla normativa di settore".*

Si richiede che il livello di rumore sia garantito entro i limiti di legge.

## **8 Rumore e vibrazione**

### 8.13 clima acustico post mitigazione pag 202

In questo capitolo viene riportato che:

*"Eventuali esuberi rispetto ai livelli di soglia o ai limiti di immissione diurno o notturno devono essere letti con la consapevolezza che lo scenario futuro è stato definito, in termini prudenziali, non considerando la progressiva riduzione delle emissioni del parco circolante attuale".*

Il livello di rumore sarà ovviamente aumentato e viene dato per scontato che il rumore potrà essere superiore al limite consentito, e si spera nel miglioramento della progettazione dei motori. I limiti di emissione di rumore non devono essere superati.

### 8.15.1 rumore pag 204

In questo capitolo viene riportato che:

*"Lo studio acustico evidenzia la presenza di un sistema ricettore rado e che solo in alcuni ambiti territoriali assume densità di popolazione significative".*

Tutte le precauzioni, studi, accorgimenti, ecc. devono essere presi sia per le case sparse che per i nuclei abitati.

### 9 Paesaggio Pag. 206

Attualmente si riconosce il paesaggio come a carattere identitario, frutto della percezione della popolazione. Da questo punto di vista il paesaggio è un *prodotto sociale* e non rappresenta un bene statico, ma dinamico. In base a queste caratteristiche, in quanto determinato dal carattere percettivo (almeno in base a questa accezione di *paesaggio*), il paesaggio è sempre relazionato all'azione dell'uomo. In particolar modo la percezione del paesaggio è frutto di un'interazione tra

- la soggettività umana
- i caratteri oggettivi dell'ambiente (antropico o naturale)
- i mediatori socio-culturali (legati al senso di *identità* riconosciuto da una società su un determinato tipo di ambiente).

Se l'analisi progettuale è stata effettuata tenendo conto dei quattro livelli di progettazione-programmazione (nazionale-regionale-provinciale e locale), manca il quadro di riferimento europeo del paesaggio che viene lasciato a completamento a margine come un di più e non integra invece la programmazione fin da subito come una dignitosa impellente necessità.

Una necessità valida quanto quella dei collegamenti intermodali e dello sviluppo pag. 3 del Quadro programmatico di riferimento.

I nodi logistici, le reti, le sinergie tra i territori sono le uniche preoccupazioni "intermodali", non viene visto come fondamentale la produttività locale e lo spostamento delle merci a chilometro zero. Suscita ilarità questo termine se paragonato agli altri ed è evidente che la filosofia del progetto va in una direzione completamente opposta.

## **Quadro di riferimento programmatico Relazione**

### 2 Obiettivi ed attualità del progetto Pag. 3

In questo capitolo viene riportato che:

*"L'autostrada pedemontana Piemontese è un'infrastruttura viaria che da tempo è inserita negli scenari della programmazione e della pianificazione della Regione Piemonte.*

*L'esigenza di questa struttura è evidente considerando non solo la centralità della Regione Piemonte nel contesto dei corridoi infrastrutturali europei ma anche la necessità di uno sviluppo integrato socio-economico delle province di Biella, Vercelli e Novara interessate al progetto"*

Lo stesso progetto fa riferimento ai "corridoi infrastrutturali europei", pertanto e a maggior ragione va considerato anche il riferimento alla normativa europea. La citazione è presente ma lo spirito della Carta dei Beni culturali e paesaggistici viene completamente ignorata.

#### 4.1.2 Il Documento unitario di Programmazione e il Programma Attuativo Regionale del Fondo Aree Sottoutilizzate 2007-2013 (PAR FAS) Pag. 8

*"Il collegamento con le reti internazionali e il potenziamento di quelle nazionali, fissano nuovi standard di prestazione quantitativa e qualitativa, costituiscono gli obiettivi prioritari per lo sviluppo della Regione in ambito europeo, pena una crescente marginalizzazione del sistema col resto dell'Europa. Infatti, la collocazione geografica strategica del Piemonte all'incrocio tra il corridoio Lisbona-Kiev (corridoio5) e il corridoio Genova -Rotterdam (corridoio24) investe la regione di un ruolo centrale nell'area nord-occidentale del Paese, al confine tra Francia e Svizzera."*

Il progetto della Pedemontana Piemontese è ritenuta "fondamentale" per il rafforzamento della rete di 1° livello dei trasporti "attraverso lo sviluppo di reti materiali e immateriali".

Ancora viene vista e ribadita una "necessità di primo interesse verso uno sviluppo non locale ma generale al quale il primo si piega"- pag 9 stesso documento. Non sono certo i tanto decantati "sviluppi delle aziende locali", sempre citati nelle presentazioni alle popolazioni residenti ( a cose fatte, naturalmente) che si leggono nelle citazioni e tra le righe del testo. "La preoccupazione stretta è quella dello sviluppo internazionale che paga molto di più determinati interessi, piuttosto che la considerazione di quelli particolari , del privato o meglio di tanti privati cittadini."

La rinuncia al potenziamento delle strade ordinarie, inoltre, spinge l'utente che non ha alternative alla scelta di servirsi della rete autostradale, evitando altre più pericolose e dissestate. In questo modo finanziamo tutto il territorio e applichiamo la "politica dei pedaggi" pertanto l'utente, anziché trovarsi servito, senza oneri ( si fa per dire, meglio, senza oneri diretti) avrà anche quello del pagamento del pedaggio.

La mistificazione delle opere in project financing cioè in concessione aumenta il debito che lasceremo alle generazioni future (Fonte: sito Eddyburg . progetto corridoio Roma-latina).

Intanto dovrebbero essere accompagnate, queste progettazioni, da tutt'altra direzione della Legge Obiettivo n. 443-2001, invece ci troviamo con un' Intesa tra Regione Piemonte e Governo delibera CIPE 21-12-2001 e intesa generale Quadro per il 2003 in data 11-4-2003. La mano è libera all'edificazione lungo i bordi stradali col risultato di uno "**sbrodolamento edilizio**" a danno del paesaggio del Paese che viene costellato a caso di infrastrutture, senza che ci sia una reale programmazione paesaggistica . Insomma si chiede di abbinare con lo stesso peso **collegamenti europei e necessità locali: binomio certamente non raggiunto, anzi mancato!** Le amministrazioni locali , ripagate dagli oneri di urbanizzazione che saranno versati, rinunciano a calcolare i danni paesaggistici e patteggiano fin dall'inizio.

Figura 2 – Propensione alla trasformazione, si riportano gli ambiti e la loro sintetica propensione alla trasformazione (fonte: VAS del PTCP di Vercelli)



Il PTCP evidenzia come altri strumenti di pianificazione provinciale forniscono indicazioni su tale infrastruttura viaria. In particolare:

I) il "Piano Provinciale dei Trasporti e della Mobilità", che procederà al raggiungimento delle condizioni necessarie a garantire il completamento della "Pedemontana" Cossato-Romagnano Sesia e la sua contestuale realizzazione con il "peduncolo" autostradale Biella – Santhià (art. 48, Norme di Attuazione).

II) Il Piano provinciale della viabilità, in cui, in accordo con i comuni dell'area e con le province di Biella e Novara, dovranno prioritariamente essere:

- progettati gli interventi sull'asse pedemontano per l'adeguamento ai volumi di traffico, per la separazione dei traffici di attraversamento da quelli di interesse locale, dagli accessi e dai parcheggi delle attività insediate e per il miglioramento della sicurezza stradale;
- definite le caratteristiche della nuova pedemontana e messe a punto le connessioni viarie con la Bassa Valsesia e con il sistema autostradale, con particolare riferimento alla indispensabile realizzazione della circonvallazione di Romagnano Sesia e Prato Sesia, in territorio della Provincia di Novara, nonché agli

Per quanto concerne le potenzialità di sviluppo della zona, si chiama a testimonianza di questa potenzialità lo snodo viario e mai quello ferroviario di Biella.

Si trascura quindi completamente una strategia di sviluppo sia più eco-compatibile sia più adeguata alla qualità della vita della popolazione residente. Si tratta della strategia che punta allo sviluppo dei servizi attualmente gravemente sottodimensionati per il territorio: nodo ferroviario, servizi di protezione ambientale, centri di ricerca per lo sviluppo del territorio al servizio dell'agricoltura, dell'artigianato e del tessile. Ci si domanda come mai una città di provincia, come Biella, anziché avere al suo servizio uno sviluppo ferroviario adeguato, utile alla popolazione per lo spostamento quotidiano debba pensare solo all'autostrada. Verrebbe da pensare che uno strumento così democratico e popolare non serva allo sviluppo e perché mai? Crediamo che le logiche del trasporto su gomma che sono prevalse nel nostro Paese abbiano pesantemente condizionato questa scelta. Certamente l'esigenza del potenziamento ferroviario è sentito dalla popolazione e non è stato preso in considerazione come alternativa.

## Quadro di riferimento progettuale – relazione

### 2 Le scelte strategiche

#### 2.1 i risultati dell'analisi trasportistica

### 2.1.1. Ipotesi adottate Pag. 4

Gli incrementi di traffico in incremento dal 2009 al 2036 non vengono né dimostrati né giustificati. Lo spostamento delle manifatture all'estero, la variabilità dei prezzi dei carburanti, il cambiamento del tenore di vita degli abitanti rendono particolarmente arduo prestare fede a questi dati, in particolare se non ne vengono esposti gli assunti di base.

Non vi è nessuna analisi dell'opzione zero, di cui si chiede una puntuale trattazione come da D. Lgs. N 4 del 16/01/2008 art. 22.

### 2.1.2 la stima dei traffici attesi pag 5

*"La stima del traffico previsto deriva dall'analisi delle seguenti componenti, considerate distinte per il traffico leggero e quello pesante:*

- 1. traffico autostradale attuale dirottato sulla nuova infrastruttura;*
- 2. traffico locale attuale dirottato sulla nuova infrastruttura;*
- 3. traffico locale indotto dalla nuova infrastruttura;*
- 4. traffico autostradale indotto dalla Pedemontana milanese (scenari 3 e 4)."*

Non sono forniti i dati relativi alle uscite/entrate al casello di Carisio che è basilare per la valutazione del traffico attualmente diretto verso Biella.

Non sono forniti i dati relativi al traffico delle autostrade A10, A6, A21, A4.

Non vi è la descrizione delle dinamiche socio-economiche, delle attività produttive e del terziario, parimenti utilizzate per la valutazione del traffico, né viene prodotto lo studio relativo alla mobilità realizzato nel 2002.

Non sono state eseguite indagini mirate sulle società di spedizioni, attività artigianali e industriali che ricadono sull'area biellese, dinamiche della popolazione e degli scambi commerciali.

A titolo di esempio si riporta un estratto dal rapporto della camera di Commercio sull'andamento della popolazione del Biellese, numericamente stabile o in diminuzione:

*L'aumento della popolazione provinciale registrato nel 2007, dopo anni di dati negativi, purtroppo non si è confermato nell'anno 2008, che ha, invece, fatto rilevare una diminuzione degli abitanti: il decremento demografico, rispetto all'anno precedente, è stato pari a -0,09%, frutto di un saldo naturale negativo (-892) che ha superato il saldo migratorio (iscrizioni-cancellazioni) positivo (715 unità).*

(Fonte: Studi e pubblicazioni, Economia Biellese 2008, capitolo 1: Demografia)

Si rivela perciò del tutto carente l'aspetto delle indagini sul traffico, basati solo su stime e presunzioni o al limite un'ipotesi *"che non è certamente dimostrabile, ma non risulta nemmeno confutabile."*

Inserire nelle stime di traffico autostrade che collegano città come Torino e Milano per valutare un flusso di traffico su una nuova arteria che ne ricalca il percorso non porta ad un quadro attendibile.

Non vi è nessuna analisi del traffico che si riversa sulla complanare a 1 corsia di nuova costruzione in sostituzione dell'esistente strada a 2 corsie da incorporare nel nuovo tratto (a pedaggio).

Dal sito della Società Autostrade si può facilmente constatare che il traffico autostradale italiano è caratterizzato da un ridimensionamento, per non dire da un crollo:

IL TRAFFICO SULLA RETE DI GRUPPO VALORI A CONSUNTIVO – Marzo e Aprile 2009

- Nel secondo bimestre 2009 i chilometri percorsi sul sistema autostradale italiano gestito dalle concessionarie del **Gruppo** sono diminuiti del -1,4% rispetto allo stesso periodo 2008; il risultato negativo risente della sfavorevole congiuntura economica in atto, la flessione, però, risulta più contenuta rispetto a quella del primo bimestre 2009 (-7,4%).

(Fonte: Autostrade per l'Italia S.p.A., Studi sulla rete, Studi sul traffico, Il traffico sulla rete del gruppo, marzo – aprile 2009)

#### Autostrade per l'Italia (ASPI):

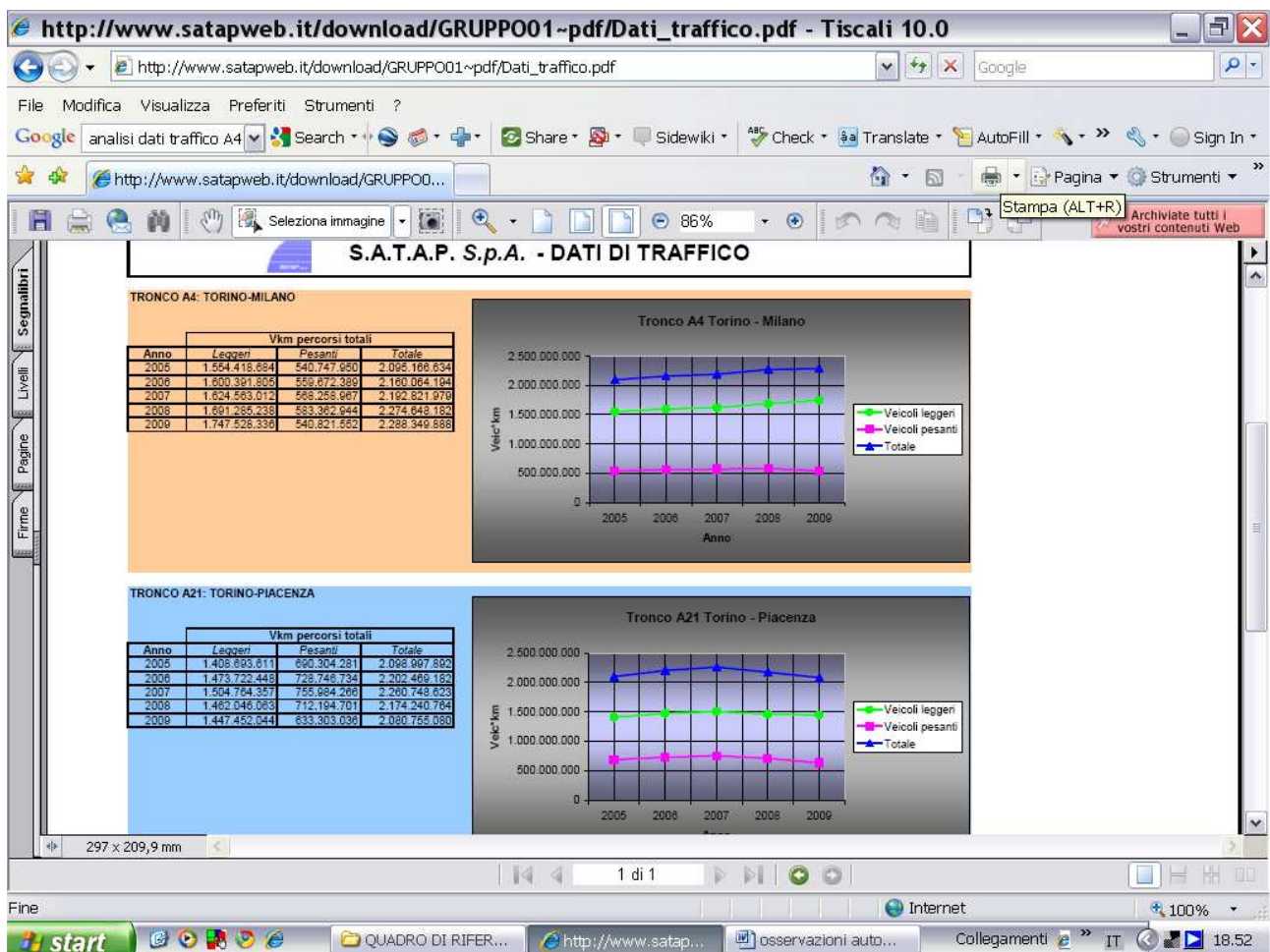
Nel 2008 la mobilità autostradale è diminuita del -0,8%, registrando la prima variazione negativa dopo quella del 1974 (-1,9%). La dinamica sfavorevole ha interessato quasi tutte le

trate, ad eccezione della A4 Milano-Brescia, A13 Bologna-Padova, A30 Caserta-Salerno e A1 Milano-Bologna

- Le **minori intensità di traffico** si riscontrano su alcuni tratti autostradali ubicati nel Mezzogiorno, in particolare l'A14 a sud di Bari ed il tratto più orientale dell'A16 nei pressi dell'allacciamento con l'A14. Al nord, flussi contenuti si rilevano sulla A26, vicino Vercelli, e sui tratti settentrionali della A27.

(Fonte: Autostrade per l'Italia S.p.A., Studi sulla rete, Studi sul traffico, Volume del traffico sui tratti elementari della rete di Gruppo gestita in chiuso. Anni 2007-2008" (edizione giugno 2009).

Il traffico sulle autostrade Satap è costante quando non in diminuzione:



(Fonte: Satap spa Autostrade A4 Torino-Milano A21 Torino Piacenza Documenti Ufficiali – Dati di Traffico)

http://www.istat.it/istat/organizzazione/sediregionali/liguria/annuario2009/AS2009.pdf - Tiscali 10.0

http://www.istat.it/istat/organizzazione/sediregionali/liguria/annuario2009/AS2009.pdf

La Spezia	986	17	1.317	16	17	2
<b>LIGURIA</b>	<b>9.987</b>	<b>91</b>	<b>12.902</b>	<b>88</b>	<b>91</b>	<b>47</b>
<b>ITALIA</b>	<b>230.871</b>	<b>5.131</b>	<b>325.850</b>	<b>4.718</b>	<b>5.131</b>	<b>3.741</b>

Fonte: Istat

**Tavola 18.5 Lunghezza, veicoli effettivi medi giornalieri e veicoli su km per autostrada - Anno 2008**

AUTOSTRADE	LUNGHEZZA (km)	VEICOLI EFFETTIVI MEDI GIORNALIERI			VEICOLI-KM (in milioni)			
		Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale	Variazione percentuale
Torino-Savona	130,9	43.570	9.904	53.474	783,4	171,5	954,9	-1,6%
Ge-Voltri /Gravellona Toce	83,7	48.025	14.124	62.149	833,7	254,9	1.088,6	-3,2%
Genova-Serravalle	50,0	117.067	23.186	140.253	505,7	129,3	635,0	-1,8%
Parma-La Spezia	101,0	32.056	9.251	41.307	650,7	217,7	868,4	-1,6%
Ventimiglia-Savona	113,3	67.199	12.930	80.129	1.045,2	290,0	1.335,2	-1,7%
Savona-Genova	45,5	124.341	25.018	149.359	758,7	165,9	924,6	-1,8%
Genova-Sestri Levante	48,7	89.307	14.250	103.557	738,8	147,9	931,7	-2,7%
Sestri Levante -Livorno	154,9	113.647	24.346	137.993	1.638,0	436,1	2.074,1	-2,1%

Fonte: AISCAT  
Nota: I dati tengono conto anche dei tratti non liguri delle autostrade  
La variazione percentuale è calcolata rispetto all'anno precedente sul totale veicoli-km

**Tavola 18.9 Lunghezza della rete ferroviaria, tipo di binario e trazione - Anno 2008 (in chilometri)**

(fonte Istat, sedi regionali, Liguria, annuario 2009, pag 173)

Risulta a questo punto infondato quanto riportato a pag 8:

*"La nuova bretella autostradale consente certamente velocità superiori e, soprattutto, maggior regolarità, in quanto la A4, pur considerando le opere di ammodernamento e potenziamento da poco ultimate, risulta comunque maggiormente trafficata. Tale traffico, soprattutto se proiettato negli anni futuri con i previsti tassi di crescita."*

## 6.5 Individuazione dei siti estrattivi

### 6.5.1 Premessa pag 82

Non risultano autorizzazioni a cavare rilasciate dal comune di Cavaglià per la ditta Fontana presso la località La Valle.

Non risultano autorizzazione a cavare rilasciate dal comune di Alice Castello alla ditta Gold Cave, la località Cascina Vianone non si trova nel comune di Alice Castello.

A pag. 83 *"Di seguito si allega una tabella riassuntiva di quanto censito"*.

La tabella risulta mancante, mancano pagg. 84 e 85.

A pag 117 viene evidenziato che alcune zone interessate sono ad alta vulnerabilità per le falde superficiali e profonde. E' necessario evidenziare che la risorsa acqua, specie nelle falde profonde, non deve essere messa in pericolo. Vi sono zone con collegamenti tra falda superficiale e falda profonda, vi sono falde confinate che potrebbero interrompersi. Si chiede una valutazione di questi elementi al fine dell'espressione del giudizio finale sull'opera.

## **6 Ecosistemi**

6.8 rapporto opera ecosistemi pag. 153

L'occupazione di porzioni di suolo ad alta fertilità o il suo degrado deve essere considerata nell'economia generale dell'opera insieme ai suoi risvolti socio-economici, si richiede un'integrazione dello studio su tale problematica.

*"Le finalità del monitoraggio ambientale verranno orientate alla descrizione degli effetti residui a carico delle funzioni di connessione ecologica"*

Gli effetti residui devono far parte della presente trattazione al fine di poter disporre di tutti gli elementi di valutazione e non essere demandati al monitoraggio ambientale ad opera già eseguita.

## **8 Rumore e vibrazioni**

8.8 sensibilità del territorio e sorgenti di vibrazioni allo stato attuale pag. 192

In questo capitolo viene riportato che:

*"Sarà compito delle fasi successive degli studi approfondire le informazioni in merito alla presenza di rischi strutturali, alla presenza di apparecchiature sensibili non opportunamente disaccoppiate dalla pavimentazione o di geolitologie in grado di trasmettere a distanze maggiori le onde vibrazionali. In termini pratici, nella maggioranza dei casi la criticità consegue a debolezze strutturali che possono presentarsi in edifici rurali di antico impianto, dove sia i materiali da costruzione sia le tecniche costruttive mal reagiscono a stati di sollecitazione dinamica transitori o prolungati."*

Si richiede che l'indagine venga effettuata prima in modo da inserire gli opportuni accorgimenti per evitare i danni da vibrazioni.

*"Per quanto riguarda il quadro vibrazionale ante operam, corre l'obbligo di sottolineare che per le infrastrutture stradali l'indicatore primario non è tanto il volume di traffico ma bensì lo stato delle pavimentazioni: la presenza di ormaie, di discontinuità nel manto stradale, rattoppi, buche, tombini disallineati, possono essere le cause primarie di alte emissioni di vibrazioni."*

E' necessario stabilire prima lo stato degli edifici in modo da predisporre le precauzioni da adottare, il livello di vibrazione ad opera in esercizio deve essere stabilito a priori per prevedere correttivi, ristrutturazioni, ecc

Dallo studio risultano mancanti:

- la valutazione delle eventuali nuove attività industriali e artigianali che potrebbero insediarsi per la presenza della nuova arteria
- il coinvolgimento delle realtà produttive del Biellese
- la valutazione dei benefici conseguenti alla costruzione dell'autostrada
- la valutazione sociale ed economica delle conseguenze della sottrazione di territorio agricolo e dello smembramento delle aziende agricole
- l'individuazione dei siti per la captazione dell'acqua nei cantieri e la sua disponibilità

## **CONCLUSIONI:**

### **Considerato:**

- **in generale i costi stimati e quelli non valutati;**
- **le condizioni di traffico non esaminate né valutate;**
- **i vantaggi né studiati né rilevati;**
- **i danni ed i disagi portati alle popolazioni ed all'ambiente;**
- **il costo totale previsto che supera decisamente quello valutato nell'altra ipotesi di tracciato, con uscita a Carisio, senza considerare gli ulteriori costi dovuti alle inevitabili varianti in corso d'opera;**
- **che il tracciato precedentemente studiato e progettato era di gran lunga meno invasivo, dai costi decisamente inferiori e dai tempi di realizzazione molto più brevi. Dalle stime effettuate il peduncolo Biella-Carisio permette di realizzare velocemente il collegamento limitando sia i disagi per la popolazione che i danni al territorio, permettendo altresì di ultimare i lavori spendendo globalmente meno denaro.**
- **le proprietà poste sul territorio di Cavaglià che subiranno un grosso danno e disagio con la realizzazione di detta opera. In particolare alla proprietà Mana, durante la stesura del progetto è stata data poca rilevanza; non è stata considerata la produttività dell'azienda come la parte residenziale, le potenzialità di crescita della stessa, sia in termini di allevamento di vitelli da carne che coltivazione delle terre. Si tratta della proprietà di due famiglie, con grandi potenzialità viste le nuove generazioni predisposte alla continuazione del lavoro di famiglia. In un territorio così esteso pare inutile e poco attento progettare il passaggio autostradale a ridosso di dette proprietà che certamente soffriranno in termini di qualità della vita e redditività dell'azienda, oltre che in termini di perdita di valore degli immobili.**

**Da pubblica ammissione degli stessi attuali promotori, il tracciato approvato è del tutto insensato e comporta costi esorbitanti; si procede solo per non sprecare il denaro pubblico finora speso, che sarebbe comunque nella globalità dell'opera sempre inferiore al costo della realizzazione del tracciato Biella-Carisio. Si propone pertanto di valutare ulteriormente il progetto in esame tenendo conto delle richieste e delle note riportate nel presente documento, di riconsiderare il tracciato Biella-Carisio, per non incorrere nell'errore di realizzare un'opera che porta benefici solamente agli esecutori dell'opera e non all'utenza finale.**

## **Bibliografia situazione Valledora (zona cave)**

- *Consulenza sull'impatto ambientale di attività estrattiva – Università degli Studi di Torino- Dipartimento di scienze della Terra- 1994*

- *Piano Regionale di Tutela delle Acque approvato in data 13 marzo 2007 dal Consiglio regionale del Piemonte: HA COME SCOPO LA CONSERVAZIONE E IL MIGLIORAMENTO DELLO STATO DELLE ACQUE SUPERFICIALI E PROFONDE DEL TERRITORIO E COSÌ COME INDICATO ANCHE DAL DLGS 152/99, CONSIDERA LA ZONA DELLA VALLE DORA BACINO DI RICARICA DELLE ACQUE, IN QUANTO SITUATO IN ESATTA CORRISPONDENZA DELL'ASSE DRENANTE DELLA FALDA ACQUIFERA, PARAGONABILE AD UNA ZONA DI CONFLUENZA DI FALDA. L'IMPORTANZA IDROGEOLOGICA DEL NOSTRO TERRITORIO È RICONOSCIUTA NEL CONTESTO DEL PIANO REGIONALE DELLE ACQUE: TALE CONTESTO INDIVIDUA [...] ZONE DI ELEVATA QUALITÀ, [...] SI TRATTA DI RISERVE IDRICHE DA PROTEGGERE. LA REGIONE CHIEDE CHE AL PIÙ PRESTO VENGANO STABILITI DEI LIMITI E DEI VINCOLI NELLE AREE DI RICARICA DI FALDA DA INSERIRSI NEGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI, PROVINCIALI E REGIONALI.*

- *Schema idrogeologico, qualità e vulnerabilità degli acquiferi della pianura vercellese CNR - politecnico di Torino - 1990: IL COMPLESSO ACQUIFERO AD USO POTABILE È IDRAULICAMENTE COMUNICANTE CON LA FALDA SUPERFICIALE*

- *Identificazione del modello idrogeologico degli acquiferi di pianura e loro caratterizzazione Dipartimento di Scienze della terra dell'Università degli Studi di Torino - 2002*

- *Idrogeologia ed idrogeochimica del settore pedecollinare della pianura vercellese - alessandrina - Rossanigo-Zuppi Milano - 1987*

- *Studio per Valledora discariche ad Alice Castello - Floriano Villa - 1991*

- *Impatto ambientale di attività estrattive - Dipartimento di Scienze della Terra, Facoltà di Scienze Matematiche Fisiche e Naturali, Università di Torino -1994: ULTERIORI ATTIVITÀ DI CAVA IN QUESTO TERRITORIO PORTEREBBERO A: 1) DIMINUZIONE DEL VALORE STRATEGICO DELLA RISORSA IDRICA SOTTERRANEA E PERDITA DEL POTENZIALE UTILIZZO DI UN CAMPO POZZI; 2) RISCHIO PER LE CAPTAZIONI DI ACQUEDOTTI DI SANTHIÀ E TRONZANO; 3) ESIGENZA DI UN MONITORAGGIO AMBIENTALE I CUI COSTI GRAVEREBBERO SULLA COLLETTIVITÀ. E' EVIDENTE CHE UN CORPO DI UTILIZZO DI COSÌ RILEVANTE INTERESSE NON È COMPATIBILE CON NUOVE ATTIVITÀ A RISCHIO QUALI CAVE O DISCARICHE*

- *Atlante delle Carte di Vulnerabilità delle regioni italiane- CNR e dipartimento di Protezione civile:Massimo CIVITA e Marina De Maio -2002: LA ZONA È SITUATA IN UN TERRITORIO ALTAMENTE VULNERABILE*

- *Le acque sotterranee della pianura vercellese - La falda superficiale, realizzazione a cura di Giovanni Gabriele Varalda – Mauro Falco – Oriana Benazzi (Provincia di Vercelli), Domenico A. De Luca - Manuela Lasagna – Daniele Casaccio – Luca Ossella (Dipartimento di Scienze della Terra, Università di Torino) - 2006 :NEL TERRITORIO L'ACQUIFERO SUPERFICIALE CONTENENTE LA FALDA FREATICA RISULTA AVERE UN GRADO DI VULNERABILITÀ ELEVATO. CIÒ È DOVUTO SIA ALLA BASSA SOGGIACENZA DELLA FALDA SIA ALLA NATURA PREVALENTEMENTE GROSSOLANA DEI DEPOSITI CHE COSTITUISCONO IL SOTTOSUOLO. LA FALDA FREATICA PUÒ ESSERE QUINDI FACILMENTE CONTAMINATA*