

CHI SIAMO

In data 11 settembre 2006, a S. Mauro Torinese, si e' svolta un' assemblea pubblica, avente come argomento di discussione la costruzione del ponte sul Po, tra Gassino e Brandizzo, e della Tangenziale Est di Torino.

All' assemblea hanno partecipato singoli cittadini, associazioni ambientaliste e partiti politici operanti sul territorio che va da Torino a Chivasso su entrambe le sponde del Po e nel Chierese. In tale occasione e' stato costituito il **Coordinamento Noponte-Notangenziale est**. Ad esso hanno aderito, al momento, i seguenti soggetti:

Comitato NO TAV di Gassino, Pro Natura Torino, Italia Nostra, Comitato Nazionale Paesaggio, Altra Chieri Possibile, Il Girasole (rete eco) di Torino, i circoli di Rifondazione Comunista/Sinistra Europea di Gassino, Settimo, San Mauro e Chieri/Cambiano, Commissione Ambiente della Federazione torinese del PRC, Comitato NO TAV di Chieri, Comitato Spontaneo di Quartiere di Borgata Rosa-Sassi, circolo Legambiente di Settimo.

Hanno aderito, a livello personale, numerosi cittadini.

Altri soggetti associativi e politici sono stati invitati e stanno valutando la loro adesione.

Il Coordinamento ha deciso di mettere in piedi un' iniziativa di informazione sul territorio per **sabato 7 ottobre 2006**, mediante la distribuzione di un volantino a Settimo, a Gassino e nei Comuni della collina torinese (da S. Mauro alla Piana di S. Raffaele, ad Andezeno e a Chieri).

In sintesi le motivazioni della nostra opposizione a queste due infrastrutture, contenute nel volantino, sono di due tipi:

1- utilita' dell' opera; non viene negato il problema, reale, del traffico sulla SP 590, ma si valuta inefficace per la soluzione di tale problema la costruzione del ponte sul Po e dell'eventuale Tangenziale Est (o Gronda Est). Queste opere andranno, al contrario, a peggiorare l' attuale situazione, portando ad un aumento del traffico veicolare pesante diretto alla collina. Si individua come soluzione vera ed alternativa il rafforzamento del trasporto pubblico su tutto l'asse Gassino-Moncalieri in sponda destra del Po e del Sistema Ferroviario Metropolitano, nonchè della linea Asti-Chivasso, mettendo in sicurezza la SP 590 e dissuadendo il traffico pesante già prima di Chivasso.

2- danno ambientale; intorno a questo genere di strade si creano fenomeni di urbanizzazione e di edificazione pressoché selvaggia a carattere residenziale, commerciale e industriale.

3- gli insediamenti abitativi, la realizzazione di nuove aree commerciali e industriali, determinano la distruzione di terreno agricolo pregiato, la perdita di un territorio di grande valore agricolo e paesaggistico; un patrimonio ambientale, storico ed economico da salvaguardare.

Stampato in proprio Coordinamento NOTANGEST

www.notangest.135.it
notangest@gmail.com



ALCUNI BUONI MOTIVI PER NON VOLERE LA TANGENZIALE EST di TORINO

Tangenziale Est ??



NO GRAZIE



Coordinamento NOTANGEST

www.notangest.135.it

notangest@gmail.com

Intendiamo con tangenziale est qualunque superstrada che di fatto si ponga come collegamento tra le tre principali autostrade del torinese. (A22 TO-PC, A4 TO-MI, A6 TO-AO) come chiusura del primo anello della tangenziale di Torino.

Riteniamo in base agli studi sui flussi di traffico che tale arteria non risolva i problemi di congestionamento locale del traffico (chierese, gassinese ecc.) e del traffico torinese e che quindi non sia un'opera urgente o indispensabile.

È invece una minaccia che incombe sul nostro territorio da decenni.

La sua realizzazione è stata oggetto di promesse elettorali trasversalmente di destra e sinistra: Da Cerchio e Martinat a Saitta

Alternativamente nella versione autostradale cioè con un tratto ex-novo di arteria pedaggiata di una trentina di chilometri che chiuderebbe l'anello tangenziale di Torino da Santena fino a Brandizzo e nella versione gronda che sfrutterebbe parte della viabilità esistente ma che con l'aumento della capacità (scorrimento veloce) e l'apertura del traffico verso il canavese, ponte sul Po a Brandizzo, attirerebbe traffico pesante che attualmente transita su altri percorsi.

Costo di realizzazione previsto per la Gronda circa 700 milioni di Euro (per l'autostrada evidentemente molto di più). Costo ambientale: incalcolabile nella versione autostradale sono previsti viadotti e l'ingresso in galleria in prossimità di Andezeno rovinando e compromettendo irrimediabilmente l'intero sistema di colline del chierese che in quella zona degrada verso la pianura (bassure). Viene inoltre previsto un lungo tratto, e spacciato come una soluzione a favore dell'ambiente, in galleria con gravi danni al sistema idrogeologico (basti solo pensare allo svuotamento delle falde di superficie...).

Nella versione gronda il tratto in galleria è meno pesante ma rimane l'aumento di traffico e inquinamento e in più si offrono maggiori possibilità di edificazione selvaggia del territorio.

La tangenziale/gronda est non è stata fatta finora perché costa e non rende. Sostanzialmente si tratta una questione di soldi reperibili o meno e di equilibri politico-economici che vedono tra l'altro protagonisti i soliti noti "Signori delle Autostrade"

Chi, come noi, invece è da sempre e solo pro-territorio propone una serie di buoni motivi per non volere assolutamente che si realizzi tale opera e che ci si adoperi per contrastarne la realizzazione.

Che fare? Sperare che i soldi non arrivino mai?

Già la provincia e la regione sottolineano che in mancanza di sovvenzioni pubbliche ci sono i privati (proprio a tal fine è stato fatto il disegno di legge

28. Aprile 2008 nasce una nuova società mangia-soldi.. Da chi è composta? Semplice dagli interessati alla costruzione: Ministero delle Infrastrutture(Di Pietro), Anas Spa(Ciucci), Regione Piemonte(Bresso-Borioli). Come si chiama? "Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A." Ultimo costo previsto per Tangenziale Est 750M€

29. Dicembre 2008 il 'tavolo di pilotaggio' e il Politecnico definiscono il corridoio della tangenziale.

Il suo costo previsto cresce, ad oggi è di un miliardo di euro.

30. Marzo 2009 Il coordinamento inizia una raccolta firme per una "petizione contro la costruenda tangenziale Est di Torino"

31. Aprile 2009 il Politecnico conclude la seconda fase di studio e disegna un tracciato di "massimo impatto ambientale". La Provincia passa lo studio di prefattibilità alla Regione.

32. Settembre 2009. Secondo l'accordo di Programma tra Regione Piemonte e Provincia Torino, lo studio di pre-fattibilità è concluso.

Ma i documenti conclusivi dello studio del Politecnico NON SONO DISPONIBILI, come mai?

Nonostante questo, secondo l'accordo è prioritaria "la revisione del progetto preliminare e lo sviluppo a livello definitivo della viabilità Est di Torino"... altri 1.500.000 €dalla Regione alla Provincia...

La CAP provvederà entro Aprile 2010 ad un bando europeo per il progetto finale.

Chi paga...

22. Un tratto autostradale pedaggiato pare che non renderebbe il dovuto chissà come mai...) per il momento, in mancanza di soldi dallo Stato (cioè nostri) le società autostradali non hanno intenzione di investirci soldi propri. Per la gronda non pedaggiata il carico è sempre nostro sempre (700 milioni di Euro previsti come dice l'assessore Borioli) sia la costruzione che la sua gestione.
23. Ma siamo in tempi di austerità ed è difficile ottenere finanziamenti dallo stato e allora spunta fuori l'uovo di Colombo cioè la proposta del recente Disegno di legge regionale n. 342 presentato il 16 Ottobre 2006 che riguarda la Programmazione, sviluppo e realizzazione della rete stradale ed autostradale, nel quale si prevedono strumenti di realizzazione quali il 'project financing' (finanza di progetto e concessione di costruzione e gestione), l'introduzione dei c.d. 'pedaggi ombra' e la semplificazione e accelerazione delle procedure per l'acquisizione delle intese, delle concertazioni, delle autorizzazioni, delle concessioni, dei nullaosta etc.
- Project Financing più pedaggi ombra: sono i privati a sborsare subito i soldi per la costruzione dell'opera ma restituiranno tutto e con gli interessi negli anni a venire tramite i pedaggi ombra.
24. Altri danari, altro progetto. L'Intesa Istituzionale di Programma tra regione Piemonte e Provincia a firma di Bresso e Saitta del novembre 2006, dove vengono investiti 1.500.000€ per la revisione del progetto preliminare ed eventuale sviluppo a livello definitivo della viabilità ad est di Torino.
25. Ancora danari col 'Patto per lo sviluppo sostenibile del Piemonte' del 26 luglio 2007:
VIABILITÀ EST DI TORINO
"Si tratta di procedere con la definizione di uno scenario organico in grado di risolvere contestualmente il collegamento stradale est dell'area metropolitana e l'accessibilità di Torino, verificando le possibili forme di project financing. Il costo stimato in prima fase prevede una quota da richiedere a livello nazionale di 150M€"
26. Aggiornamento del punto precedente al Febbraio 2008, i soldi richiesti allo Stato sono diventati 200M€
27. Delibera della Provincia del 4 Marzo 2008:
"Collaborazione con il Politecnico di Torino di carattere metodologico applicativo per la valutazione di tracciati stradali alternativi, finalizzata alla determinazione del corridoio di minor impatto e degli indirizzi per le opere di inserimento ambientale: il caso Tangenziale Est di Torino". La tangenziale Est come 'cavia' per future devastanti opere: costo dello studio 600.000€
E la tanto spacciata partecipazione? Una 'cabina di pilotaggio' tra Provincia e Comuni interessati. Interessati a cosa? A che la tangenziale si faccia, naturalmente.

regionale 342 dell'ottobre 2006: finanza di progetto, pedaggio ombra e snellimento delle procedure).

Soprattutto questa pausa non deve far calare l'attenzione: a giorni partirà la fase esecutiva del ponte sul fiume Po che collegherà la strada della Val Cerrina a Brandizzo, realizzato in modo tale da prevedere un facile raddoppio di struttura e di corsie nel futuro...non si sa mai...(un ponte così bello non lo si vorrà mica lasciare solo soletto).

Il traffico....

1. Non serve a risolvere il problema del traffico in Chieri perché la via più corta per arrivare a Torino, semafori o meno, sarebbe comunque la (ex) statale 10 (una quindicina di chilometri contro la quarantina del tratto tangenziale)
2. Perché la presenza di uno svincolo, versione autostradale, vicino a Chieri renderebbe molto appetibile ulteriori edificazioni in tutte le aree limitrofe che sarebbero abitate da persone che magari per lavoro graviterebbero su Torino ma per i servizi su Chieri (andando a intasare ulteriormente le strade di ingresso della città).
3. Non serve per alleggerire il congestionamento dell'attuale tangenziale di Torino: studi di flussi hanno rilevato che una percentuale non significativa di attuali automobilisti percorrenti la tangenziale torinese utilizzerebbe il tratto est.
4. Non risolve i problemi di congestionamento locale del traffico del gassinese, SS590.
5. Al contrario attirerebbe traffico creando nel tempo la necessità di raddoppio della medesima o costruzione di un'ulteriore strada.
6. Poiché è provato dall'esperienza che ogni nuova strada ad alta percorrenza costituisce una calamita per gli automezzi, in specie per quelli pesanti, non contribuisce a dirottare il traffico merci da camion su gomma a treno.

L'inquinamento...

7. Provocherebbe in tutta la zona un aumento dell'inquinamento atmosferico (che non si fermerebbe certo alle porte delle città limitrofe): un TIR a pieno carico inquina 120 metri cubi d'aria al secondo.
8. Vi sarebbe un aumento di inquinamento ambientale (Ossido di Carbonio e polveri sottili), acustico e delle falde, come dettagliatamente scritto nel progetto intitolato 'Raccordo tangenziale esterno alla conurbazione torinese (Tangenziale Est)' del 28.02.00 della Provincia di Torino
9. Produrrebbe inquinamento della falda e del terreno legato ad incidenti di autocarri con sversamenti sul terreno e inquinamento diffuso (in quanto grande strada) di ogni tipo di rifiuto gettato sul ciglio della strada.

Il paesaggio e il territorio...

10. Servirebbe per stroncare qualunque progetto di uno sviluppo di qualità del territorio del chierese in senso agricolo e turistico, che garantirebbe lavoro e qualità di vita per gli abitanti.
11. Intorno a questo genere di strade si creano fenomeni di urbanizzazione e di edificazione pressoché selvaggi, in particolare a carattere commerciale e industriale, con perdita di terreno agricolo pregiato Causerebbe cioè una corsa

verso insediamenti residenziali e produttivi della collina torinese già sofferente per l'edificazione selvaggia degli ultimi anni.

12. Distrugge un territorio che rappresenta uno degli ultimi polmoni verdi della provincia di Torino.
13. Distrugge un territorio di grande valore paesaggistico, inteso come patrimonio storico, culturale e ambientale, come indicato dal piano territoriale regionale che ne prevede uno specifico piano paesistico di tutela (purtroppo mai applicato)
14. Chilometri di galleria scavati nelle colline di Gassino cancellerebbero un paesaggio ad oggi preservato e unico.
15. E' invece necessario tutelare il territorio, cioè la zona collinare del torinese che degrada sull'altopiano di Poirino fino a Chieri e oltre verso Gassino, come territorio di vitale importanza per l'integrità del patrimonio di suolo, di aria e di acqua che verrebbe irrimediabilmente compromesso dall'inserimento di una strada a scorrimento veloce che di fatto trasforma la zona in un corridoio per il trasporto su gomma.

Lo sviluppo

16. Non esistono motivazioni legate a disegni di sviluppo che giustifichino tale scempio, si dovrebbero cercare soluzioni alternative alla produzione industriale e alla mobilità basate sul trasporto su gomma, che probabilmente presto vedrà il suo declino causa l'aumento costo petrolio o il suo esaurimento
17. Opporsi a tale opera non significa abbandonare lo sviluppo industriale perché per esistere dovrebbe comunque essere di qualità (che non significa più produzione flessibile) e non di grandi volumi...bastano e avanzano le grandi strade costruite ai tempi del boom economico.
18. Quando si fa tacere ogni ragionamento pronunciando la parola sviluppo si sottintende che basti costruire una strada perché magicamente nascano delle attività produttive (non è più così da molto tempo) e questa affermazione oltre che pericolosamente stupida è anche un inganno per ottenere consenso.

Chi ci guadagna...

19. Fa guadagnare molti soldi ai gestori dell'autostrada e a coloro che partecipano alla sua costruzione a scapito di un elevato costo per la comunità.
20. Fa arricchire alcune società coinvolte nel progetto, costituite all'uopo e di dubbia trasparenza. Alcuni esempi: Tangenziale Est srl, CO.GE.FA. spa, CUMINO spa.....
21. Con le grandi opere ci guadagna solo chi le costruisce: i signori del cemento e del tondino