

ALCUNI BUONI MOTIVI PER NON VOLERE LA TANGENZIALE EST di TORINO

Tangenziale Est ??



NO GRAZIE

Coordinamento NOTANGEST
www.notangest.altervista.org
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 regionale 342 dell'ottobre 2006: finanza di progetto, pedaggio ombra e snellimento delle procedure).

Soprattutto questa pausa non deve far calare l'attenzione: il nuovo ponte di Gassino sul fiume Po che collega la strada della Val Cerrina a Brandizzo è terminato e realizzato in modo tale da prevederne un 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, costituitesi 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

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 investire soldi propri. Per la gronda non pedaggiata il carico è sempre nostro (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 del 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. Atri 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:
VIABILITA' 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 soldoni 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.
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." (CAP)
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. Tutti i sindaci dei comuni interessati (eccetto Montaldo T.se) sono d'accordo.
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.
33. **Dicembre 2009.** La CAP disegna un nuovo tracciato, diverso da quello proposto dal Politecnico, per andare incontro, in modo assai poco trasparente, alle esigenze di risparmio della eventuale società che accetti di partecipare alla gara per la realizzazione dell'opera (ricordiamo che alla gara indetta dalla CAP per la Pedemontana piemontese ha partecipato una sola società, che questa società era del gruppo Gavio e che il gruppo Gavio è il maggior finanziatore dei partiti in Piemonte). E cioè: autostrada pedaggiata a sistema chiuso, diminuzione dei tratti in galleria (tre chilometri in meno rispetto agli otto previsti dallo studio del Politecnico, sui venti totali), silenzio assoluto sui rischi idrogeologici e sull'impatto ambientale nei confronti dei residenti, dell'agricoltura e del territorio.
34. **Gennaio 2010. I sindaci dei comuni interessati si ribellano,** rifiutano il tracciato proposto dalla CAP e tutto torna in mano alla Provincia: si riparte dal tracciato proposto dal Politecnico.
35. **Maggio 2010.** Da questa data ad oggi nessuno dice più nulla. La CAP sta progettando, ma che cosa?
Tutte le nostre richieste di Accesso agli atti e ai documenti vengono rigettate: la Provincia dice che le indagini di fattibilità le sta facendo la CAP, la CAP rimanda alla Provincia di Torino.. **a quando trasparenza e chiarezza?**
36. **Aprile 2011.** Ancora nessun documento dalla CAP e dalla Provincia di Torino, unica nuova è che l'avvio del bando viene posticipato a fine 2011.

**QUESTI SONO GLI INVESTIMENTI
PER IL FUTURO:**

**UN MILIARDO DI EURO PER LA
TANGENZIALE EST**

**UN'OPERA INUTILE,
INSENSATA,
COSTOSA,
DISTRUTTIVA DELL'AMBIENTE....**

**DICONO CHE PORTA LAVORO...
MA A CHI? E PER QUANTO TEMPO?**

**INTANTO LE PICCOLE/MEDIE/GRANDI INDUSTRIE TERRITORIALI
DELOCALIZZANO, METTONO IN CASSA INTEGRAZIONE E LICENZIANO O
ADDIRITTURA CHIUDONO
E ... INTANTO.... LA COLLETTIVITA'**

PAGA... PAGA...

PER NUOVO CEMENTO

Ma attenzione!!

CHI SI GIOVERA' DI TUTTO QUESTO?

**LE SOLITE SOCIETA' DEL MOVIMENTO TERRA E DEL CEMENTO... E I LORO
NON CERTO CANDIDI INTERESSI!**

UN MILIARDO DI EURO PER LA TANGENZIALE EST

DICONO CHE PORTA SVILUPPO...

MA A CHI? E PER QUANTO TEMPO?

**UN PIEMONTE LOGISTICO IN CUI LE MERCI
TRANSITANO A GRANDE VELOCITA', KM DI
AUTOSTRADE CARICHE DI TIR E TRENI A
LUNGA PERCORRENZA SU TRATTE
SUPERVELOCI**

**E' A QUESTO CHE TENDONO I NOSTRI
POLITICI?**

**MA DOVE SONO TUTTE QUESTE MERCI DA
TRASPORTARE? DA DOVE PROVENGONO? E**

**DOVE VANNO? E IN PIEMONTE COSA SI
PRODURRA' NEL FUTURO, OLTRE A UNA
GRANDE COLTRE D'INQUINAMENTO??
TUTTO PASSA E TUTTO VA...
MA QUALCOSA POI RESTERA'??
PURTROPPO SI'**

**UN TERRITORIO IRRIMEDIABILMENTE
DISTRUTTO
TERRENO SOTTRATTO ALL'AGRICOLTURA,
ALL'ALLEVAMENTO, AL PATRIMONIO
NATURALE, PAESAGGISTICO, TURISTICO, AD
UN'ECONOMIA Più SOSTENIBILE**

I NOSTRI SOLDI ... DOVE VANNO ?

**Per lo studio preliminare se ne sono andati
600.000 euro**

**I carotaggi fatti in questi mesi
sulla nostra collina
non sappiamo quanto sono costati
... ma in Valle di Susa per 91 stazioni
si stanno spendendo
6 milioni di euro a fronte di una stima reale di
non più di 2,7 milioni di euro**

**La C.A.P. stà realizzando
gli studi di fattibilità, il progetto e organizzerà la
gara di appalto**

**l'intera opera per meno di 25 km costerà
circa 1 miliardo di euro**

con 1 miliardo di euro

si potrebbe:

**affrontare in modo serio il problema della mobilità
mettere un freno alla disoccupazione
affrontare il problema del lavoro dei giovani
diminuire i costi della sanità
aumentare le pensioni di anzianità
mettere in sicurezza le scuole e altri edifici pubblici
ecc...ecc...ecc...**

I NOSTRI SOLDI ... DOVE VANNO ?

**Lo sai che il raccordo autostradale denominato
TANGENZIALE EST
costerà circa**

**1 miliardo
di euro**

questo è il prezzo stimato

**Ma non ci fidiamo perché
la linea al alta velocità
Torino-Milano-Bologna-Roma-Napoli-Salerno
appena costruita
è costata il 30% in più**

**Il metodo di finanziamento dell'opera era il
medesimo: il Project financing
Ma poi il finanziatore pubblico
si è ritirato**

**lo Stato per far fronte alla realizzazione è
dovuto intervenire**

... e pagheremo tutto noi cittadini

LO SAPEVI CHE ...

La TANG-EST

**non è una tangenziale, ma un raccordo
autostradale tra la**

**Torino-Piacenza e
la Torino-Milano, Torino-Aosta,
Torino-Frejus**

infatti

**non un solo svincolo sarà in vicinanza della
città di Torino**

**ma bensì' gli svincoli saranno a
Poirino, Andezeno-Chieri, Valle di Bussolino
e Gassino**

**non servirà al traffico locale
ma servirà ancora una volta
al trasporto su gomma delle merci
che da sud (porti liguri)
devono transitare verso il
nord Italia e nord Europa**

**immaginate l'inquinamento della zona
e le ripercussioni sulla
salute pubblica ???**

LO SAPEVI CHE ...

**La TANG-EST
non è una tangenziale, ma un raccordo
autostradale tra la
Torino-Piacenza e
la Torino-Milano, Torino-Aosta,
Torino-Frejus**

**Per per la sua realizzazione sono previsti
spostamenti
di terreno e materiali
per circa 4,5 milioni di mc per scavi
e circa 1,5 milioni di mc per riporti
per un totale di più di 6 milioni di mc.**

**Equivalenti a
mezzo milione di camion
che trasnsiteranno sul territorio Equivalente a
4 palazzi
di base 100x100 mt e alti 48 piani
Equivalente a
2 volte il volume
della piramide di Keope.**

... e non ci sono previsioni dei siti di smaltimento

LO SAPEVI CHE ...

**Tra i documenti dello Studio preliminare e
lo Studio di fattibilità
e progettazione**

**ci sono
relazioni sul traffico,
relazioni di dimensioni stradali, previsioni
di opere di compensazione
relazioni geologiche
ecc, ecc, ecc,**

ma non l'ombra

**dello studio sulla ricaduta
dei problemi sanitari
derivanti dall'inquinamento
dovuto al passaggio
della massa
di autoveicoli previsti**

A PROPOSITO DI PM10 (POLVERI SOTTILI) ...

“Perizia del Prof. Annibale Biggeri Università di Firenze professore ordinario di Statistica presso il Dipartimento di Statistica “Giuseppe Parenti”, perito al processo contro gli amministratori fiorentini – aprile 2009”

"Dal 2003 al 2006, sono morte a Firenze e nell'hinterland 25 persone l'anno per malattie legate all'inquinamento atmosferico.

Altri 347 decessi sono prevedibili, a lungo termine, per malattie cardiovascolari, cerebrovascolari, tumori al polmone o dovute a insufficienza respiratoria".

Non ammette repliche la perizia del professor Annibale Biggeri al processo che vede imputati il presidente della Regione Toscana Claudio Martini, il sindaco di Firenze Leonardo Domenici, l'ex assessore regionale all'ambiente Marino Artusa e i sindaci di Scandicci, Campi, Sesto, Signa e Calenzano *[nonché i rispettivi assessori all'ambiente, ndr]*.

E ancora oggi l'abbattimento del traffico, una delle poche misure adatte ad abbattere le polveri. Ne è una prova, afferma ancora Biggeri, che "continua ad essere superata la soglia di 20 microgrammi al metro cubo al giorno, cioè il limite posto dall'Organizzazione mondiale della Sanità come massimo tollerabile per l'organismo umano» e i dati Arpat del 2008 parlano di un aumento nei superamenti giornalieri del pm10 del 5-7%