

REGIONE PIEMONTE  
Direzione Trasporti, Logistica, Mobilità ed Infrastrutture,  
SETIS  
Via Belfiore, 23  
10125 TORINO

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI  
Direzione Generale per i Beni Architettonici e il Paesaggio  
Via San Michele, 22  
00153 ROMA

**Oggetto: AUTOSTRADA ASTI-CUNEO TRONCO II A21 (Asti Est) - A6)  
Lotto 1.dir (Tangenziale di ASTI)  
Progetto Preliminare e Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.)  
Integrazione in riscontro alla richiesta di cui alla nota del Ministero dell'Ambiente e della  
Tutela del Territorio e del Mare, Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale  
VIA e VAS – U.prot.CTVA-2010-0002853 del 19/08/2010  
Studio del Traffico, giugno 2011**

**OSSERVAZIONI ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs 152/06 come modificato nel D.lgs n° 4/2008**

Il sottoscritto Arch. Giovanni CURRADO nato a Savigliano il 28/08/1976, residente in Asti, c.so Dante 19, presa visione del Progetto Preliminare di cui all'oggetto con specifico riferimento agli aspetti della mobilità osserva quanto segue:

A seguito delle richieste espresse dal Ministero dell' Ambiente circa l' approfondimento della Verifica dell' Impatto Ambientale del progettando Lotto 1 Dir Tangenziale di Asti del Tronco II dell' autostrada A33 Asti – Cuneo, è stato realizzato uno **Studio del Traffico** che si è posto come obiettivo quello di redigere un modello matematico che potesse fornire la dimensione dell' ipotetico traffico che potrà interessare la nuova rete stradale, al fine di individuare il livello di servizio che l' infrastruttura sarà in grado di offrire in base al traffico previsto. Seguono alcune considerazioni relative ai singoli capitoli

## **1 PREMESSA**

Si legge nella premessa dello Studio di Viabilità che le previsioni di traffico allegate all' Accordo di Programma del 2004 necessitano di un approfondimento al fine di definire “**un nuovo scenario progettuale**” che non prevede più la Tangenziale Ovest di Asti come un collegamento autostradale tra l' A21 Torino-Piacenza e l' A33 Asti – Cuneo, ma come strada extraurbana secondaria C1 ad una sola corsia per senso di marcia.

In altre parole il nuovo scenario progettuale ammette che **le previsioni di traffico che hanno giustificato l' avvio del processo progettuale della Tangenziale Ovest sono state sovrastimate** e verifica se la realizzazione di una soluzione meno impattante può costituire una soluzione migliore.

## **2 FINALITÀ DELLO STUDIO**

Come si legge “*lo studio si prefigge l' obiettivo di analizzare l' opera in progetto nel contesto attuale della rete infrastrutturale primaria del centro-nord Italia e di quella locale dell' area di studio, elaborando uno scenario di previsione del traffico sulla base delle previsioni di apertura della tangenziale Ovest di Asti e del completamento dell' Autostrada A33 Asti-Cuneo*”, e non quella di evidenziare le criticità della rete stradale

Dunque l' attuale Studio, come quelli che l' anno precedente, ha lo scopo di **giustificare la realizzazione di un' opera e non quello di proporre una soluzione ai problemi concreti che affliggono la viabilità del nodo di Asti.**

## **5 L' OFFERTA DI TRASPORTO ATTUALE E DI PROGETTO**

Lo Studio di Viabilità al fine di individuare il livello di servizio della rete stradale a pagina 9 riporta la Capacità per corsia per ogni tipologia funzionale di strada, che per una Strada extraurbana è pari a 1'600 veicoli/ora.

Pertanto la **Capacità oraria** complessiva di veicoli nei due sensi di marcia della **Tangenziale Sud Ovest** di Asti, è pari a **3'200 veicoli/ora.**

## **6 LA DOMANDA DI TRASPORTO E LA RELATIVA ZONIZZAZIONE**

Lo Studio di Viabilità per individuare la domanda di trasporto ha analizzato i dati provenienti da diverse fonti riferite, non soltanto ad un ambito locale ma estese a tutta l' area del Nord Ovest, e su di un ampio orizzonte temporale:

- Piano Urbano del Traffico di Asti anno 1999;
- 14° Censimento generale della popolazione anno 2001;
- Accordo di Programma anno 2004;
- Spostamenti autostradali anno 2008;
- Rilevazioni del traffico anno 2011.

## 7 L'EVOLUZIONE DELLA DOMANDA DI TRASPORTO

La stima dei flussi di traffico sono stati effettuati tenendo conto di un incremento annuo della mobilità secondo tassi ipotizzati seguendo l'aumento medio annuo del traffico dell'autostrada A21 (pari a 1,5% annuo dal 2003 al 2009) e dell'aumento del tasso di motorizzazione della Città di Asti (pari ad 1%).

Si ipotizza che **tra il 2010 ed il 2016** ci sia un incremento annuo pari a 1,5%, cioè complessivamente del **9,3%** (valore ottenuto come sommatoria dell'incremento annuo composito) ed **entro il 2039** si avrà un incremento del 100% cioè il **raddoppio dei flussi di traffico**.

Può essere utile ricordare che l'Accordo di Programma del 2004 ed il successivo Studio d'Impatto Ambientale prevedevano per il periodo 2010 – 2016 un ottimistico incremento della mobilità del **37,9%**.

*Ma dai rilievi del traffico sulle Autostrade italiane relativi all'anno 2008 e ai primi mesi dell'anno 2009 (Fonte Autostrade per l'Italia), emerge un decremento del traffico autostradale sia per i mezzi pesanti che per i veicoli leggeri. Ad esempio, sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia e dalle concessionarie controllate (3.413,5 Km) il traffico ha registrato una flessione **pari a -0,78% rispetto al 2007, con le componenti leggere** che ha mostrato una **lieve diminuzione (-0,3%)** a fronte della **contrazione** più netta dei **veicoli pesanti (-2,3%)**.*

Ad esempio sull'Autostrada Torino – Savona nel 2008 sono stati percorsi 954,8 milioni di Km (783,4 mln da mezzi leggeri, 171,5 mln da veicoli pesanti) con **una diminuzione dell'1,6% rispetto all'anno precedente**.

*Alla luce di quanto sopra, risultano alquanto discutibili le previsioni di crescita.*

***I trend negativi dell'anno 2008 e 2009 rendono indispensabile un aggiornamento delle previsioni di crescita dei flussi di traffico al fine di valutare, per gli anni futuri considerati, l'effettiva validità delle previsioni che stanno alla base del progetto.***

## 8 APPLICAZIONE DELLA MODELLISTICA DI SIMULAZIONE ALLA RETE DI PROGETTO

Nel modello matematico utilizzato per definire la situazione di progetto sono stati utilizzati parametri per definire le più probabili scelte di mobilità, per i quali non è prevista una variazione nel corso del tempo; tra questi il **costo del carburante pari a 1,45 €/litro per mezzi leggeri** (benzina?) e **1,35 €/litro per i mezzi pesanti**(gasolio?) ha subito **negli ultimi anni un costante incremento**.

Tale fenomeno e l'attuale **Crisi economica**, potrebbero portare ad una profonda rivisitazione dei nostri modelli di sistemi di trasporto a favore dei mezzi collettivi piuttosto che l'uso dell'auto privata.

Sarebbe opportuno inoltre verificare la validità del **Costo orario** per i veicoli leggeri pari **20€/ora** su strade locali e **35€/ora** su autostrade, in quanto solo determinate categorie sociali riescono a raggiungere tali livelli di reddito.

## 9 LE PREVISIONI DI TRAFFICO SULLA TANGENZIALE OVEST DI ASTI

Il tracciato della Tangenziale Ovest è stato suddiviso in 5 tronchi fondamentali, per ognuno dei quali è stato calcolato il TGM (traffico giornaliero medio) ed il THP (Traffico nell'ora di punta), nel periodo tra l'anno 2016 l'anno 2039.

Per il Tronco 2 "Corso Alba – Strada Falletti" corrispondente al tratto centrale realizzato in galleria è stato previsto per il **2016** (anno del completamento della tangenziale) un **TGM** (Traffico Giornaliero Medio) di **6'386 veicoli** ed un **THP Flusso nell'ora di punta** di **575** veicoli.

Tali valori attualizzati all'anno 2010 corrispondono ad un **Traffico Giornaliero Medio 5'840** veicoli/giorno ed ad un **Traffico nell'ora di punta 526 veicoli/ora**.

Comunque si prevede che **Nessuno dei Tronchi** supererà nel **2016** un flusso nell'ora di punta di **1000 veicoli/ora** e nel 2039 un flusso pari a 1200 veicoli/ora.

L'**Allegato G** dell'Accordo di Programma del 2004 per la realizzazione della Tangenziale Ovest prevedeva un traffico nell'ora di punta di **2'950 veicoli/ora!**

Lo Studio si conclude affermando che *“l'infrastruttura in questione dimostra di essere in grado di sostenere il traffico previsto garantendo ottime performance prestazionali anche a lungo termine”*.

**Questa irresponsabile conclusione dimostra chiaramente la finalità giustificatoria di un'opera sostanzialmente inutile, considerato che la Tangenziale Ovest avrà una capacità oraria di circa 3200 veicoli/ora pari a più di sei volte il traffico stimato; tale costosissima infrastruttura, anche in una prospettiva futura, risulterà ampiamente sottoutilizzata.**

Un'analisi costi/benefici potrebbe descrivere più compiutamente lo scenario fallimentare a cui si andrebbe in contro se venisse realizzata la Tangenziale ovest.

## **CONCLUSIONI**

Il tracciato della Tangenziale Ovest è nato dalla volontà di alcuni Amministratori Locali mai supportata da una completa verifica trasportistica, piuttosto che dall'analisi oggettiva dei problemi della mobilità del nodo di Asti.

Questo Studio di Viabilità per la prima volta nella storia della progettazione della Tangenziale Ovest ha definito **un probabile bacino di utenza, che per dimensione non giustifica assolutamente la realizzazione di un'opera costosissima ed impattante.**

Sfatato il mito della assoluta necessità di realizzare la Tangenziale Ovest, è assolutamente improcrastinabile l'attivazione di **una nuova politica dei trasporti** che risolva i problemi della mobilità della città di Asti, interessata da un'importante flusso pendolare di autoveicoli privati dai comuni limitrofi causa del fortissimo inquinamento atmosferico.

E' necessario creare **un sistema di trasporto alternativo all'utilizzo delle auto private**, inteso come **sistema di trasporto integrato Treno+Autobus**, come è ormai consuetudine trovare negli altri Paesi della Comunità Europea.

La nostra storica rete ferroviaria locale voluta da Cavour per permettere lo sviluppo economico delle agricoltura ed industria Piemontese, si trova oggi in una precaria situazione; la linea Asti – Casale Monferrato – Mortasa è stata chiusa per un problema di cedimento alla galleria di Ozzano e mancano i fondi per riaprirla

La realizzazione della line ferroviaria ad alta velocità Torino – Milano ha assorbito tutte le risorse disponibili (circa 17 miliardi di Euro per il Piemonte), e tutto il Piemonte Meridionale non può utilizzarla in quanto mancano i collegamenti locali.

**I fondi destinati alla realizzazione della Tangenziale Ovest dovranno essere saggiamente utilizzati dagli Amministratori Locali per potenziare il sistema di trasporto pubblico, rendere più efficiente la rete stradale esistente e realizzare una rete di piste ciclabili.**

**Cordiali saluti,  
Li, 22 agosto 2011**

**arch. Giovanni Currado**  
rappresentante dell' "Associazione Davide Lajolo"