



Aut. n. 47/2024

ASSESS MORNA

All'attenzione del Sindaco e degli Assessori Competenti**Oggetto: Interrogazione sul Progetto di Collegamento Asti Sud Ovest (Caso)****Premessa:**

- **Contesto generale:** Nella politica italiana, è comune realizzare opere pubbliche senza adeguata analisi della loro effettiva utilità, rispondendo a una logica distorta di necessità apparente. Questo atteggiamento spesso porta a investimenti ingenti in progetti la cui utilità è discutibile.
- **Progetto di Collegamento Asti Sud Ovest:** Il progetto prevede uno stanziamento di 104 milioni di euro per la costruzione di una nuova tangenziale intorno ad Asti, con l'obiettivo dichiarato di alleggerire il traffico del centro cittadino e migliorare la viabilità verso Cuneo.

Questa cifra copre a malapena metà del l'esorbitante costo dell'opera.

Analisi di Carlo Ratti: Carlo Ratti, architetto e urbanista di fama internazionale, professore al MIT di Boston e al Politecnico di Milano, ha espresso forti dubbi sull'utilità del progetto in un intervento su La Stampa del 1 luglio 2024 (https://www.lastampa.it/asti/2024/07/01/news/larchitetto_carlo_ratti_boccia_il_collegamento_asti_sud_ouest_un_errore_da_evitare-14436695/).

Ratti ha condotto un'analisi basata su dati aggiornati raccolti tramite tracciati telefonici cellulari, una tecnologia sviluppata dal suo gruppo di ricerca e all'avanguardia con la progettazione viaria e urbanistica.

Opera e flussi datati: "L'opera è di decenni fa e si fonda su dati che non rispecchiano più la realtà" dichiara Carlo Ratti

Tecnologia e metodo: Ratti ha utilizzato tecnologie avanzate di analisi dati, basate sul monitoraggio dei tracciati telefonici, per ottenere un quadro chiaro e aggiornato del traffico attuale e potenziale. Le nuove stime indicano un flusso massimo di 300-400 veicoli l'ora per senso di marcia nelle ore di punta, significativamente inferiore rispetto alle stime iniziali di circa 3000 veicoli l'ora.

«Il Progetto Caso un Errore che dobbiamo evitare prima che sia troppo tardi. Nasce decenni fa e si fonda su dati che non rispecchiano più la realtà odierna. Oggi è possibile analizzare i tracciati dei telefoni cellulari per avere stime precise; si tratta di una tecnologia che abbiamo contribuito a sviluppare con il nostro gruppo di ricerca presso il MIT di Boston vent'anni fa che è diventata di uso corrente.

Sulla base delle nostre prime analisi, elaborate insieme all'ingegner Parolotto e ai professionisti di Mic – Mobility in Chain, negli orari di punta sarebbero al massimo 300-400 veicoli l'ora di transitare per senso di marcia. Si tratta di stime fatte in fretta che vanno approfondite: la discrepanza è enorme: un decimo delle stime dei primi anni 2000, che facevano riferimento a circa 3000 veicoli l'ora, è molto più di quanto ipotizzato da Anas nell'ultimo studio. 300 veicoli/ora è un numero irrisorio-da strada di campagna, non da strada scorrimento veloce!»

Proiezioni demografiche: Le proiezioni ufficiali dell'Istat, secondo Ratti, indicano che la popolazione italiana diminuirà nei prossimi decenni, con un conseguente calo dei flussi di traffico. Questo rende ancora più discutibile l'investimento in una nuova tangenziale.

Sostenibilità: Secondo Ratti, progetti come il collegamento Sud Ovest non solo sono economicamente inefficaci ma vanno contro le tendenze globali verso una maggiore sostenibilità e una riduzione dell'uso dell'auto privata.

«Il Tracciato proposto non contribuirà a migliorare la fluidità del traffico in città, poiché non prevede collegamenti radiali ma solo due intersezioni con Corso Alba e corso Torino. Di conseguenza, il progetto non solo non ridurrà il traffico ad Asti, ma potrebbe addirittura intensificarsi nelle aree intorno al cavalcavia Giolitti e della rotonda Obi, come ribadisce Anas. «

Esempi internazionali: Esempi internazionali, come il Galles, ci racconta Ratti che segue questi sviluppi a livello internazionale, hanno dimostrato che evitare la costruzione di nuove strade può contribuire a raggiungere obiettivi di sostenibilità, riducendo l'uso dell'auto privata e incentivando modalità di trasporto più sostenibili.

Impatto ambientale: Il progetto comporterebbe la distruzione dell'unico margine non cementificato rimasto ad Asti, incluse "aree di specifico interesse paesaggistico" e siti di interesse comunitario, come gli "Stagni di Belangero"

"A questo mancato vantaggio si aggiunge un fattore negativo: la distruzione dell'unico margine non cementificato rimasto ad Asti, che include tra gli altri le preziose "Aree Rurali Specifico Interesse Paesaggistico" e il Sito di Interesse Comunitario "Stagni Di Belangero". Insomma, mentre le grandi città del mondo ragionano su "green belt", cinture verdi intorno al contesto urbano, noi distruggiamo quello che abbiamo, penalizzando il territorio".

Impatto sul turismo; *«Positive per i turisti che... vogliono evitare Asti! Non è una battuta: oggi Asti vive una situazione paradossale. Le Langhe e in parte il Monferrato sono in pieno boom, grazie anche all'iscrizione nella lista del Patrimonio Unesco. molti miei amici in America mi chiedono consigli su dove comprare casa sulle nostre colline. Asti soffre, proprio perché flussi turistici la bypassano. La Tangenziale non farebbe che esacerbare queste dinamiche- offrendo ai turisti la facile opportunità di correre ad Alba senza nemmeno fermarsi ad Asti! Da astigiano direi: non è proprio il Caso...».*

"Ho l'idea che Asti possa diventare l'emblema di un nuovo modello di sviluppo urbano scala media. il progetto Caso va proprio nella direzione opposta"

Decisori politici: *«Ritengo che la Regione non possa esimersi dal commissionare un nuovo studio sui flussi: con questi numeri e quasi 200 milioni di euro il progetto appare come uno spreco di denaro pubblico. Il rapporto costi benefici va aggiornato. «*

- **Impatto sulle produzioni agricole:** Tale opera impatterebbe su un territorio agricolo di pregio e su produzioni agricole e aziende, avendo già incassato un "No" da alcune associazioni agricole, come ad esempio Coldiretti Asti.

Considerato che:

- **Studi Anas:** L'Anas, su commissione della politica locale, ha studiato cinque tracciati alternativi per il progetto del collegamento Asti Sud Ovest. Tuttavia, la stessa Anas, durante un incontro a commissioni congiunte, ha ammesso che questi tracciati non tengono conto del piano del traffico, evidenziando che sono stati i decisori politici, in particolare l'amministrazione locale e la Regione a dare indicazioni di un'opera per loro utile.

In particolare possiamo noi attribuire al Sindaco Maurizio Rasero e all'assessore Marco Gabusi il determinare le priorità del progetto.

- **Posizioni di Domenico Catrambone:** Domenico Catrambone, architetto e urbanista astigiano, ha espresso critiche severe al progetto del Collegamento Sud Ovest, definendolo uno spreco di risorse con un rapporto tra benefici diretti e costi di realizzazione "a dir poco ridicolo". In un'intervista alla Nuova Provincia del 7 maggio 2024 (<https://lanuovaprovincia.it/attualita/i-piani-regolatori-devono-smettere-di-prevedere-il-futuro/>), Catrambone ha evidenziato:
 - **Efficacia limitata:** Il progetto, che costerebbe tra i 150 e i 200 milioni di euro, non apporterebbe benefici significativi alla città. Il rapporto tra benefici diretti e costi di realizzazione è estremamente sfavorevole.
 - **Prospettiva urbanistica:** I piani regolatori dovrebbero essere strumenti dinamici, pronti ad adattarsi alle esigenze future piuttosto che basarsi su previsioni di lungo termine difficili da realizzare. Le grandi opere come il collegamento Sud Ovest, che non rispondono alle reali necessità della città, rappresentano un uso inefficiente delle risorse.
 - **Impatto socio-ambientale:** Il percorso previsto attraversa aree agricole e fragili dal punto di vista idrogeologico e ambientale, riducendo l'attrattiva di Asti per gli investimenti legati al retroporto di Genova.
 - **Alternative più sostenibili:** Catrambone propone di investire in progetti di riqualificazione urbana e di miglioramento delle infrastrutture esistenti, come corso Alessandria, e di sviluppare un Piano del Verde Urbano che possa rendere la città più vivibile e sostenibile.

Domande all'Amministrazione Comunale di Asti:

1. **Stime di Traffico:** Sulla base delle nuove stime di traffico fornite dal gruppo di ricerca di Carlo Ratti, come giustifica l'amministrazione l'utilità dell'opera di collegamento Asti Sud Ovest con un flusso massimo previsto di 300-400 veicoli l'ora?
2. **Dati Obsoleti:** Quali sono i dati aggiornati e le analisi che l'amministrazione ha utilizzato per confermare la necessità del progetto, dato che i dati iniziali risalgono ai primi anni 2000, vi è stato un aggiornamento ma con tecniche obsolete per le diverse ipotesi di tracciato e non rispecchiano più la realtà odierna?
3. **Impatto Demografico:** Considerando le proiezioni demografiche dell'Istat che prevedono una diminuzione della popolazione italiana nei prossimi decenni, quale sarà l'impatto di questa tendenza sulla necessità e sull'utilizzo del collegamento?

4. **Miglioramento del Traffico:** In che modo l'amministrazione prevede che il tracciato proposto contribuirà a migliorare la fluidità del traffico in città, dato che il progetto prevede solo due intersezioni con corso Alba e corso Torino?
5. **Riduzione dello Smog:** Come risponderà l'amministrazione alla preoccupazione che il tracciato non solo non ridurrà il traffico ad Asti, ma potrebbe addirittura intensificarlo in alcune aree, aumentando l'inquinamento atmosferico?
6. **Impatto Ambientale:** Quali misure sono state prese per valutare e mitigare l'impatto ambientale del progetto, in particolare riguardo alla distruzione delle "Aree Rurali di Specifico Interesse Paesaggistico" e del "Sito di Interesse Comunitario Stagni di Belangero"?
7. **Costo-Beneficio:** L'amministrazione intende commissionare un nuovo studio sui flussi di traffico e aggiornare il rapporto costi/benefici, considerando che il risparmio di tempo offerto dal tracciato è di soli tre minuti rispetto alle attuali vie di comunicazione?
8. **Finanziamento Incompleto:** Con solo la metà del costo del progetto attualmente finanziato, quali sono i piani dell'amministrazione per garantire il finanziamento completo e prevenire il rischio di una mezza bretella completamente inutile?
9. **Alternative:** Quali alternative più economiche e rapide sono state considerate per affrontare il problema del traffico ad Asti, come la strada Falletti e la strada lungo Borbore? Quali iniziative sta prendendo il Comune per realizzare opere alternative? Quali iniziative sta portando avanti per decongestionare il traffico? A che punto sono il rifacimento della rotatoria di Corso Torino, il Collegamento tra San Fedele e tangenziale Sud Est?
10. **Prospettiva Turistica:** Come risponderà l'amministrazione alla preoccupazione che il collegamento più veloce con Cuneo potrebbe incentivare i turisti a bypassare Asti, esacerbando ulteriormente la situazione paradossale in cui la città si trova?
11. **Preparazione Tecnica dei Proponenti:** Quale preparazione tecnica hanno i proponenti del progetto, considerando le posizioni tecniche di due illustri tecnici di fama locale, nazionale e internazionale come Carlo Ratti e Domenico Catrambone? Su che dati e su quali mezzi di indagine validano le proprie tesi? Se a muoverli è il consenso politico, il buon senso o la scienza?
12. **Commissione del Progetto:** In che modo l'amministrazione giustifica l'affidamento del progetto di studio all'Anas, considerando che i tracciati studiati non tengono conto del piano del traffico e sono stati commissionati in base alle priorità politiche dettate dal Sindaco Maurizio Rasero e Marco Gabusi?
13. **Impatto a Lungo Termine:** In che modo l'amministrazione intende monitorare e valutare l'efficacia del collegamento Sud Ovest nel lungo termine, considerando i cambiamenti demografici e le nuove abitudini di mobilità che potrebbero emergere nei prossimi decenni? Con quali mezzi moderni (almeno confrontabili con il gruppo di studio di Boston) intendono effettuare studi di flussi?
14. **Analisi flussi:** La Regione e il Comune intendono utilizzare una misurazione puntuale del flusso di traffico con il sistema di mappatura cellulari, monitoraggio dei tracciati telefonici?

Conclusione:

Si richiede una risposta dettagliata e tempestiva a queste domande al fine di garantire che le decisioni relative al progetto di collegamento Asti Sud Ovest siano basate su dati aggiornati

e su una valutazione approfondita dei costi e benefici per la comunità locale e per l'ambiente.

ASTI 1/7/2024

I consiglieri : Mario Malandrone, Mauro Bosia, Vittoria Briccarello, Roberto Migliasso, Gianfranco Miroglio, Valter Saracco, Michele Miravalle, Luciano Sutera, Maria Ferlisi, Roberto Vercelli, Massimo Cerruti, Paolo Crivelli

