UNA SERATA AD ALBA PER LA MOBILITÀ INTEGRATA E SOSTENIBILE IN LANGHE E ROERO

LUNEDÌ 28 Novembre 2022 - ore 21

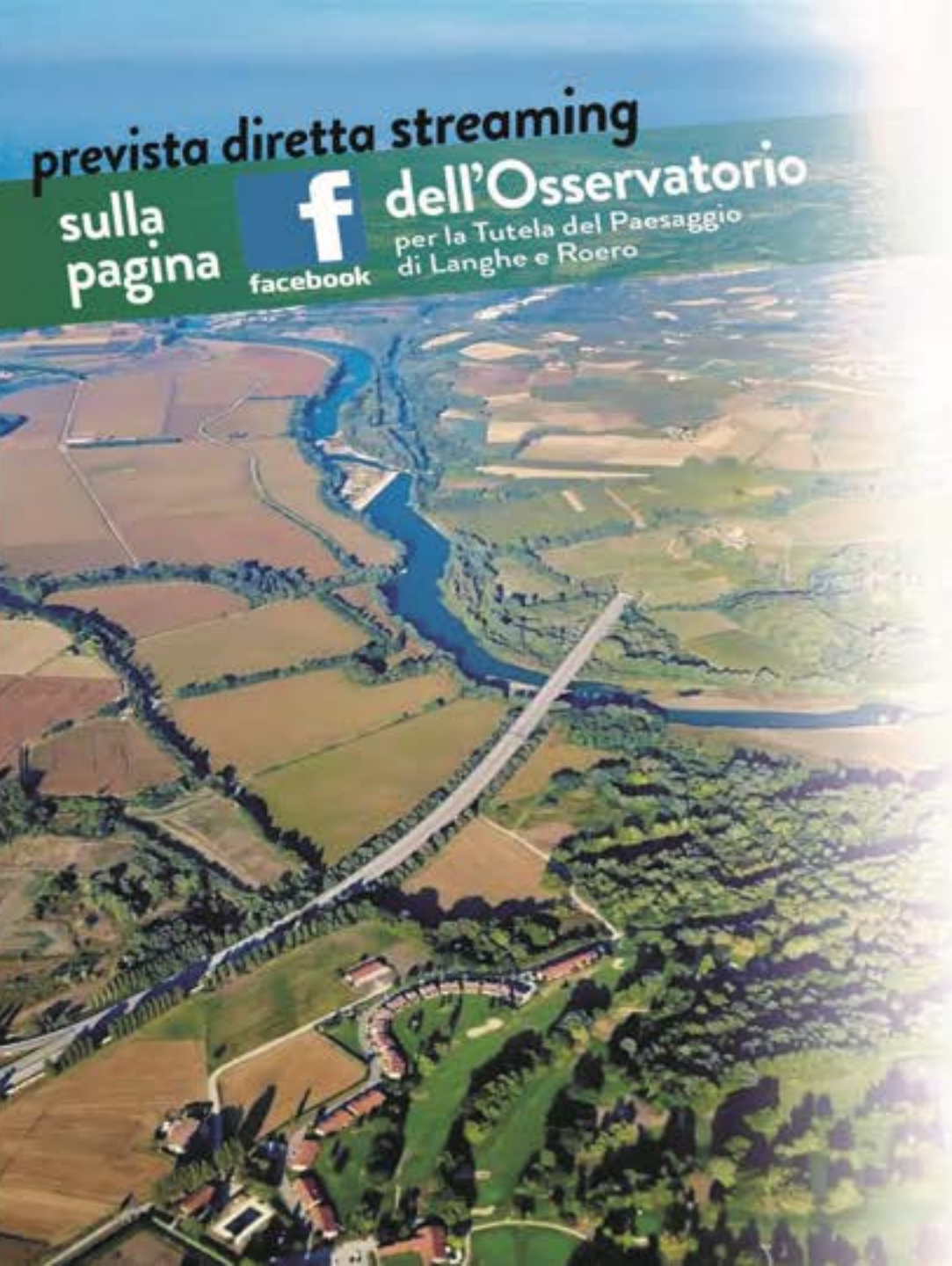
presso la Sala Congressi del Palazzo Mostre e Manifestazioni
"G. Morra« Piazza Medford - ALBA

INCONTRO APERTO PER DISCUTERE

* Il completamento dell'ATCN A33, il ripristino delle ciclabili "la via del mare" e la "Bar2Bar"

* La viabilità albese: il terzo ponte ed i collegamenti alle direttrici esterne

* I collegamenti ferroviari con particolare riferimento alla riattivazione della Asti-Alba



comuneroero odv e
l'Osservatorio per la Tutela del Paesaggio di Langhe e Roero e le Associazioni ad esso aderenti, la FIAB di Alba, il Coordinamento Mobilità Integrata e Sostenibile Co.M.I.S

INVITANO A

una serata ad Alba per la mobilità integrata e sostenibile in Langhe e Roero

Lunedì 28 Novembre 2022 - ore 21

presso la Sala Congressi del Palazzo Mostre e Manifestazioni "G. Morra"
Piazza Medford / ALBA

INCONTRO APERTO PER DISCUTERE

- Il completamento dell'ATCN-A33
- La viabilità albese: il terzo ponte ed i collegamenti alle direttrici esterne
- I collegamenti ferroviari con particolare riferimento alla riattivazione della Asti-Alba

Le associazioni proponenti si confrontano con il Comitato Tecnico AtCN, con la giunta albese e i consiglieri comunali, con i rappresentanti delle Istituzioni del territorio di Langhe e Roero, con i rappresentanti delle Associazioni di categoria degli Autotrasportatori e degli Agricoltori, con i Quartieri di Alba e la cittadinanza sui temi in agenda, con lo scopo di garantire trasparenza, informazione e confronto.

per informazioni
comuneroero@gmail.com +39 3355787415
comuneroeroodv Via Umberto I, n. 2 - Montaldo Roero (CN)

IL COMPLETAMENTO DELL'ATCN A33

CESARE CUNIBERTO


UNA SERATA PER L'AUTOSTRADA ASTI-CUNEO
Pubblicato da Confindustria Cuneo - Unione Industriale della Provincia
Visualizzazioni: 680
COMITATO SUPPORTO AUTOSTRADA ASTI-CUNEO
REGIONE PIEMONTE
PARTIAMO DA QUI
UNA SERATA
PER L'AUTOSTRADA ASTI CUNEO
9 NOVEMBRE 2021

INVITO

UNA SERATA PER L'AUTOSTRADA ASTI CUNEO

Incontro aperto per la realizzazione del completamento dell'opera

Come anticipato nelle scorse settimane, al fine di garantire trasparenza e informazione sul percorso in atto per il completamento dell'Autostrada Asti-Cuneo, il Comitato di Supporto al Progetto organizza una serata ad Alba sui temi di maggiore interesse relativi all'infrastruttura.

Il Comitato di Supporto Autostrada Asti-Cuneo invita dunque gli stakeholder e la cittadinanza ad un incontro sulla realizzazione dei lavori del lotto autostradale di completamento 2.6 (Roddi-Diga Enel):

martedì 9 novembre 2021 - ore 20:30
Pala Alba Capitale - Piazza San Paolo, Alba

L'incontro si svolgerà in presenza e nel rispetto dei protocolli di sicurezza Covid-19 (accesso con Green Pass e utilizzo della mascherina correttamente indossata per tutto l'evento).
La sala ha una capienza massima di 100 persone. Pertanto, per motivi organizzativi, si prega di voler confermare la propria presenza ed alla seguente mail comitato_supporto_at-cn@regione.piemonte.it
Sarà possibile seguire l'evento anche sui canali social della Regione Piemonte, dell'assessore Marco Gabusi e di Confindustria Cuneo.

PROGRAMMA

INTERVENGONO
CARLO BO - Sindaco di Alba
ALBERTO CIRIO - Presidente Regione Piemonte
MARCO GABUSI - Assessore Trasporti e Infrastrutture Regione Piemonte
ANGELICA CORINO - Consigliere Provincia Asti
MASSIMO ANTONIOTTI - Consigliere Provincia Cuneo
FELICE MORISCO - Direttore generale Mims

BERNARDO MAGRI' - Direttore Società Autostrada Asti Cuneo SpA
ROBERTO CERRATO - Direttore Paesaggi Vitivinicoli di Langhe-Roero e Monferrato
MARCO PEROSINO - Senatore

I SINDACI DEL TERRITORIO, LE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA, LE ASSOCIAZIONI DEL TERRITORIO, I CITTADINI

MODERA ROBERTO FIORI - La Stampa



I NOSTRI COMMENTI DOPO IL CONVEGNO DI NOVEMBRE 2021

«**la proposta esterna mandata dal concessionario al MiTE è <u>stata migliorata</u>** rispetto al progetto preliminare, a seguito delle nostre pressioni: i viadotti che erano due per circa 2 km sono diventati uno per 1/2 km, il resto è stato trasformato in rilevati alcuni alti (come quello che scende dal moncone) altri quasi piani.

Questo però non modifica l'impatto <u>devastante della soluzione esterna</u> che dobbiamo continuare a combattere con tutte le nostre forze.

La soluzione tunnel è stata approvata da tutte le funzioni preposte ed è l'unica ad aver ottenuto il VIA , quella esterna inizia solo ora il percorso tortuoso delle autorizzazioni.

“Richiesta di Integrazioni” del Ministero della Transizione Ecologica (MiTE) al Concessionario del 2 Agosto 2022.

(La richiesta della Revisione dello Studio Impatto Ambientale SIA, fa parte del normale processo autorizzativo)

L’Osservatorio ha preso visione del documento del MiTE consistente richiesta di Integrazioni al SIA presentato dal concessionario al progetto del “nuovo tracciato in esterno” del **Lotto 2.6.a Roddi-Diga Enel**.

A ns. avviso si tratta di un documento importante, redatto con cura, in alcuni punti di grande dettaglio, che **accoglie le più importanti Osservazioni giunte al MiTE**, nello scorso Dicembre, da parte degli Enti e dei soggetti interessati all’opera, in primis la Regione Piemonte, i cui funzionari hanno avanzato Prescrizioni e Raccomandazioni di grande interesse, nonché **dello scrivente Osservatorio**.

Vedere accolta la ns. richiesta di uno **studio comparativo** delle “alternative progettuali alle opere prese in esame” (quella in esterno, tutto da progettare e approvare, a confronto con il tunnel, già approvato dal 2015 ed immediatamente cantierabile), tra le quali l’Alternativa “Zero”, come prescritto dalle norme italiane e dai migliori standard europei, è stata per noi una grande soddisfazione.

Come pure la **prescrizione di identificare gli accorgimenti per non pregiudicare le possibilità di fruizione “lenta” del territorio (piste ciclo-pedonali)** ovvero per garantire un alto livello qualitativo dei manufatti ed il loro miglior inserimento paesaggistico.







Il cantiere sull'autostrada Cuneo-Asti nel tratto tra Roddi e Verduno

SILVIA MURATORE





Il concessionario ha più volte dichiarato che intende dimezzare il tempo previsto per la realizzazione del **lotto 2.6.a, cioè da 30 a 15 mesi recuperando così parte del ritardo causato dalla errata programmazione dell'iter autorizzativo.**

Avvolto nella nebbia è pure la questione del Lotto 2.5 (adeguamento della tangenziale di Alba): erano ipotizzati 22 per i lavori, con l'obiettivo di terminare a Dicembre del 2023. I passaggi autorizzativi sono gli sempre stessi ma nessuna comunicazione ufficiale né alcun documento è stato pubblicato al riguardo. **Potremmo alla fine scoprire che questi lavori, che non erano sul cammino critico, sono diventati condizionanti per la messa in servizio dell'Autostrada?**

IN AGOSTO, CON SOLLECITO IN SETTEMBRE, ABBIAMO CHIESTO AL PRESIDENTE CIRIO:

1. Di sollecitare e rendere pubblici lo **STUDIO COMPARATIVO** tra la soluzione con tracciato all'aperto e quella con tracciato in galleria e **l'Heritage Impact Assessment (HIA)**, ossia lo studio che deve analizzare l'impatto della soluzione in esterno sulla zona Unesco.

2. Di fare ogni ragionevole sforzo per ottenere la **GRATUITÀ** del tratto di autostradale tra Cherasco e Castagnito per coloro che si muovono al suo interno.

3. Di aggiornare e rendere pubblico il **CRONOPROGRAMMA** relativo alla realizzazione del Lotto 2.6.a e del Lotto 2.5 (adeguamento della tangenziale), dal momento che quel documento contrattuale è largamente superato dagli accadimenti successivi.

L'aumento del tasso d'**inflazione**, con la probabile richiesta del Concessionario di **rivedere il Piano Economico Finanziario (PEF)** allegato alla delibera CIPE n.13 del 14 Maggio 2020, il valore di subentro e le tariffe previsti da quel dispositivo di legge e gli elementi di causa maggiore intervenuti (il **Covid e la guerra**), possono rappresentare elementi per trattare con il Ministero ed il Concessionario l'introduzione della **gratuità** del tratto Cherasco-Castagnito (eliminando i ponti elettronici) e il **tunnel** di Verduno.







1. STUDIO COMPARATIVO – PERCHÈ IL TUNNEL

La sicurezza dal punto di vista idro-geologico è il vero motivo per cui si era optato per la soluzione in sotterraneo e della difesa del paesaggio per l'estensione delle aree da mettere in sicurezza, e quindi da intaccare. **Lo studio comparativo dovrebbe mettere la parola definitiva** su questo aspetto e dovrebbe ribadire le tesi dell'ANAS del 1999-2002 del tracciato in sotterraneo poggiava su una documentazione ufficiale suffragata da una nutrita campagna di indagini in sito, per la soluzione della galleria che diventerebbe obbligatoria.

In caso contrario, o non chiarisse in modo definitivo questo aspetto del progetto, noi dovremmo richiedere con grande forza che la documentazione ufficiale con cui si è sostenuto per 16 anni la soluzione in sotterraneo sia esplicitamente smentita e che ci sia una **FORMALE e pubblica assunzione di responsabilità da parte del Concessionario e dei suoi progettisti** della soluzione proposta, e quindi di qualsivoglia evento negativo si verifichi sia durante la fase dei lavori sia durante la gestione dell'autostrada.

2. GRATUITÀ E ACCESSO DEI MEZZI AGRICOLI ALL'EX TANGENZIALE

Lo scopo è quello di deviare quanto più possibile il traffico dalla viabilità locale sull'Autostrada utilizzando degnamente una infrastruttura **progettata** per il passaggio di **26.000 veicoli/giorno** e che, prendendo per buona l'analisi trasportistica allegata allo Studio di Impatto Ambientale, sarà utilizzata, al massimo, da **14.600 veicoli/giorno**, oltre a fornire una soluzione realistica anche al problema del divieto di **transito in autostrada dei mezzi agricoli**

Il mancato incasso per il Concessionario – valutato dall'Osservatorio approssimativamente in **15 M€ nei 6/7 anni residui di Concessione** – sarebbe compensato dalla **eliminazione** dal piano degli investimenti dell'equivalente costo dei **ponti elettronici** (Free-Flow) previsti dal progetto.

La gratuità della tratta ristorerebbe in parte il **disagio subito dalle popolazioni locali** per i ritardi al completamento e assicurerebbe il mantenimento del diritto alla completa gratuità acquisito per la vecchia tangenziale.

Il SISTEMA FREE-FLOW

ANGELO PORTA

PREMESSA

Le informazioni e considerazioni seguenti derivano dal documento: ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA SOTTOSCRITTA IL 1 AGOSTO 2007 ED APPROVATA PER LEGGE N. 101/2008 - marzo 2019 , tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Società di Progetto Autostrada Asti-Cuneo p.A. Dovranno essere verificate con attenzione non appena sarà disponibile il progetto esecutivo.

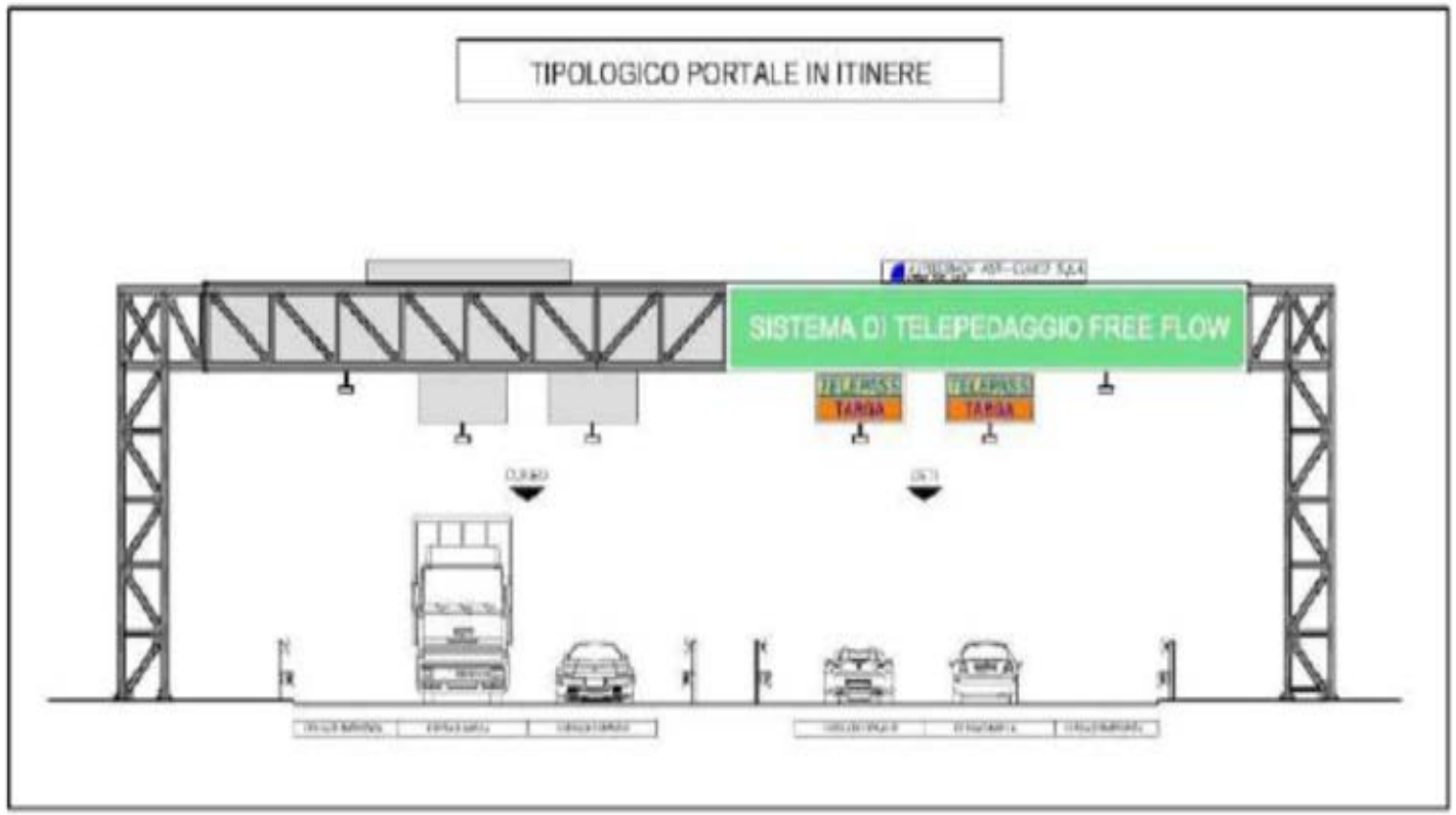
Alcune informazioni sono ricavate dall'unico altro tratto autostradale con portali FREE-FLOW, la Pedemontana lombarda (A36)

È un Sistema "aperto" senza un casello a inizio e fine tratta

Non prevede barriere di esazione, il pedaggio si paga solo tramite mezzi elettronici o bollettini postali

Sono previsti 10 portali lungo la tratta Asti-Marene

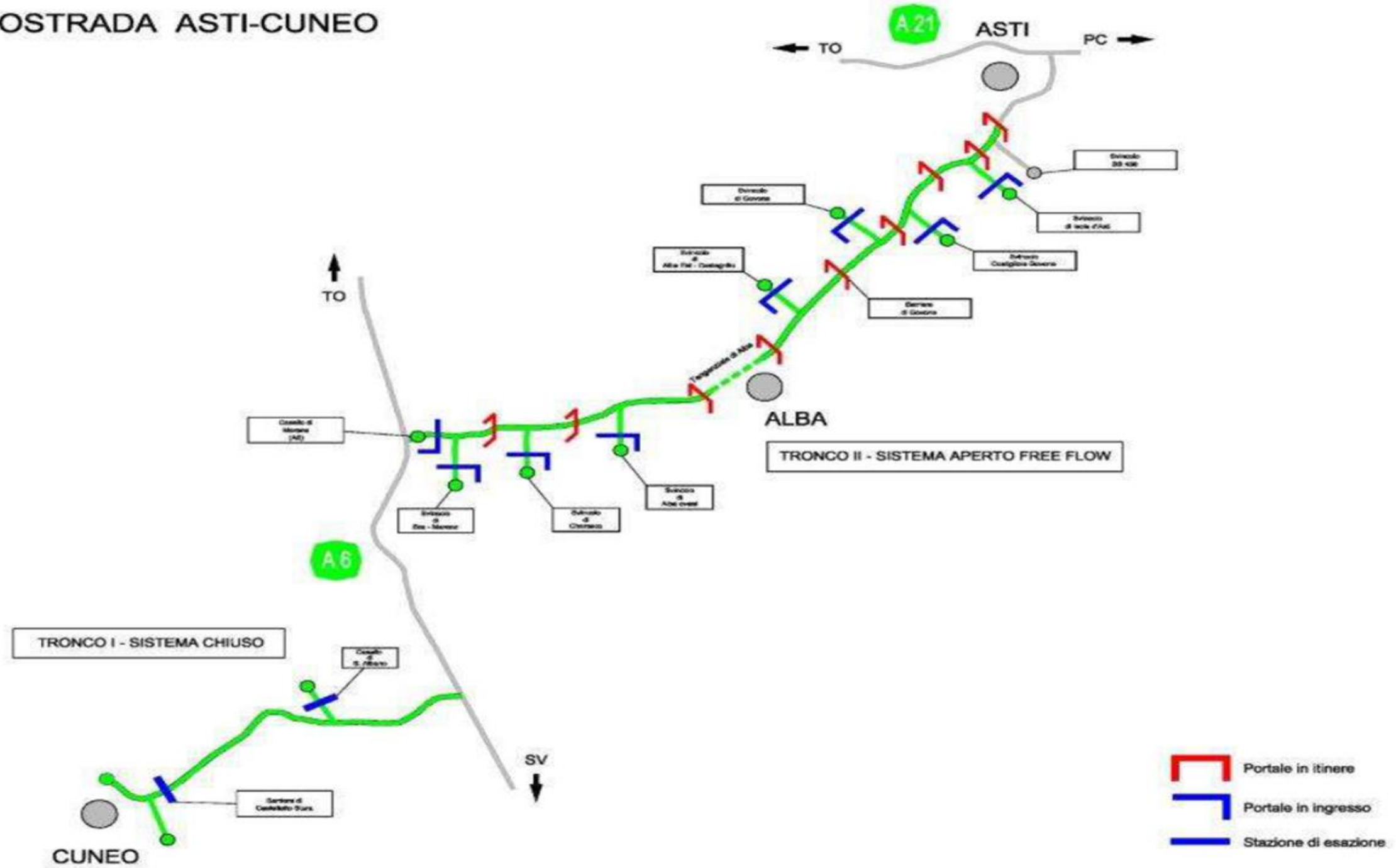
I PORTALI


TIPOLOGICO PORTALE IN ITINERE
SISTEMA DI TELEPEDAGGIO FREE FLOW
TELEPASS
TARGA
TELEPASS
TARGA


TIPOLOGICO PORTALE DI INGRESSO
SISTEMA DI TELEPEDAGGIO FREE FLOW
TELEPASS
TARGA
TELEPASS
TARGA
USCITA
USCITA
ENTRATA
ENTRATA



A 33 AUTOSTRADA ASTI-CUNEO



PAGAMENTO (dal sito della Pedemontana A36)

«Il mancato pagamento del pedaggio nel termine di 15 giorni comporta l'avvio della procedura di recupero del credito da parte di Autostrada Pedemontana Lombarda.
I Clienti dotati di veicolo con targa italiana riceveranno un Sollecito di pagamento al proprio indirizzo con indicato l'importo del pedaggio unitamente ai costi amministrativi sostenuti da Autostrada Pedemontana Lombarda.
Inoltre, il mancato pagamento del pedaggio prevede l'applicazione della sanzione amministrativa da Euro 87 a Euro 344 (art. 176, commi 11, 11-bis e 21, del CdS) nonché la decurtazione di 2 punti dalla patente di guida (art. 126-bis del CdS).

CONSIDERAZIONI

Il Sistema è adatto soprattutto per gli utilizzatori abituali

Il Sistema tenta di evitare i furbetti di Govone: Grazie inoltre al pedaggiamento di tipo free-flow, che consentirà di far pagare all'utente i km effettivamente percorsi, invece di pedaggiare un numero di chilometri convenzionali alla barriera di Govone, sarà possibile recuperare parte del traffico che attualmente by-passa la barriera di Govone per evitare il pedaggio.

Per evitare di pagare da Asti in direzione Alba occorre uscire dalla tangenziale Est di Asti a Rocca Schiavino
Presumibilmente, considerate le posizioni dei portali, si pagherà anche per la tratta in direzione del Turchino a Isola, di fatto rendendo a pagamento la galleria di Isola

3. CRONOPROGRAMMA

Realizzazione del lotto 2.6a (Verduno-Cherasco)
e del lotto 2.5 (adeguamento della tangenziale)

Lotto 2.6.a - Confronto tra il cronoprogramma oggetto dell'Atto Aggiuntivo con il MIMS e i tempi effettivi (Agosto 2022) (1/2)

Azione	Programma iniziale	Tempi effettivi	mesi +/-
Progetto Definitivo e Studio di Impatto Ambientale (PD-SIA)	**6 marzo - 5 giugno 2021**	**6 marzo - 22 settembre 2021**	**+3**
Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)	**6 giugno - 5 novembre 2021**	**22 settembre 2021 – dicembre 2022**	**+13**
Avvio procedura – Pubblicazione avviso		*22 settembre – 20 ottobre 2021*	
Osservazioni		*20 ottobre – 19 dicembre 2021*	
Richiesta di Integrazioni		*20 dicembre – 2 agosto 2022*	
Revisione dello Studio Impatto Ambientale SIA		*3 agosto 2022 – dicembre 2022*	
Approvazione VIA (Dir Val Amb MiTE)		**????? (studio comparativo?)**	
Progetto Definitivo (PD)	**6 novembre - 5 gennaio 2022**	**successivo a approvazione VIA e completamento procedura**	
Conferenza dei Servizi (CDS)	**6 gennaio - 5 febbraio 2022**	**da febbraio 2023 ?**	

Lotto 2.6.a - Confronto tra il cronoprogramma oggetto dell'Atto Aggiuntivo con il MIMS e i tempi effettivi (Agosto 2022) (2/2)

Azione	Programma iniziale	Tempi effettivi	mesi +/-
Revisione del Progetto Definitivo (REV PD)	6 febbraio - 5 marzo 2022	da aprile 2023?	+13
Approvazione del Progetto Definitivo (DGVCA)	6 marzo - 5 aprile 2022	da maggio 2023?	+13
Progetto Esecutivo (PE)	6 aprile - 5 giugno 2022	da agosto 2023?	+14
Approvazione del Progetto Esecutivo (DGVCA)	6 giugno - 5 luglio 2022	da settembre 2023?	+15
Lavori	6 luglio 2022 – 6 gennaio 2025 (30 mesi)	6 ottobre 2023 – 6 gennaio 2025 (15 mesi)	

Lotto 2.5 - Il CRONOPROGRAMMA PRESENTATO DAL CONCESSIONARIO PER L'ADEGUAMENTO DELLA TANGENZIALE DI ALBA

Il processo autorizzativo 6 marzo 2021 – 6 febbraio 2022 (11 mesi)

Lavori 7 febbraio 2022 - 6 Dicembre del 2023 (22 mesi)

I passaggi autorizzativi sono gli stessi già visti nella slide precedente.

Siccome il progetto definitivo è stato presentato solo il 12 Gennaio del 2022, accusa già un ritardo di circa 9 mesi.

1) DGVCA Direzione Generale Vigilanza Concessioni Autostradali
2) In rosso le ipotesi dell'Osservatorio

del 24.11.2022 **riporta le parole del pentastellato Ivano Martinetti dal titolo:**

"Cuneo-Asti questione tecnica, non politica. Basta dare addosso al Movimento 5 Stelle - Lo slittamento del cantiere tra Verduno e Cherasco è dovuto alla presentazione di un documento non sufficientemente dettagliato, e alla legittima richiesta di chiarimenti del Ministero".

La questione non è politica, ma tecnica. L'abbiamo detto ad agosto e lo ripetiamo oggi. Chi questa estate cercava di addossare le responsabilità al Movimento 5 Stelle, dovrà prenderne atto. L'iter autorizzativo è lo stesso, con o senza il Movimento 5 Stelle al Governo. Non cambia di una virgola.
Lo slittamento del cantiere tra Verduno e Cherasco è dovuto essenzialmente alla presentazione di un documento non sufficientemente dettagliato da parte del concessionario, ed alla legittima richiesta di chiarimenti da parte del Ministero interessato.
La politica non c'entra nulla. Eppure qualcuno prova sempre a tirare la croce sui "grillini. Forse continua a dare fastidio che ad aver sbloccato l'opera, dopo anni di ritardi, è stato l'intervento decisivo del primo Governo Conte e dell'allora Ministro alle Infrastrutture Toninelli. Così come è merito del Governo Conte l'aver garantito l'accesso gratuito all'ospedale di Verduno per chi proviene da Alba e da Bra.»

INTERVENTO CHE DENOTA ESTREMA SUPERFICIALITÀ, NON APPROFONDISCONO E NON CONOSCONO IL COMPLESSO ITER AUTORIZZATIVO. È PIU SEMPLICE FARE LE PASSERELLE SUL MONCONE CHE ENTRARE NEL MERITO.

COMITATO TECNICO DELL'8 NOVEMBRE 2022

Rimangono cinque chilometri e 2 anni per finire il cantiere della mitica At-Cn

GAZZETTA D'ALBA DEL 15.11.2022
(incontro comitato tecnico 8.11)

L'INCOMPIUTA

Non è ancora conclusa la Valutazione di impatto ambientale necessaria per dare il via libera ai lavori del lotto 2.6a dell'autostrada Asti-Cuneo, il tratto di circa cinque chilometri da Verduno al moncone di Cherasco, per il quale la società concessionaria ha avanzato la proposta del viadotto esterno: nel pieno dell'estate, i Ministeri competenti hanno richiesto una serie d'integrazioni alla documentazione presentata, soprattutto su aspetti di carattere ambientale.

La scorsa settimana, come da programma, si sono riuniti i componenti del Comitato di supporto per l'autostrada, di cui fanno parte tutti i soggetti interessati, dalla concessionaria alla Regione, per arrivare alle varie Amministrazioni comunali. Per Alba, ha partecipato l'assessore ai trasporti Massimo Reggio: «Prima di tutto, è stato aggiornato il cronoprogramma, alla luce delle ultime novità. Ci è stato confermato che la concessionaria



In questo momento i lavori fervono per il penultimo lotto.



VACCHETTO

invierà le integrazioni richieste da Roma nel giro di qualche settimana, così da proseguire nell'iter. Nel frattempo, il lotto 2.6b da Roddi a Verduno procede secondo i piani. L'obiettivo della società Asti-Cuneo è completare i due lotti senza interruzioni tra uno e l'altro, per ragioni logistiche e per non perdere tempo. Per questo, si pensa di terminare l'ultima parte del 2.6b con tempistiche tali da far combaciare la fine lavori con l'avvio del cantiere del 2.6a: come data indicativa, ci è stata prospettata la prossima primavera, tra marzo e aprile».

Secondo i piani iniziali, il tratto Roddi-Verduno avrebbe dovuto essere terminato entro l'anno in corso, per poi completare l'intera opera per la fine del 2024, riducendo i tempi previsti del 2.6a da 30 a 15 mesi, come annunciato dalla concessionaria. Ma, per il Comune di Alba, il tema dell'autostrada non è legato solo ai tempi. Reggio: «Per noi, sono due gli aspetti importanti che rimangono da definire: la circolazione dei mezzi agricoli in autostrada e la gratuità dell'attuale tangenziale. Per quanto riguarda quest'ultima, siamo stati rassicurati: come per l'uscita verso l'ospedale Ferrero, si dovrebbe procedere con l'installazione di dispositivi in grado di evitare il pedaggio».

La questione è collegata anche al recupero dell'ex bretella di collegamento tra la tangenziale albese e il Roero, percorsa per decenni e oggi abbandonata: un serpente di asfalto di circa due chilometri, in località Ruota di Guarene, a pochi passi dal Mogliasso. «La riattivazione della bretella ripristinerebbe la vecchia viabilità e assicurerebbe la gratuità per chi si sposta verso la zona. Certo, se il tratto gratuito iniziasse già a Castagnito, il problema non si porrebbe, fermo restando l'importanza di affrontare la questione della bretella da un punto di vista ambientale», dice Reggio.

Per quanto riguarda il tema dei mezzi agricoli in autostrada, la cui circolazione è vietata dal Codice della strada, l'assessore prosegue: «Si sta lavorando su un'ipotesi: introdurre permessi temporanei, da rinnovare a una cadenza definita, per mezzi che presentano determinate caratteristiche, come una velocità minima prestabilita. Si vuole consentire la circolazione, evitando di intasare le strade secondarie, purché non diventino pericolosi per gli altri veicoli».

Di Asti-Cuneo, nelle scorse settimane, si è parlato anche a Roma: tra i rappresentanti del Governo incontrati dal presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio, c'era anche il ministro alle infrastrutture Matteo Salvini. Cirio: «Per noi era importante portare all'attenzione del nuovo ministro le criticità che riguardano alcune infrastrutture piemontesi e sono soddisfatto dell'attenzione ricevuta».

IL GOVERNATORE CIRIO È CERTO CHE I LAVORI PROSEGUIRANNO ORA SENZA TROPPI INTOPPI

Sull'A33, il presidente ha le idee chiare: «Andiamo avanti sulla strada tracciata, con l'obiettivo di arrivare al completamento dell'autostrada per il 2024, come abbiamo annunciato mesi fa. Non ci sono tentennamenti, anche perché non dovrebbero sorgere problemi: per la procedura di Via, informalmente ci è stato spiegato che le integrazioni richieste non sono legate a fattori insormontabili». L'Osservatorio per la tutela del paesaggio di Langhe e Roero, che riunisce diverse associazioni ambientaliste, aveva ottenuto l'inserimento di una procedura comparativa tra la soluzione del viadotto e quella del tunnel nella collina di Verduno: «In effetti si tratta di una documentazione richiesta dal Ministero delle infrastrutture all'Asti-Cuneo Spa, ma non rientra nella procedura di Via. Parliamo di un procedimento esterno all'attuale confronto tra Governo e concessionaria», sostiene Cirio. **f.p.**



Lotto 2.6b: il viadotto sul Talloria - Roddi con Diano sullo sfondo
…… aspettiamo che cadano le foglie e sarà uno spettacolo



PIÙ IN DETTAGLIO, CI RISULTA CHE:

- Viene comunicato che la **valutazione comparativa** sarà in realtà una **relazione confermativa** della validità della scelta progettuale, sia sul piano economico che ambientale e paesaggistico: risulta prossima la consegna del documento.
- Risposta alle **prescrizioni del MiTE** a Gavio per la VIA: la presentano nelle prossime settimane con un po' di ritardo a causa dei sondaggi archeologici non ancora completatati.
- È stato detto chiaramente che il **lotto 2.6b non sarà terminato prima di aprile** e che per quella data inizieranno i lavori del lotto 2.6a con la soluzione in esterno.
- Caso località Ruota di Guarene: sembra possibile il **recupero della viabilità abbandonata dall'ANAS**, facendone l'accesso da Castagnito alla tangenziale di Alba: così di qui sarebbe gratuita la tratta fino alle uscite di Alba e ritorno (non è detto se fino a Roddi-Grinzane, ma sicuramente all'Ospedale, con porta elettronica all'accesso specifico).
- **Verrà spostato il casello di Govone a Castagnito** (forse così non usciranno più i furbi che escono a Govone e fanno la SS231 per non pagare).

- **Mezzi agricoli**: occorrerà autorizzazione specifica autorizzazione e limitata nel tempo, valevole solo possono viaggiare ad almeno 40 km/h.
- **Progetto Tangenziale Alba lotto 2.5**: sarà presentato al MiTE entro Novembre, ma dovrà ottenere la VIA che dicono possibile in poco tempo.
- **Cirio punta a finire per la fine del 2024 a qualsiasi costo**, è stato a Roma da Salvini che ha assicurato tutto l'impegno per fare in fretta con le autorizzazioni e per finire nei tempi stabiliti.



FIAB
Federazione Italiana
Ambiente e Bicicletta

FIAB Alba Salinbici

Una serata ad Alba per la mobilità integrata e sostenibile
in Langhe e Roero

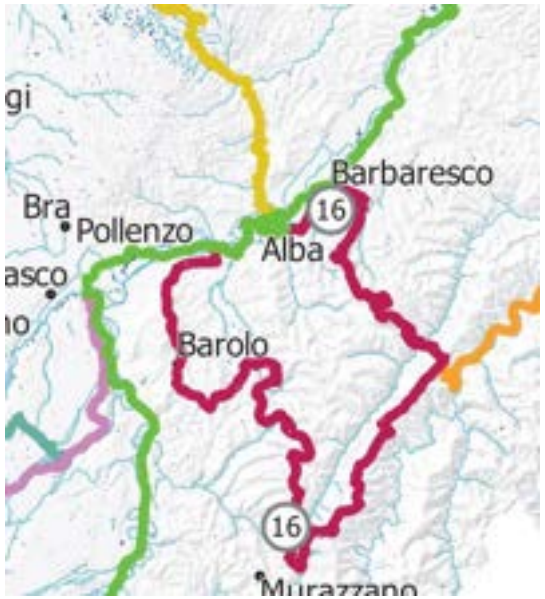
28 novembre 2022

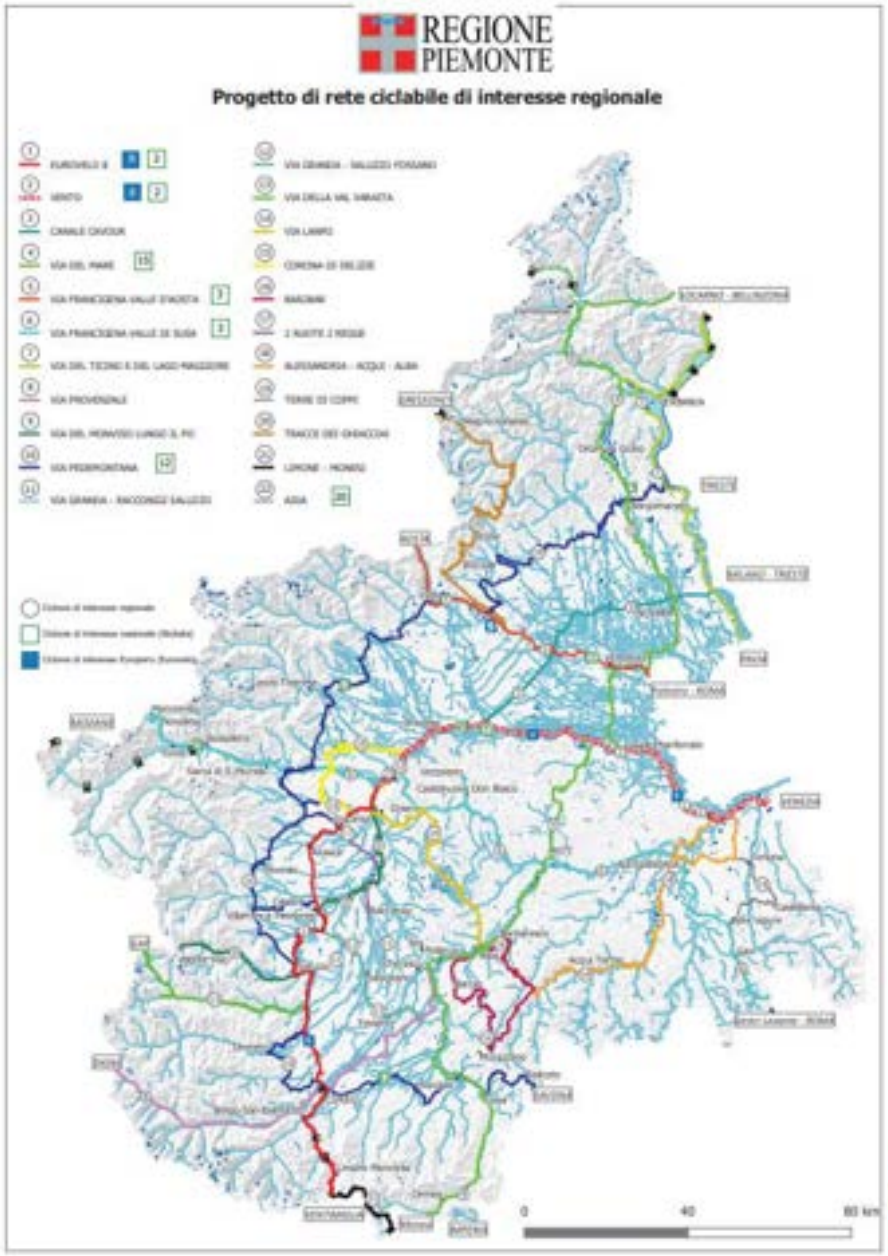
MARCO RAVINA

AT-CN e ciclovie regionali

Rete dei percorsi ciclabili di interesse regionale, individuata con D.G.R. n. 83-8992 del 16.05.2019, nonché della Rete Bicitalia promossa da FIAB.

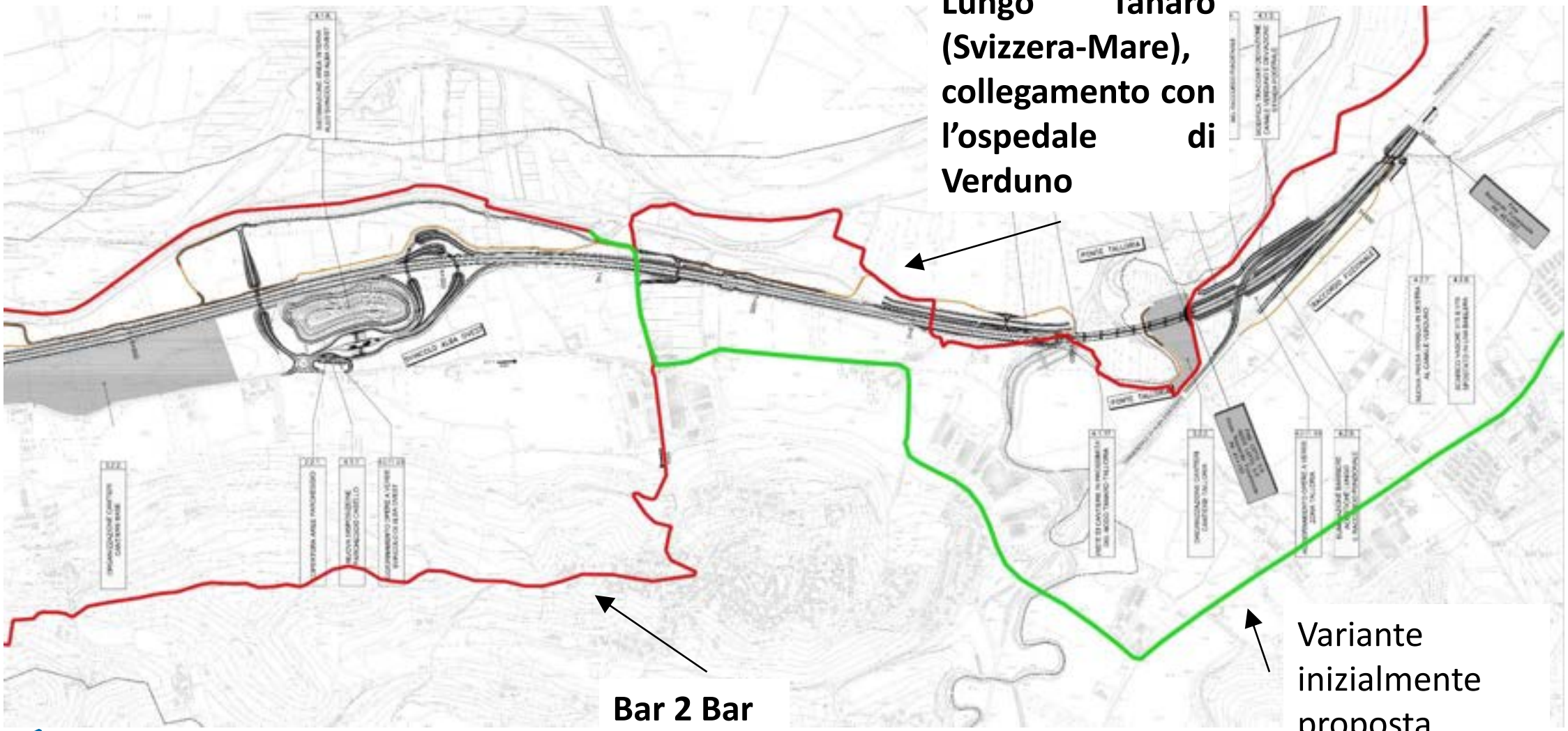






FIAB Alba Salinbici

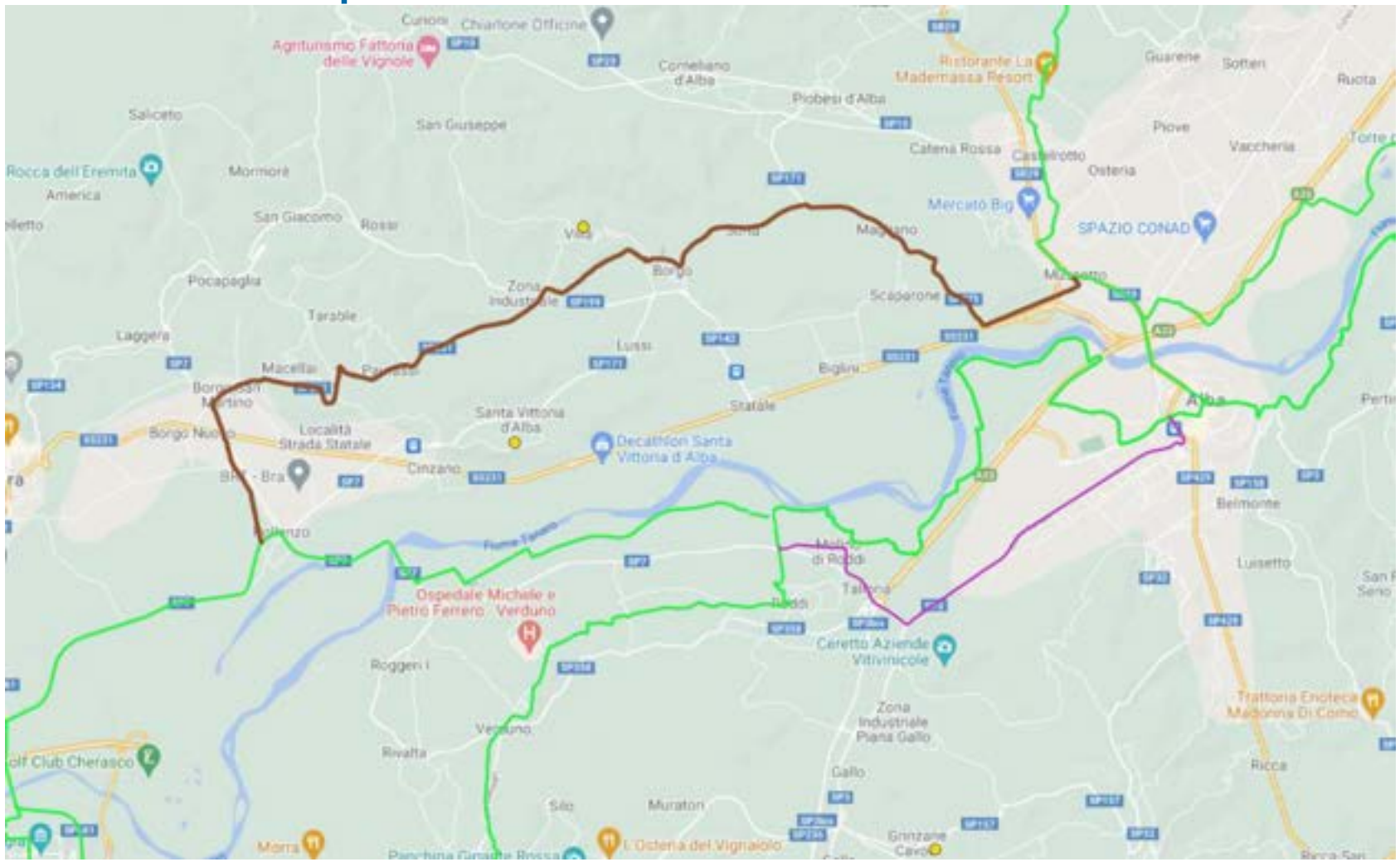
Interferenze lotto 2.6 B



FIAB

Deviazione temporanea, suggerita in collaborazione con Regione Piemonte, società Asti Cuneo S.p.A., coordinamento FIAB Nord-Ovest





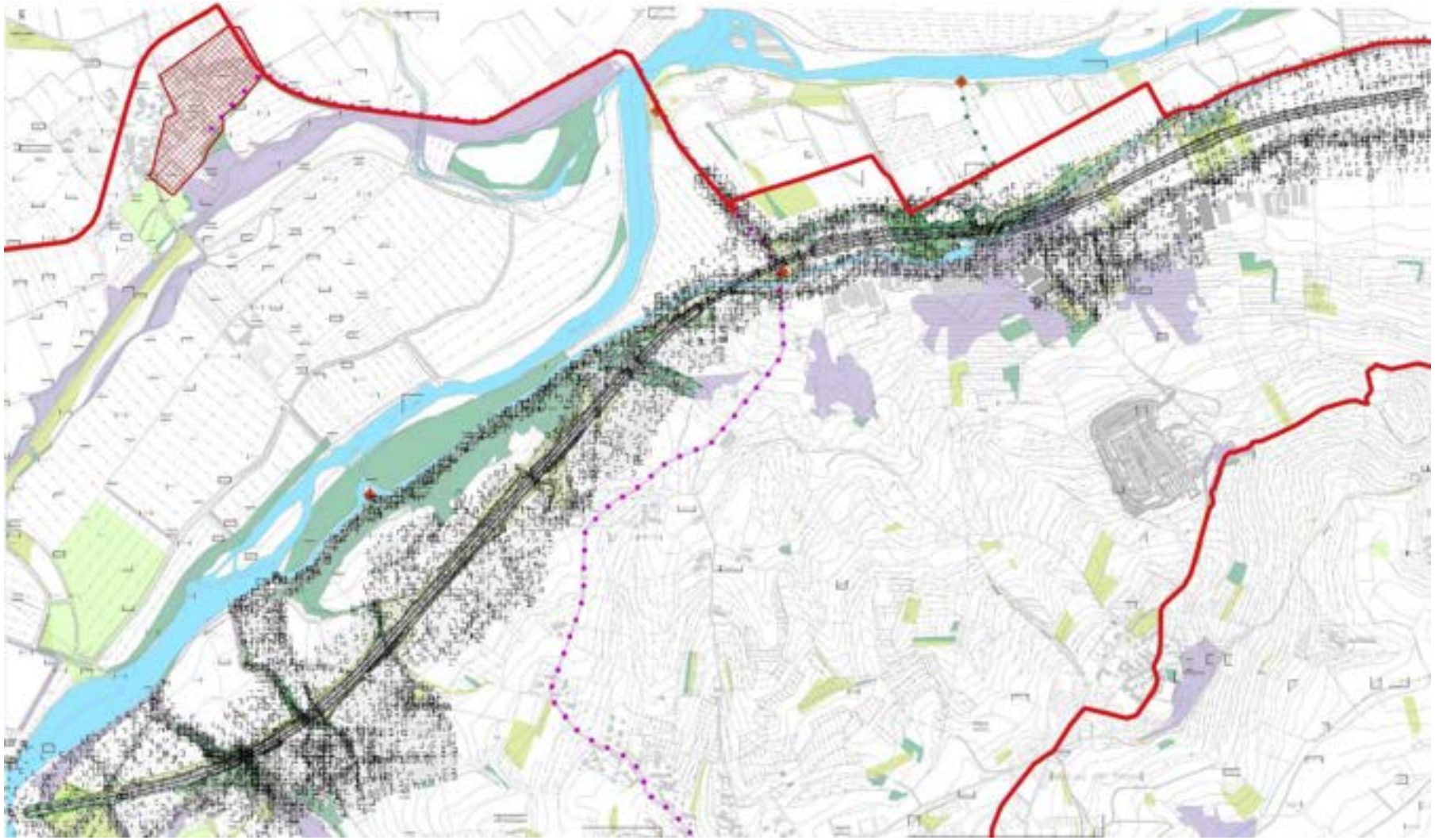
FIAB

Interferenze lotto 2.6 A

Considerato il pregio e l'importanza di queste ciclovie per i cittadini ed il territorio,

E CONSIDERATO CHE NELL'ANNO 2000 E' STATO SPESO circa 1 MILIONE DI EURO PER CREARE QUESTI PERCORSI,

sollecitiamo l'impegno delle Amministrazioni a presidiare fin da subito l'evoluzione dei lavori al fine di preservare e valorizzare questi percorsi.



FIAB

Mission di FIAB Alba Salinbici

FIAB Alba Salinbici ha l’obiettivo di promuovere l’uso della bicicletta in tutte le sue forme, sia per gli spostamenti in città, che per svago o per sport

Ci occupiamo dei seguenti temi:

- Ciclabilità urbana
- Cicloturismo
- Promozione e sensibilizzazione
- Educazione



Supporto all’amministrazione per migliorare le infrastrutture



Europa

nome

Europa

descrizione

1- Serie di caditoie profonde 2- scalini e ammaloramenti –
> RISCHIO CADUTE (Biciclette in discesa, aumento di rischio)

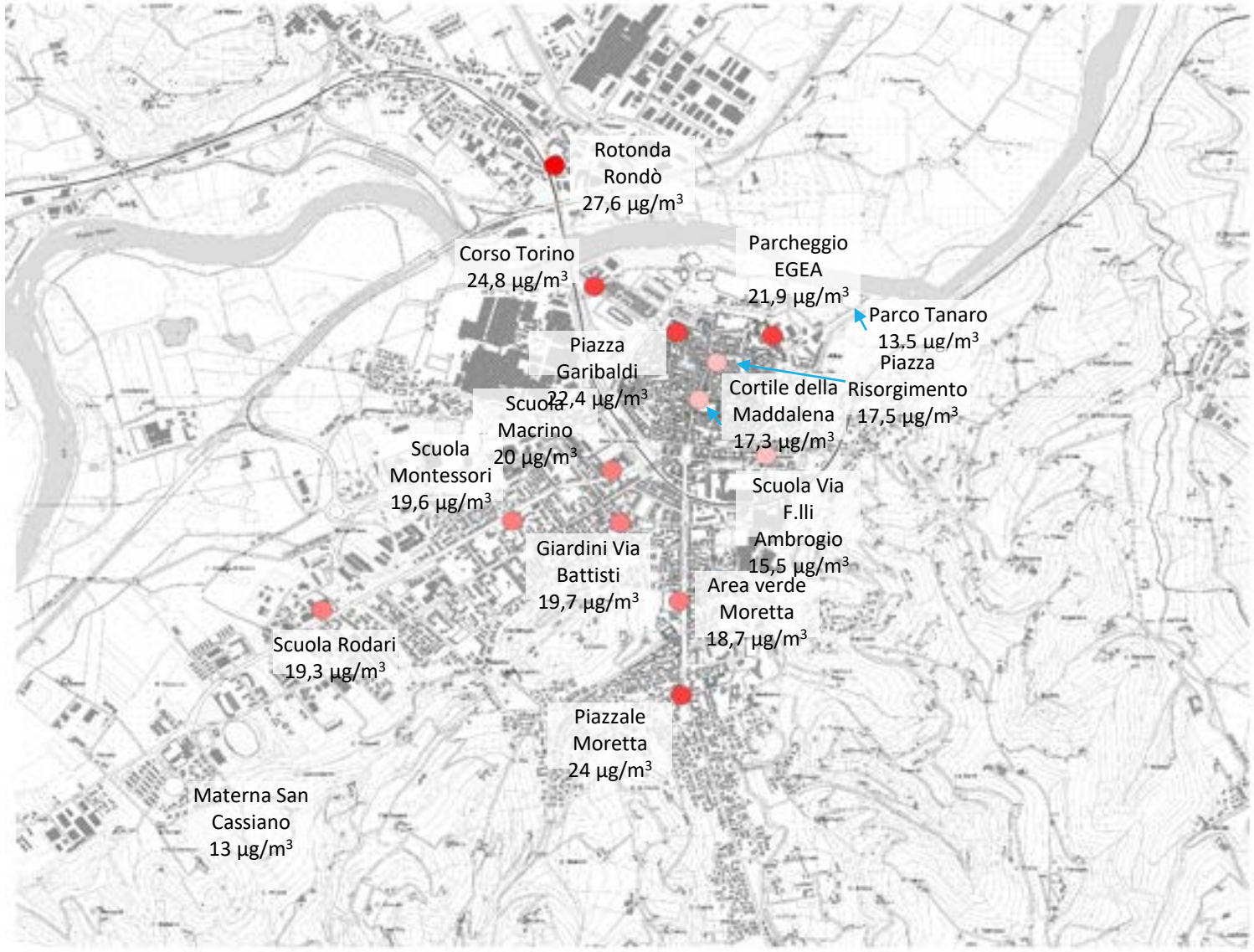


FIAB Alba Salinbici

La bici per ridurre l'inquinamento dell'aria nelle città

Campagna di misura della concentrazione di NOx fatta a febbraio 2022, in collaborazione con l'associazione Torino Respira

Nelle aree con maggiore traffico la concentrazione di inquinante è doppia rispetto al valore di fondo (Parco Tanaro)



FIAB Alba Salinbici

LA VIABILITÀ ALBESE

IL TERZO PONTE ED I COLLEGAMENTI ALLE DIRETTRICI ESTERNE

GUIDO CHIESA

Il centro storico di Alba

Il centro storico della città di Alba è ubicato in sponda destra del Tanaro, in prossimità dei rilievi collinari delle Langhe, nell'angolo tra il torrente Cherasca e il Tanaro.

Il collegamento tra la sponda destra e la sponda sinistra del Tanaro è realizzato mediante la rotonda del Rondò e il **ponte storico Albertino** tuttora dimensionato come in origine: due corsie in/out, sede ferroviaria e stretti marciapiedi.

Tutto lo sviluppo fuori dalla antica cinta muraria, edilizio, abitativo e produttivo, è avvenuto lasciando integra la naturalità degli spazi contigui alle emergenze collinari ed al fiume: aree queste critiche sotto l'aspetto idrogeologico, soggette ad alluvioni e instabili nei pendii e nei rilievi.



Il centro storico

Lo sviluppo della città

Lo sviluppo della città nella seconda metà del 20° secolo vede:

- **la progressiva estensione del centro storico lungo le direttrici Sud/Alte Langhe e Ovest/Langhe del Barolo grazie all'assenza di ostacoli naturali**;

- In sinistra Tanaro, la trasformazione della **frazione agricola del Mussotto** in quartiere residenziale e l'area agricola di Vaccheria in una vasta superficie produttiva e commerciale. Su questa evoluzione hanno influito la collocazione sulle principali direttrici geografiche, economiche ed amministrative – Torino, Asti, Bra e Cuneo – e la disponibilità di ampie superfici pianeggianti, non adibite a colture agricole specifiche.

L'espansione del centro storico verso sud e ovest



Le espansioni in sinistra Tanaro



Il nuovo Piano Regolatore

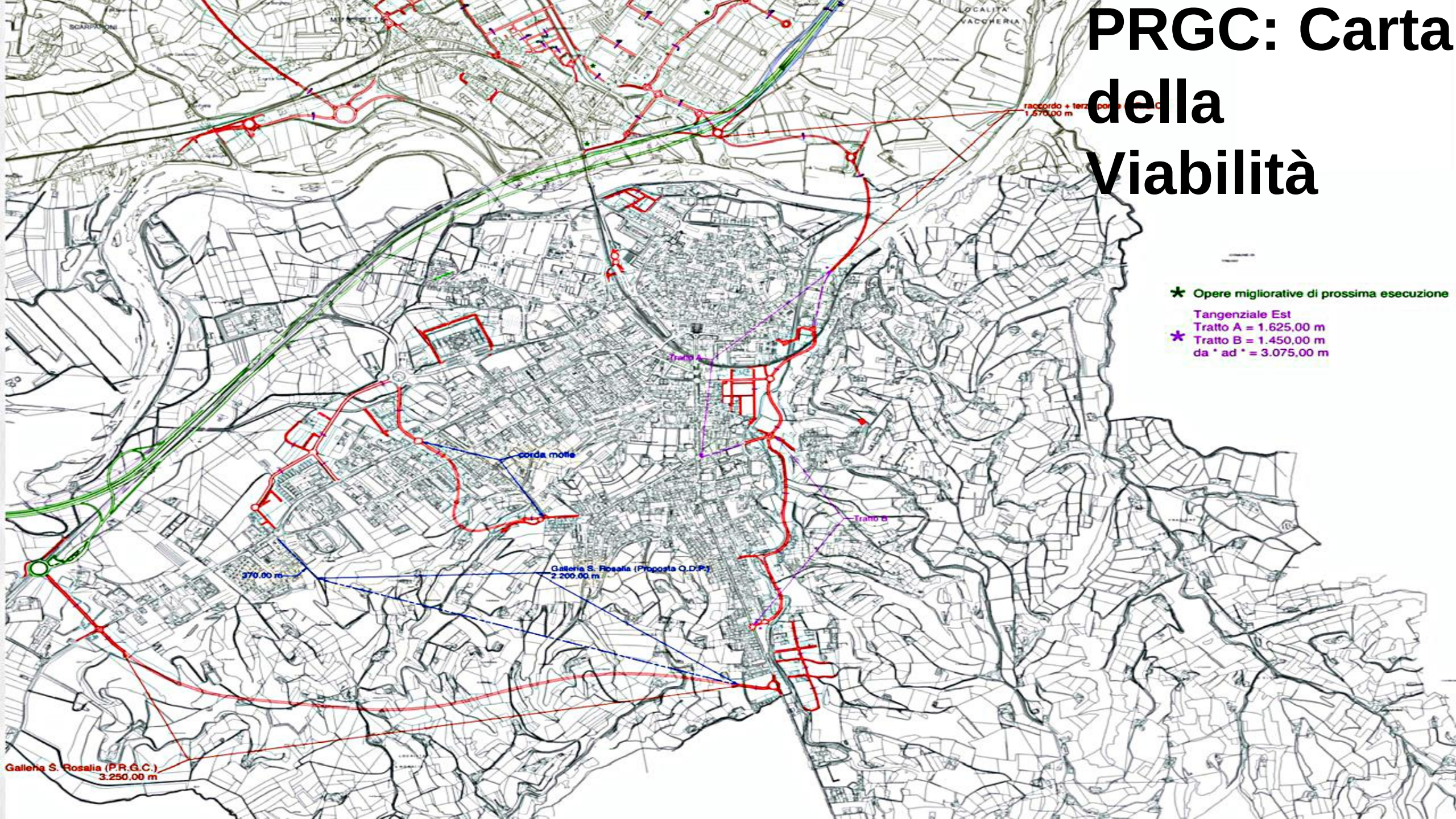
Nei primi anni di questo secolo, a fronte di una serie di gravi problemi posti dalle esigenze di superfici per l'edilizia residenziale e le attività produttive, nonché dalla cronica congestione del traffico in entrata e uscita dalla città, il Comune di Alba avviò lo studio di un totalmente **rinnovato Piano Regolatore (PRGC)**.

Era il tempo in cui la società **Miroglio stava ipotizzando di spostare la sua sede esistente, con tutta la sua superficie produttiva, in una zona periferica; le Edizioni Paoline congestionavano il traffico della zona est** con molti autocarri ed **alcune aree della stessa zona della città non erano ancora state urbanizzate**. Era il tempo in cui nessuno faceva il minimo accenno ai cambiamenti climatici, come pure allo spropositato consumo del suolo in atto nel paese e al valore della biodiversità.

Il nuovo PRGC rappresentò un indubbio passo in avanti sotto molti aspetti consolidando le tendenze di sviluppo in atto. In tema di viabilità lo studio Benevolo, estensore del Piano Regolatore:

- registrò l'esistenza del progetto del Lotto 2.5 dell'autostrada Asti-Cuneo che prevedeva due lunghi tunnel per il sottopasso del Tanaro;
- tracciò una possibile tangenziale Est di collegamento tra Corso Cortemilia (rotonda Str. Sottoripa) e lo svincolo Mogliasso in prossimità della A33 in direzione Asti, con un altro ponte sul Tanaro (il famoso terzo ponte);
- **tracciò la galleria di S. Rosalia** di collegamento tra Corso Cortemilia e la viabilità in direzione Bra/Cuneo;
- propose la realizzazione della cosiddetta corda molle di collegamento tra la zona di espansione sud e la zona di espansione ovest
- Disegnò una serie di svincoli e nuovi percorsi in zona Mussotto e Vaccheria

PRGC: Carta della Viabilità



La carta della viabilità inclusa nel PRGC mostra come le soluzioni indicate siano mere indicazioni cartografiche prive di supporto concettuale.

Manca una analisi dei flussi veicolari che potrebbero utilizzare le opere indicate. E' infatti del tutto evidente che la tangenziale Est risulterebbe vantaggiosa solo per gli utenti da e per l'Alta Langa verso Asti. Come pure la galleria di S. Rosalia che risulterebbe vantaggiosa solo per gli utenti da e per l'Alta Langa verso Bra/Cuneo.

Manca una valutazione dei costi/benefici: una galleria di 3250 m come quella di S. Rosalia, del presumibile costo sui 160M€, non troverebbe alcuna giustificazione dalle poche centinaia di veicoli al giorno che la potrebbero utilizzare. Non esiste neppure uno studio geologico degli ammassi rocciosi attraversati e dei rischi connessi. Analoghe considerazioni potrebbero essere fatte per la cosiddetta corda molle, della quale nessuno parla più da anni.

Ma, soprattutto, **manca qualsiasi proposta di soluzione per l'intasamento della direttrice Nord (Mussotto) Sud (centro storico, Alta langa)** che è il vero, grande problema della viabilità della città di Alba.

Con il passare degli anni, la situazione è cambiata.

Innanzitutto è cambiato il tracciato dell'Autostrada.

Nel 2011 il Concessionario della Asti-Cuneo aveva avanzato una proposta alternativa al progetto dei due lunghi tunnel sotto il Tanaro. L'alternativa consisteva nel **realizzare l'accorpamento della Tangenziale di Alba nella A33**, mediante una serie di raccordi funzionali.

A fronte di questa proposta l'Amministrazione condizionò il suo parere favorevole alla realizzazione di una serie di opere - incluso il terzo ponte sul Tanaro - da realizzarsi, ovviamente, a carico del Concessionario: non a caso in città, per anni, si è parlato di quelle opere come di "opere di compensazione", ossia di interventi che dovevano ripagare la città della cessione della tangenziale, realizzata a spese della Provincia e del Comune.

Purtroppo non era noto ai cittadini che a fine 2011 il Ministero aveva ufficializzato la richiesta di variante del lotto 2.5 assumendosene quindi la responsabilità e, inevitabilmente, i costi. L'onere quindi delle «opere di compensazione» (**diventate "opere complementari**") era quindi passato dal privato Concessionario all'Amministrazione statale.

Negli anni si è progressivamente perduta memoria delle opere complementari . E' rimasta in piedi solo l'idea del terzo ponte sul Tanaro, per il quale iniziò l'affannosa corsa alla ricerca di fondi statali.

Per lunghi anni i 12 M€ di cofinanziamento previsti dal Decreto Legge del dicembre 2008 (i cosiddetti fondi Crosetto) per la realizzazione del terzo ponte sono stati bloccati e solo nel 2020 sono stati resi disponibili. Altri 20 M€ sono stati stanziati dal Ministero del Sud e Coesione territoriale del governo Draghi guidato da Mara Garfagna.
A seguito di tale sblocco è partito il bando di gara per la redazione del progetto di fattibilità tecnica e economica, progettazione definitiva ed esecutiva, direzione lavori e coordinamento sicurezza per un costo totale di 2.012.020 euro.

Mancano ancora 8-10 M€, necessari a realizzare gli 1,5 km della tangenziale e la relativa viabilità accessoria, senza dire delle difficoltà relative all'incremento dei costi dei materiali e quindi degli appalti, ma a tal proposito il sindaco ha recentemente dichiarato: «*Ora è importante trovare le risorse ancora mancanti dopodiché si prenderà una decisione rispetto alle soluzioni tecniche ora allo studio.*»

Perché di fatto, con il passare degli anni, di **problemi tecnici** ne sono insorti parecchi.

Nel centro storico si è infatti consolidata la collocazione di edifici pubblici, del commercio e dei mercati. **Il collegamento tra il centro cittadino e Mussotto mediante il ponte storico e la rotonda del Rondò è diventato insufficiente** per i volumi di traffico cui è stato progressivamente sottoposto, costituito principalmente da mezzi privati in transito sulle molteplici direttrici viarie che tagliano il territorio della razione, diretti o provenienti dal centro urbanizzato.

Ad est, a margine del Torrente Cherasca, le aree non urbanizzate sono state progressivamente occupate da edifici di edilizia residenziale e produttiva. Inoltre, il gruppo Miroglio ha completamente abbandonato i progetti di delocalizzazione e le Edizioni Paoline hanno cessato l'attività.

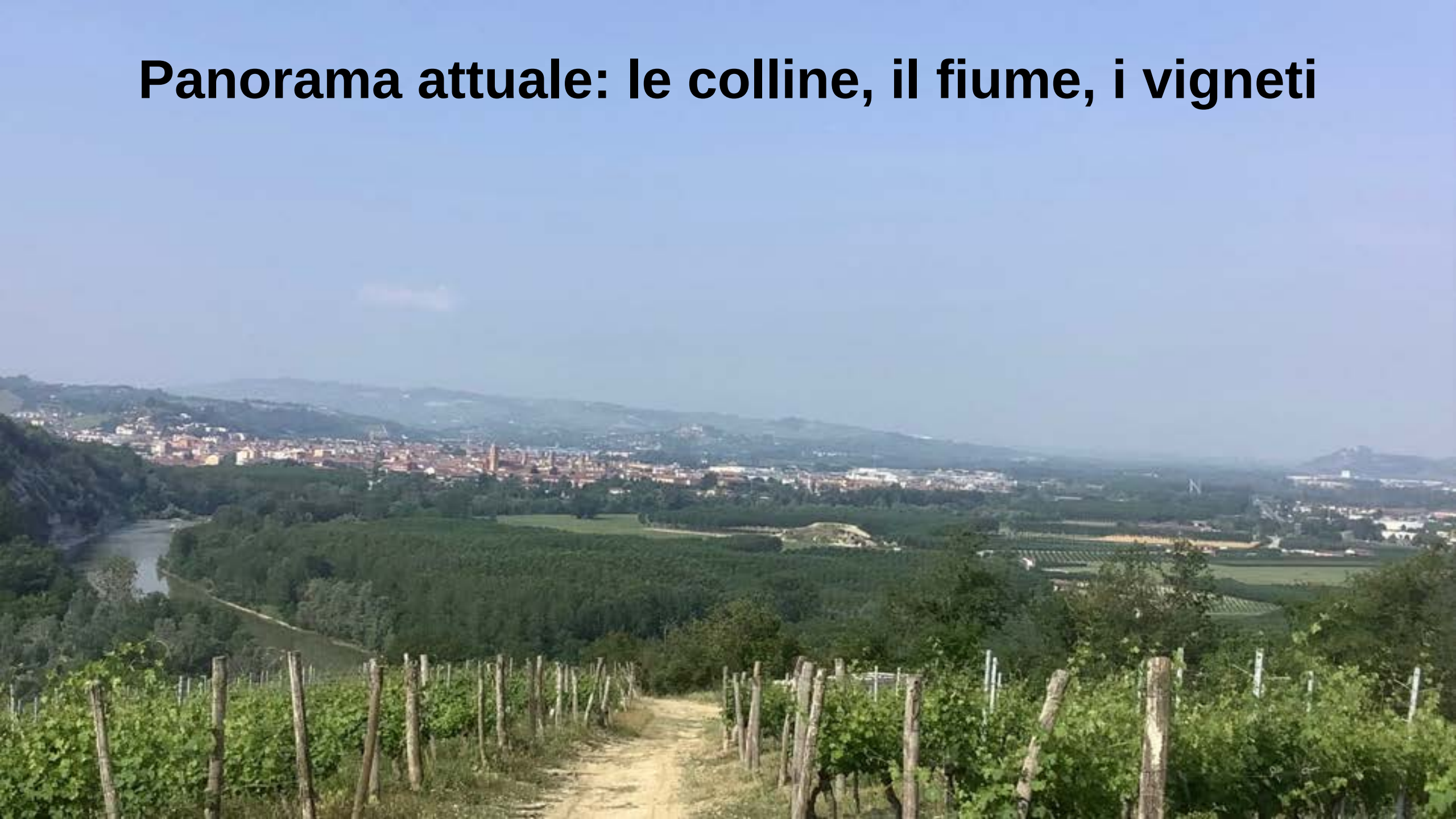
E' stato abbandonato il vecchio Ospedale ed è entrato in servizio l'Ospedale di Verduno che richiama traffico in direzione ovest, opposta alla direzione servita dal terzo ponte.

Nella **Valutazione di Impatto Ambientale e nella Valutazione Ambientale Strategica**, a cui il terzo ponte dovrà essere sottoposto, dovranno essere considerati a fondo i nuovi parametri previsti dalle vigenti disposizioni legislative: **consumo del suolo, emergenza climatica, tutela della biodiversità, alternative possibili**.

Tracciato del terzo ponte



Panorama attuale: le colline, il fiume, i vigneti



Panorama con il terzo ponte



Tracciato del terzo ponte

In sintesi: il terzo ponte è in realtà un viadotto lungo oltre mt. 1500, che percorre un ambiente naturale intatto ed inedificato.

Insiste su un sito soggetto da sempre ad alluvioni ed è collocato in una posizione marginale rispetto al centro storico che, con ogni probabilità, vedrebbe appesantita la viabilità dei corsi Bixio e Coppino e le piazze M. Ferrero e Garibaldi

Inoltre, posto dove è, servirebbe a ben poco se non fosse possibile realizzare il prolungamento della viabilità collegata, fino alla periferia sud (corso Cortemilia) con la cosiddetta "tangenziale est".

Ma è proprio la tangenziale Est ad avere i problemi per i quali non sussistono soluzioni semplici in entrambi i tratti A e B, in cui è possibile suddividere l'opera.

RENDERING TERZO PONTE



Tangenziale Est - Tratto A

È stata di recente ipotizzata da esponenti dell'Amministrazione la possibilità di progettare una VERSIONE RIDOTTA della TANGENZIALE EST, qui denominata "Tratto A": da Viale Cherasca alla rotonda di corso Langhe/Scuola Enologica, utilizzando in parte tratti viabili esistenti.

Si tratta di un percorso lungo 1.600 m circa, di cui 800 esistenti, da adeguare e completare con tre nuove rotonde. Il tratto intermedio, lungo circa 800 m, richiede interventi tecnicamente complessi: è infatti necessario sovrappassare la ferrovia Alba-Asti e transitare due volte sul torrente Cherasca coi relativi ponti. Lo stato naturale del sito è inoltre interessato da fenomeni di instabilità di natura idrogeologica, accertata e significativa.

Dal punto di vista logistico il punto più complesso è costituito dall'attraversamento dell'insediamento industriale MIROGLIO la cui realizzazione richiederebbe inevitabilmente pesanti interventi demolitivi.

Dal punto di vista della viabilità l'ipotesi di far confluire sulla rotonda di corso Langhe/Scuola Enologica i volumi di traffico indotti dalla "tangenziale est", provocherebbe un appesantimento del flusso veicolare alla già critica viabilità locale, con un probabile aumento dell'inquinamento ambientale ed un detrimento della qualità della vita dell'area interessata.

Tratto A della Tangenziale Est vista da Est



Tratto A-Tangenziale Est vista da Sud-ovest



Tangenziale Est - Tratto B

Vale anche per il “tratto B” il giudizio di estrema difficoltà per ogni ipotesi di esecuzione concreta dei possibili interventi: lo stato complesso e delicato dei luoghi permane infatti costante su tutta la sponda destra del torrente Cherasca, che è l’unica superficie abbastanza libera per buona parte dell’intera tangenziale.

La situazione ambientale dell’area circostante infatti - già ora gravemente compromessa da interventi incongrui del passato - sarà definitivamente compromessa dalla imponenza delle strutture viabili, inevitabile per la complessità dell’ecosistema interessato e per l’esigenza di garantire la sicurezza tecnica e regolamentare della tangenziale est.

La viabilità da Viale Cherasca alla SS29, sulla rotonda di Strada Sottoripa, avrebbe una lunghezza di circa mt. 2600 con 6 rotonde stradali, con un costo elevato dovuto anche agli indennizzi per le proprietà coinvolte ed il relativo contenzioso facilmente prevedibile.

Tratto B della Tangenziale Est vista da Ovest



Tratto B della Tangenziale Est vista da Sud Ovest



L’Amministrazione in carica insiste nel ricercare i fondi per un’opera nata senza un’analisi trasportistica aggiornata dei flussi in entrata e in uscita dalla città, senza neppure la minima idea di quanti veicoli ad oggi potrebbero effettivamente trovare utile usare quel ponte, senza tenerne in considerazione l’impatto ambientale – in realtà un **viadotto lungo 1.500 m**, sospeso su aree esondabili in prossimità del Tanaro. In ultimo e peggio, senza un’analisi Costi/Benefici che ne giustifichi la realizzazione in termini ragionevoli.

Si continua cioè a procedere a testa bassa con l’unica idea fissa del terzo ponte, che porterebbe il traffico in zone incongrue, senza neppure porsi il problema di quali alternative potrebbero essere più convenientemente previste per risolvere la quasi continua congestione delle vie di accesso alla città. Senza una analisi comparata di altre soluzioni possibili.

Un’opera - il terzo ponte - che, in assenza della tangenziale est – tutta ancora da progettare e finanziare - ha buone probabilità di rivelarsi l’ennesimo spreco di denaro pubblico e di suolo che, francamente, non ci possiamo più permettere.

Le proposte dell’Osservatorio (1/6)

Nella logica delle precedenti affermazioni, l’Osservatorio ritiene assolutamente prioritaria la scelta di emettere un bando per l’esecuzione di una accurata e completa **analisi trasportistica** che consenta di ricostruire per l’area urbana e il territorio circostante l’attuale domanda di mobilità e la matrice origine/destinazione sia dei veicoli leggeri che dei veicoli pesanti, inclusi i mezzi agricoli che oggi utilizzano la tangenziale e ai quali sarà interdetto l’accesso all’Autostrada.

Lo studio dovrebbe inoltre includere la previsione della matrice origine/destinazione sia dei veicoli leggeri che dei veicoli pesanti a seguito della messa in servizio dell’Autostrada A33, nonché dei vari interventi proposti per la soluzione delle criticità trasportistiche, tra i quali l’Osservatorio chiede siano inclusi gli interventi proposti nel seguito.

Le proposte dell'Osservatorio (2/6)

La prima proposta è quella della **gratuità dell'Autostrada A33 per coloro che si muovono all'interno del tratto Cherasco-Castagnito.**

L'Autostrada è una struttura dimensionata per un traffico di oltre 26.000 passaggi al giorno. L'ultimo dato reso pubblico dal Concessionario è che il tratto da Castagnito ad Asti è utilizzato da poco più di 8.000 veicoli al giorno. L'analisi trasportistica di cui parla lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) presentato dal Concessionario nel 2021 per il Lotto 2.6.a parla di poco più di 14.000 veicoli/giorno a fine concessione, ossia nel 2031.

Da questi pochi dati risulta evidente che nelle condizioni ipotizzate dal Concessionario l'autostrada sarebbe una struttura fortemente sotto utilizzata e che rappresenterebbe di conseguenza un implicito spreco di denaro della collettività.

La gratuità garantisce che sull'A33 confluisca il maggior numero di veicoli possibile ed è corretta sia per compensare il territorio per la cessione della tangenziale di Alba realizzata con fondi pubblici, sia per sgravare il più possibile la viabilità locale dal traffico che la congestiona e che è destinato a peggiorare per il divieto di accesso all'Autostrada dei mezzi agricoli che oggi percorrono la tangenziale.

Le proposte dell'Osservatorio (3/6)

La causa più generale delle sempre più frequenti situazioni di congestione del traffico in-out - Centro urbano/Settore Nord e direzioni Torino e Asti - ossia la confluenza di varie correnti veicolari nell'imbuto costituito dalle sole due corsie del PONTE STORICO.

La soluzione più radicale per questo problema è l'ipotesi di **ABBINAMENTO del Ponte esistente con un PONTE BIS** con campata unica posizionata sul lato opposto alla linea ferroviaria, parallela e connessa al Ponte Albertino. Così quest'ultimo rimarrebbe sempre utilizzabile per il transito in corso d'opera, veicolare e ferroviario (assolutamente indispensabili), in attesa della realizzazione del raddoppio.

Si concretizza con questa proposta l'obiettivo di disporre almeno di quattro corsie veicolari, di un'ampia pista ciclabile e di un percorso pedonale largo e protetto, oltre alla continuità della linea ferroviaria: si noti inoltre come gli spazi sulle due estremità siano ampiamente sufficienti a favorire l'agevole scorrimento veicolare ed il naturale inserimento nel paesaggio, mediante opere accessorie e complementari.

RENDERING RADDOPPIO PONTE ALBERTINO



Raddoppio ponte albertino: verso viale Industria



Le proposte dell'Osservatorio (4/6)

I fondi stanziati per il terzo ponte, pari a 32 M€, potrebbero essere utilizzati per la realizzazione del raddoppio del ponte Albertino e per il **sottopasso della rotonda Rondò sulla linea di traffico principale Sud/Nord**. Quest'ultimo intervento sarebbe indispensabile anche nella situazione attuale al fine di rendere scorrevole il traffico in entrata e uscita dal centro cittadino durante le ore di punta.

Questo complesso di opere fornirebbe finalmente l'occasione di **recuperare le sponde del Tanaro**, ora semi-abbandonate ed incolte. In particolare la sponda destra, contigua al centro storico, che potrebbe diventare una vasta area di verde attrezzato a servizio dei cittadini, con un notevole miglioramento di un sito attualmente del tutto insignificante e degradato ed offrendo una vista assolutamente coinvolgente a chi, arrivando dalle direttrici principali (Torino per Canale/Roero, Milano/Nord Italia per Asti), accosterà la struttura del ponte al profilo delle emergenze cittadine, con le colline delle Langhe sullo sfondo.

Le proposte dell'Osservatorio (5/6)

Infine, per dare soluzione all'attraversamento del centro storico da parte dei veicoli da e per l'Alta Langa diretti o provenienti da tutte le direzioni possibili, nord, est ed ovest l'Osservatorio ritiene debba essere considerata una proposta alternativa alla galleria di S. Rosalia, alla tangenziale Est ed alla corda molle.

Consiste in un **nuovo percorso della galleria di S. Rosalia** - più breve (2.200 m) di quello riportata sul PRGC (3250 m) - con un imbocco nello stesso punto di Corso Cortemilia previsto per la galleria del PRGC, sbocco presso la strada Castelgherlone e successivo raccordo di 370 m alla rotonda di S. Cassiano. L'intervento sarebbe poi completato dal raccordo di 1270 m con la rotonda Vigna già previsto nel PRGC.

Con questo percorso il traffico veicolare dall'Alta Langa sarebbe messo in comunicazione con i due grandi corsi di penetrazione verso il centro storico e direttamente con l'Autostrada, percorrendo la quale potrebbero raggiungere l'ospedale di Verduno, Bra, Cuneo, Torino ed Asti.



Tracciato della Galleria di S. Rosalia proposto da ODP



Confronto tra i diversi percorsi della galleria di S. Rosalia

Le proposte dell'Osservatorio (6/6)

Il necessario completamento delle proposte qui avanzate consisterebbe nella stesura della **mappa degli scambi intermodali,** ossia la mappa ove sia indicata l'ubicazione dei siti ove realizzare gli scambi auto/treno, auto/mezzi del servizio di trasporti urbani, auto/biciclette, auto/percorsi pedonali, e viceversa, corredati da una prima descrizione delle opere necessarie per rendere possibili gli scambi intermodali.

In secondo luogo andrebbe effettuato uno **studio geognostico delle formazioni attraversate dalla nuova galleria di S. Rosalia** che si fondi sul risultato di una serie di sondaggi geognostici e di prove di laboratorio per caratterizzare l'ammasso roccioso attraversato dal tunnel. In assenza del quale nessun progetto, né alcun preventivo avrebbero significato.

In giallo la tangenziale est con il terso ponte; in rosso galleria S.Rosalia di nostra proposta con il collegamento alla Tangenziale/A33 previsto dal PRGC (1/2) ed il raddoppio del ponte A lbertino




In giallo la tangenziale est con il terso ponte; in rosso galleria S.Rosalia di nostra proposta con il collegamento alla Tangenziale/A33 previsto dal PRGC (2/2)
d'Alba
Vezza d'Alba
Castagnito
Magliano Alfieri
Sant'Antonio
Pometto
Reala
Guarene
Biano
Baraccone
A33
Ruota
Magliano
Scaparone
Mussotto
A33
Fiume Tanaro
Alba
Casa Circondariale
A33
Belmonte
Luisett

I COLLEGAMENTI FERROVIARI

LA RIATTIVAZIONE DELLA
ASTI - ALBA



Coordinamento per la Mobilità Integrata e Sostenibile

Mobilità integrata e sostenibile in Langhe e Roero

Alba 28 Novembre 2022

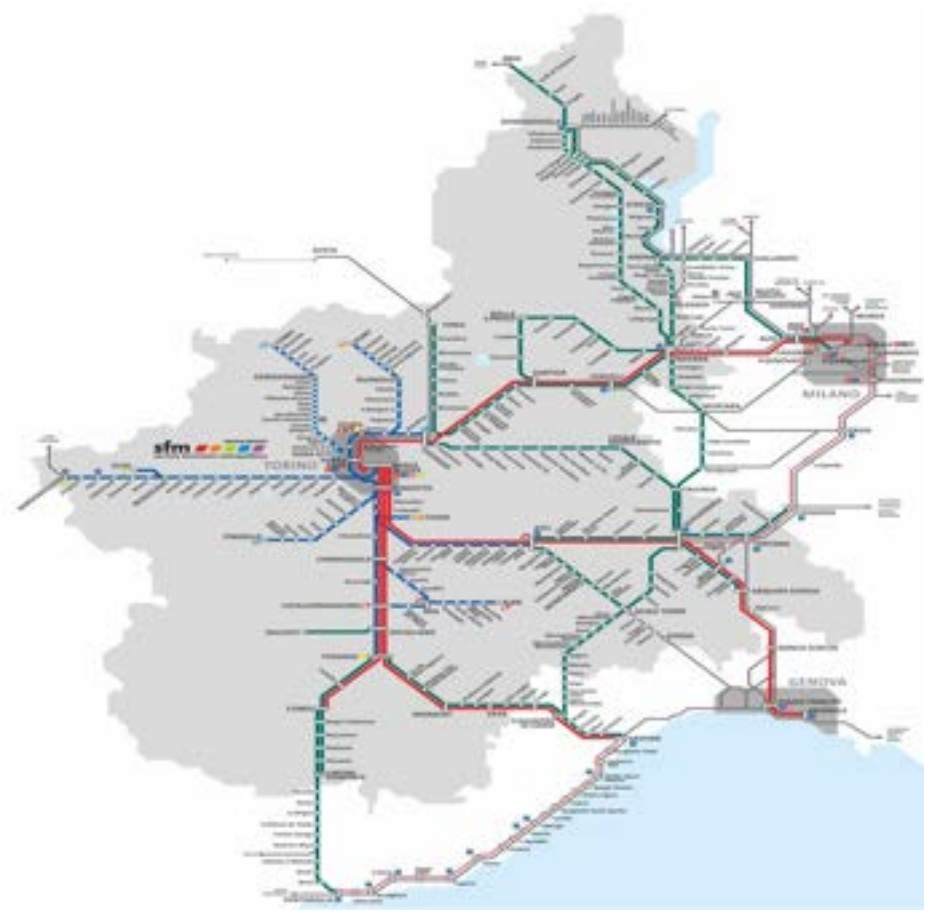
FULVIO BELLORA

Confronto estensione rete Ferroviaria Piemontese

Com’era



Com’è



Parco veicolare in Piemonte

Comuni-Italiani.it

Dati ACI parco veicolare Piemonte al 31 dicembre per ciascun anno in base alle registrazioni nel PRA: numero automobili, moto, autobus, autocarri, rimorchi, trattori, veicoli commerciali e speciali. Numero auto per mille abitanti

quixel.com
Scanned assets for
every scene
OPEN

Parco Veicolare Piemonte

Auto, moto e altri veicoli

Anno	Auto	Motocicli	Autobus	Trasporti Merci	Veicoli Speciali	Trattori e Altri	Totale	Auto per mille abitanti
2004	2.677.274	303.975	6.028	329.877	106.583	10.693	3.434.430	618
2005	2.702.526	323.515	6.138	338.236	109.310	10.855	3.490.580	622
2006	2.724.292	342.971	6.267	347.254	112.383	11.246	3.544.413	626
2007	2.744.024	360.873	6.210	347.036	114.980	11.385	3.584.508	623
2008	2.772.750	375.821	6.283	351.825	117.733	11.605	3.636.017	626
2009	2.780.301	391.105	6.331	348.290	78.135	11.585	3.615.747	625
2010	2.782.651	404.617	6.411	347.721	79.761	11.411	3.632.572	624
2011	2.806.155	417.439	6.417	349.217	81.255	11.309	3.671.792	644
2012	2.813.096	425.177	6.337	347.177	81.982	10.915	3.684.684	643
2013	2.824.885	429.556	6.268	345.498	82.232	10.550	3.698.989	637
2014	2.833.402	434.728	6.184	342.644	82.471	10.589	3.710.018	640
2015	2.844.588	439.901	6.211	341.924	82.997	10.692	3.726.313	646
2016	2.883.320	445.657	5.993	347.707	83.911	11.099	3.777.687	656

La situazione in Piemonte

- ✓Inquinamento fuori controllo:
  - gravi danni alla salute dei cittadini
  - Sanzioni per sforamenti limiti
- ✓Traffico veicolare soffocante
- ✓Consumo di suolo per nuove edificazioni
- ✓Spopolamento delle aree interne

- Servizio ferroviario regionale ridotto all'80% del pre Covid
- 14 linee sospese
- Interi territori isolati nel fine settimana
- Mancanza di collegamenti diretti (no AV) con la riviera adriatica e con quella tirrenica
- Mancanza di integrazione tra vari mezzi e tariffaria

ALBA: traffico e inquinamento





Fonte TargatoCn

Effetti sulla salute e sull'ambiente

Perché gli inquinanti sono dannosi?

L'inquinamento atmosferico è stato classificato tra i cancerogeni umani dall'OMS e i suoi effetti sono particolarmente rilevanti in ambito urbano.

Le principali preoccupazioni riguardano il **particolato** (PM), il **biossido di azoto** (NO_2) e l'**ozono** (O_3).

Qualità dell'aria

L'inquinamento atmosferico modifica le caratteristiche naturali dell'atmosfera terrestre, creando **problemi di salute** con decessi prematuri per l'uomo, **cattive condizioni di vita** per animali e piante e cambiamenti climatici.

È **tempo di agire** per prevenire ulteriori danni.

- https://aria.ambiente.piemonte.it/#/

Langhe Roero e Monferrato: Turismo

Servizio | Enogastronomia

Langhe, Roero e Monferrato, 2022 annata record di presenze

Secondo l'Osservatorio territoriale gli arrivi hanno sfiorato il milione e 200mila unità Anche il fatturato cresce con il ritorno degli stranieri, che rappresentano il 65% dei movimenti in collina

di Lucilla Incorvati

14 novembre 2022



Fonte Il Sole 24 Ore

ATTUALITÀ | 25 agosto 2022, 12:27

Langhe, Roero e Monferrato: presenze record di turisti all'insegna dell'enogastronomia e dell'outdoor

Nella calda estate 2022 nuovo trend di forte crescita e numeri superiori al pre pandemia. Il presidente Mariano Rabino spiega come l'Atl guarda al futuro di un comparto sempre più strategico per il territorio



Fonte Targatocn

Turismo insostenibile



Langhe, dalla Malora al boom. Ma adesso il turismo preoccupa

Invasione di visitatori a caccia di cibi tipici nella terra che ispirò Fenoglio: «Attenti, il successo rischia di snaturarci»

NICCOLÒ ZANCAN

24 Ottobre 2022 alle 07:00 | 2 minuti di lettura

Fonte La Stampa



VIAGGI E TURISMO

Nel Cuneese

Le Langhe tra il record di turisti, l'ipotesi numero chiuso e l'arte contemporanea

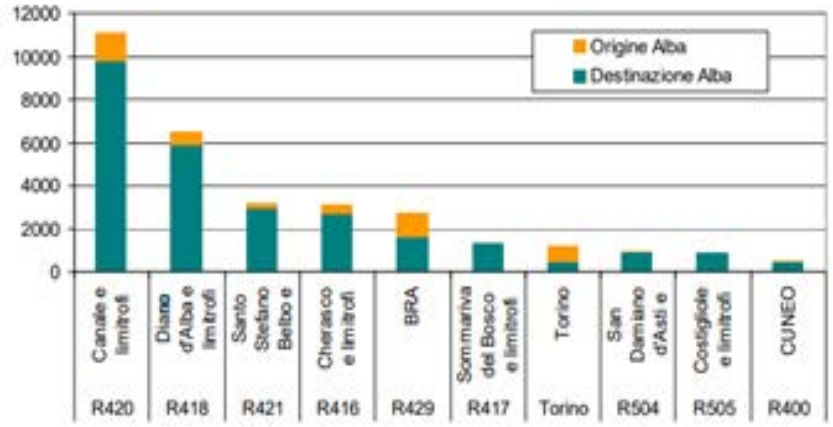
Il contingentamento non convince l'ATL locale. Nasce il progetto "Prospettive" che porterà due nuove opere di artisti di fama internazionale a Neviglie e Roddino

Fonte Rainews 24

Alba – Asti: spostamenti giornalieri nell'area

Area di Alba

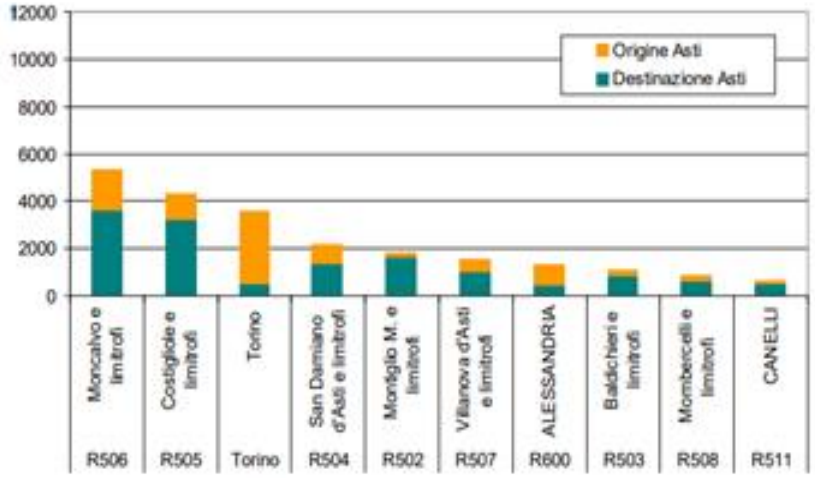
- 54.300 spostamenti giorno, di cui circa un terzo (18.700) interni al comune.



Alba - Mobilità motorizzata in origine e destinazione (sono indicate le 10 relazioni più frequenti)

Area di Asti

- 58.000 spostamenti giorno, metà per mobilità interna al comune (29.300)



Asti - Mobilità motorizzata in origine e destinazione (sono indicate le 10 relazioni più frequenti)

Fonte Agenzia Mobilità Piemontese

La ferrovia Asti – Alba: una risorsa!

Situazione prima della sospensione

marzo 2009	treni	pax
Asti	28	489
Isola d'Asti	27	63
Costigliole	27	99
Castagnole	31	524
Neive	29	229
Alba	29	567
TOTALE	28	1971
media pax per treno		70

Linea Asti-Castagnole – passeggeri a marzo 2009
(nei passeggeri di Castagnole sono contanti anche i viaggiatori da/per Alessandria)

Situazione dopo la sospensione

novembre 2015	bus	pax
Asti - Stazione	41	166
Isola d'Asti - Bivio	41	25
Costigliole	41	30
Castagnole	41	145
Neive - Borgo Nuovo	41	135
Alba - Stazione	41	293
TOTALE	41	792
media pax per bus		19

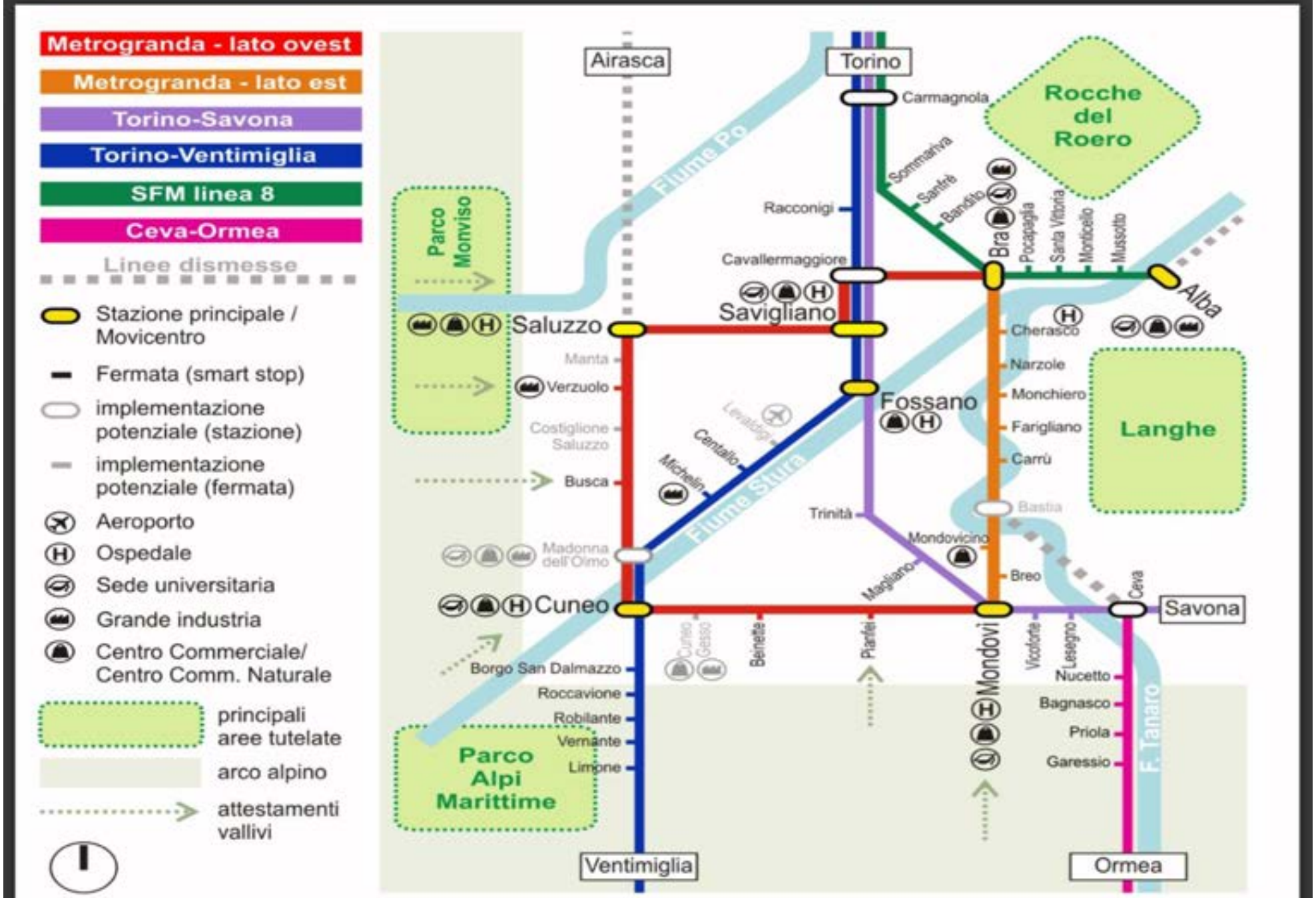
Linea Asti-Castagnole-Alba– passeggeri a novembre 2015

Fonte Agenzia Mobilità Piemontese

La ferrovia Asti – Alba: una risorsa!

- Galleria Ghersi, problema risolto
- Pista ciclabile, irrealizzabile sui binari
- Con servizio bus perdita di utenti
- Con riconoscimento UNESCO, aumento del traffico

- Istituire un’offerta di servizio con corse a cadenzamento orario dalle 5.00 alle 22.00
- Coincidenze puntuali nei nodi
- Biglietto unico integrato e abbonamenti agevolati per famiglie e redditi bassi
- Corse con treni storici di Fondazione FS nei festivi


Metrogranda - lato ovest
Metrogranda - lato est
Torino-Savona
Torino-Ventimiglia
SFM linea 8
Ceva-Ormea
Linee dismesse
Stazione principale / Movicentro
Fermata (smart stop)
implementazione potenziale (stazione)
implementazione potenziale (fermata)
Aeroporto
Ospedale
Sede universitaria
Grande industria
Centro Commerciale/ Centro Comm. Naturale
principali aree tutelate
arco alpino
attestamenti vallivi
Airasca
Torino
Carmagnola
Rocche del Roero
Sommariva
Santhià
Bandito
Racconigi
Bra
Pocapaglia
Santa Vittoria
Monticello
Mussotto
Cavallermaggiore
Savigliano
Alba
Parco Monviso
Fiume Po
Saluzzo
Cherasco
Manta
Narzole
Verzuolo
Fossano
Monchiero
Costigliole Saluzzo
Farigliano
Langhe
Levaldigi
Cantallo
Michelin
Carrù
Busca
Fiume Stura
Trinità
Bastia
Mondovicino
Madonna dell'Olmo
Magliano
Breo
Ceva
Savona
Cuneo
Cuneo Gesso
Beinette
Piantei
Mondovì
Vicoforte
Lesegno
Nucetto
Borgo San Dalmazzo
Roccavione
Robilante
Vernante
Limone
Bagnasco
Priola
Garessio
F. Tanaro
Parco Alpi Marittime
Ventimiglia
Ormea

Un esempio concreto: la ferrovia della Val Venosta da Merano a Malles

CARATTERISTICHE DELLA LINEA	DATI
Lunghezza	60 km
Apertura	1906
Chiusura	1990
Riattivazione	2005
Gestore fino al 1990	RFI
Gestore dal 2005	Strutture Trasporto Alto Adige (STA) s.p.a.
Binari	1
Elettrificazione	In fase di realizzazione
Scartamento	1435 mm



Fonte internet

La ferrovia della Val Venosta

INTEGRAZIONE MODALE



INTEGRAZIONE MODALE



Fonte internet

Proposte generali

- Parliamo di INVESTIMENTI e NON di COSTI
- Ripristino servizio come pre Covid
- Riattivazione delle linee ferroviarie sospese con modello esercizio adeguato
- Accelerazione integrazione mezzi di trasporto
- Biglietti e abbonamenti unici per tutto il territorio regionale e per tutti i vettori
- Potenziamento e/o efficientamento dei collegamenti interregionali
- Rinnovamento parco rotabile e acquisto treni ibridi oltre a recupero convogli ex GTT

RICAPITOLANDO

- Dobbiamo mettere al centro delle scelte le PERSONE
- Abbiamo aree da difendere dallo spopolamento
- Abbiamo territori con paesaggi incantevoli
- Abbiamo attrattive architettoniche uniche
- Abbiamo eccellenze enogastronomiche apprezzate
- Abbiamo un’infrastruttura pubblica da preservare
- Abbiamo un servizio pubblico da difendere e sviluppare

PERTANTO

SINTESI

CHE COSA ASPETTIAMO A PROGETTARE INSIEME UN FUTURO DIVERSO DAL PASSATO

✓RISPETTOSO DELL' AMBIENTE

✓A MISURA DEI CITTADINI

✓ATTRATTIVO PER I TURISTI

✓CON TERRITORI COESI, COLLABORATIVI PER UN OBIETTIVO COMUNE

<u>NON PERDIAMO OPPORTUNITÀ CHE NON SI RIPRESENTERANNO</u>

CONCLUSIONI

COSA CHIEDIAMO ALLA POLITICA E AL COMITATO TECNICO

I RISULTATI DELLO STUDIO COMPARATIVO DEL 2.6 a (tra tunnel e tracciato in esterno)

SOSTEGNO ALLA GRATUITÀ E ACCESSO DEI MEZZI AGRICOLI ALL'EX TANGENZIALE

AGGIORNAMENTO ANALITICO DEL CRONOPROGRAMMA PER IL 2.6b, 2.6a, 2.5

LA CERTEZZA DEL RIPRISTINO DELLE CICLABILI "la via del mare" E LA "Bar2Bar"

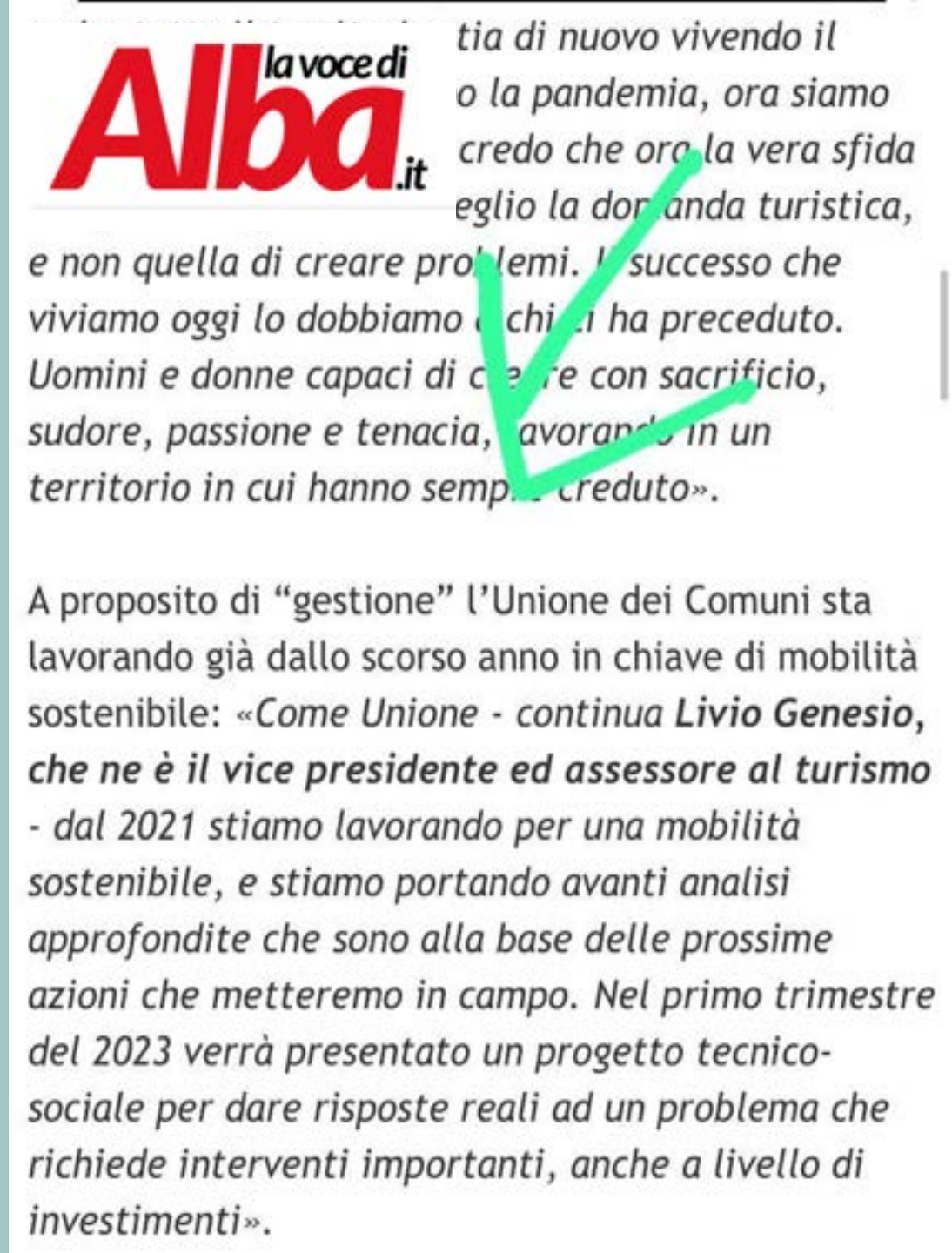
CHE VENGA PRESA IN CONSIDERAZIONE LA NOSTRA PROPOSTA PER LA VIABILITÀ ALBESE: RADDOPPIO DEL PONTE ALBERTINO E NUOVO PERCORSO CON LA GALLERIA SANTA ROSALIA

RIATTIVAZIONE DELLE LINEE FERROVIARIE SOSPESE CON UN MODELLO DI ESERCIZIO ADEGUATO

PASSI SUCCESSIVI (1/2)

Quando abbiamo deciso di organizzare l'evento odierno, ci eravamo prefissati di proseguire questo cammino di informazione e confronto pianificando fin da subito un **CONVEGNO PER FEBBRAIO 2023**.

Questo secondo convegno sarà incentrato sulla **MOBILITÀ IN LANGA**, con l'obiettivo di trattare il tema della **gestione del traffico turistico**, con proposte concrete ma mettendo anche in discussione le scelte fatte da alcuni Comuni, come ad esempio Barolo, che anziché promuovere un efficace sistema di collegamenti tra i borghi, alleggerendo così il traffico nei week end e tutelando l'ambiente, costruisce parcheggi sotto casa che non risolvono il problema e danneggiano il territorio.



la voce di Alba .it

tia di nuovo vivendo il
o la pandemia, ora siamo
credo che ora la vera sfida
eglio la domanda turistica,
e non quella di creare problemi. Il successo che
viviamo oggi lo dobbiamo a chi ci ha preceduto.
Uomini e donne capaci di creare con sacrificio,
sudore, passione e tenacia, lavorando in un
territorio in cui hanno sempre creduto».

A proposito di "gestione" l'Unione dei Comuni sta lavorando già dallo scorso anno in chiave di mobilità sostenibile: «*Come Unione - continua* ***Livio Genesio, che ne è il vice presidente ed assessore al turismo*** *- dal 2021 stiamo lavorando per una mobilità sostenibile, e stiamo portando avanti analisi approfondite che sono alla base delle prossime azioni che metteremo in campo. Nel primo trimestre del 2023 verrà presentato un progetto tecnico-sociale per dare risposte reali ad un problema che richiede interventi importanti, anche a livello di investimenti*».

PASSI SUCCESSIVI (1/2)

Intenderemo confrontarci con il Consorzio per la tutela del Barolo Barbaresco Alba Langhe, l'ATL , l'Unione dei Comuni e le amministrazioni locali.

Questo secondo convegno ci permetterà inoltre di **fare il punto sui temi trattati nel convegno odierno a distanza di tre mesi.**

Questo modus operandi darebbe l'avvio ad una **serie periodica di incontri con la cittadinanza e con le Istituzioni**, su temi di interesse allargato proposti da una pluralità di soggetti associativi.
Ci fa piacere leggere che l'Unione stia lavorando ad un progetto tecnico, potrebbe essere **l'occasione per marciare insieme e magari organizzare un unico evento**: vedremo la fattibilità!

