

Arch. Giovanni CURRADO

C.so Dante, 19 - I4100 Asti

Tel 0141-354976

Fax 0141-325359

g.currado@awn.it



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

E. prot DSA - 2009 - 0027409 del 15/10/2009

Ministero dell'Ambiente,
Direzione Salvaguardia Ambientale,
Via Cristoforo Colombo n° 44, 00147 Roma

Ministero per i Beni e le Attività Culturali,
Direzione Generale per i Beni Architettonici e il Paesaggio,
Via San Michele n° 22, 00153 Roma

Regione Piemonte,
Direzione Trasporti, Logistica, Mobilità ed Infrastrutture - SETIS
Via Belfiore, 23 10125 - Torino

Oggetto: AUTOSTRADA ASTI-CUNEO TRONCO II Lotto 1.dir (Tangenziale di ASTI)
Avvio del procedimento di approvazione del progetto preliminare dell'opera con
valutazione di impatto ambientale e formazione dell'intesa Stato-Regione in merito
alla localizzazione art. 165 - D.lg 163/06 e smi - art.7 L.241/00 e smi - art. 24 Dlg
152/06 e smi
Progetto Preliminare e Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.)

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:



1. BACINO DI UTENZA (ISTAT 2001)

Lo Studio di Impatto Ambientale (elaborato B.6.1.5 “Quadro di riferimento progettuale – Relazione”) *risulta completamente carente per quanto riguarda un’analisi oggettiva del potenziale bacino d’utenza della nuova arteria autostradale, sia per quanto riguarda la mobilità sistematica pendolare, che quella occasionale*, facendo un generico riferimento all’Allegato G (“Elementi informativi minimi per le stime di traffico ai sensi della direttiva CIPE n. 1/2007” della Convenzione “Collegamento Autostradale Asti – Cuneo” tra Anas e Società Autostradale) nel quale comunque mancano i dati riguardanti il bacino di Asti.

Al fine di colmare tale lacuna, sono stati da me elaborati i dati relativi agli spostamenti Sistematici casa – scuola, casa – lavoro raccolti in occasione del censimento ISTAT 2001 e ricevuti dall’Ufficio ISTAT competente, relative al potenziale bacino d’utenza della nuova infrastruttura.

1.1 Analisi

I dati sono stati aggregati secondo due direttrici:

- a) Mobilità sistematica ISTAT 2001 da Sud e da Ovest verso il Comune di Asti e viceversa*
- b) Mobilità sistematica ISTAT 2001 dai Comuni a Sud della città di Asti verso i comuni a nord ovest della città di Asti che attraversano il Comune di Asti e viceversa*

Con specifico riferimento alla direttrice:

a) Mobilità sistematica ISTAT 2001 da Sud e da Ovest verso il Comune di Asti e viceversa”. Dall’esame dei dati elaborati si rilevano circa 6.200 spostamenti pendolari con l’auto come conducente, corrispondenti a 12.400 veicoli al giorno in entrata e in uscita, rispettivamente “per e dal” Comune di Asti, di cui:

- casa scuola circa 700 veicoli*
- casa lavoro circa 11.700 veicoli*

b) Mobilità sistematica ISTAT 2001 dai Comuni a Sud della città di Asti verso i comuni a nord ovest della città di Asti che attraversano il Comune di Asti e viceversa. Le relazioni tra il Bacino a Sud di Asti (Nizza M.to, Canelli, Acqui Terme) e il bacino a Nord Ovest di Asti (Torino, Villanova, Baldichieri, Cocconato, Chieri, Castelnuovo Don Bosco, ...) sono poco rilevanti: circa 420 spostamenti con l’auto come conducente casa – lavoro/studio, corrispondenti a circa 840 veicoli al giorno.

1.2 Considerazioni

Da quanto sopra riportato emerge chiaramente come il traffico che graverà sulla tangenziale sia *principalmente di natura pendolare verso Asti* e risultano di *poca rilevanza i flussi Sud – Ovest in attraversamento della città di Asti.*

Un flusso di attraversamento così limitato non giustifica di certo la costruzione di una tangenziale.

Tale considerazione è avvalorata anche da quanto riportato nell’Allegato G “Elementi informativi minimi per le stime di traffico ai sensi della direttiva CIPE n. 1/2007” della Convenzione “Collegamento Autostradale Asti – Cuneo” tra Anas e Società Autostradale. *In tale documento si evidenzia che le relazioni Provincia Asti Sud – Provincia Asti Nord Ovest sono di poca rilevanza (capitolo 1.5).*

L'unico riferimento a un possibile legame tra Astigiano settentrionale e Albese è costituito dalla **“prospettiva di un distretto integrato del vino e dell'agriturismo”**, tale prospettiva turistico-ambientale non sarebbe di certo valorizzata dalla realizzazione della tangenziale Sud-Ovest, **così impattante sotto il profilo ambientale**.

2. PREVISIONI DEI FLUSSI DI TRAFFICO E NUOVO ACCESSO ALLA CITTA'

2.1 Analisi

2.1.1 Nell' Allegato G “Elementi informativi minimi per le stime di traffico ai sensi della direttiva CIPE n. 1/2007” della Convenzione “Collegamento Autostradale Asti – Cuneo” tra Anas e Società Autostradale si evidenziano i dati di traffico attuale e in previsione sui seguenti tratti:

- Isola d'Asti - Borgo Tanaro
- Rocca Schiavina - Asti Ovest
- Rocca Schiavina - Asti Est

La simulazione di traffico della tabella 2 è commentata anche come segue: *“nei pressi dello svincolo di Borgo Tanaro il flusso presente sul tratto Borgo Tanaro-Isola d'Asti diverge verso le due tratte di raccordo con gli svincoli de Asti Est ed Asti Ovest; in particolare si osserva che il 40% circa del traffico è diretto verso il casello di Asti Ovest ed il restante 60% verso Asti Est, confermando la preponderanza dei traffici da e verso Milano rispetto a quelli da e verso Torino, come riscontrabile inoltre dall'analisi dei dati relativi ai caselli in oggetto”*.

Da notare come la relazione evidenzi **la preponderanza dei flussi da e verso Milano** rispetto a quelli verso Torino.

Inoltre, analizzando i dati di simulazione di traffico, riportati in modo sintetico nella tabella 2, emerge quanto segue:

1. non viene previsto un traffico di attraversamento di tipo autostradale nel tratto Rocca Schiavino – Asti Ovest, ma soltanto di tipo locale;
2. sono rilevabili comunque *discordanze significative* nel calcolo del totale dei *veicoli pesanti*, data dalla somma del traffico locale e autostradale nella **tratta Rocca Schiavino – Asti Ovest**.
3. nella simulazione di traffico **non vengono più riportate valutazioni circa l'uscita di c.so Savona**

Tabella 1 – Allegato G - Rilevazione Traffico attuale SS231 (settembre-ottobre 2004)

	Traffico rilevato		
	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Veicoli Totali
Isola d'Asti - Borgo Tanaro	27.005	5.029	32.034
Rocca Schiavina - Asti Ovest	-	-	-
Rocca Schiavina - Asti Est	16.577	5.189	21.766
Uscita c.so Savona	-	-	10.268

Tabella 2 – Allegato G - Simulazione di traffico all'anno 2004

	Traffico previsto Autostradale			Traffico previsto Locale			traffico previsto TOTALE		
	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Veicoli totali	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Veicoli totali	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Veicoli totali
Isola d'Asti - Borgo Tanaro	3.013	632	3.645	26.330	7.865	34.195	29.343	8.497	37.840
Rocca Schiavino - Asti Ovest				11.100	3.316	14.416	14.113	493	14.606
Rocca Schiavina - Asti Est	2.839	616	3.455	15.230	4.549	19.779	18.069	5.165	23.234

Nello studio di impatto ambientale del Progetto Preliminare (elaborato B.6.1.5) è stato riportato nella tabella "1.2.A – Dati di traffico sul Lotto II.1.dir secondo lo Studio di Traffico (All. G Direttiva CIPE 1/2007) – collegamento ss10 – A33" con riferimento al tratto Asti Ovest – Rocca Schiavino il valore totale di **16.606 veicoli (vedi Tabella 3)**, mentre nell'Allegato G per la stessa tratta viene riportato **il valore di traffico previsto totale di 14.606 (vedi Tabella 4)**.

Tabella 3 – Studio di impatto ambientale (elaborato elaborato B.6.1.5)

Tronco II Asti-Marene	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Veicoli totali
Asti ovest – Rocca Schiavino (II.1.dir)	14.113	493	16.606

Tab. 1.2.A – Dati di traffico sul Lotto II.1.dir secondo lo Studio di Traffico (All. G Direttiva CIPE 1/2007) – collegamento ss10 – A33

Come si evince dalla *tabella 4*, il Comune di Asti in collaborazione con la Provincia di Asti aveva già sviluppato uno "studio di viabilità del traffico veicolare" nelle principali vie cittadine in previsione dell'apertura della nuova tangenziale.

In tale previsione si evidenziava un calo del traffico su Corso Savona e Corso Torino, ma emergeva un aumento sensibile del traffico nelle vie a ridosso del centro storico.

E' da rilevare come in tale previsione corso Savona rimaneva ancora strada di accesso di una significativa quota del traffico proveniente da sud, cosa che non più si verifica con l'attuale

soluzione progettuale della tangenziale, in cui **parrebbe venire eliminato lo svincolo di c.so Savona sull'Autostrada A33 Asti Cuneo.**

Tabella 4 – Allegato G Simulazione di traffico Veicoli orari nell'ora di punta (Comune di Asti - Provincia di Asti, 2003)

Tratto	Situazione attuale	Traffico previsto
S.S. 10 - C.so Torino	1873	1142
S.P. 8 - C.so Alba	1344	2038
C.so Don Minzoni	1671	397
C.so Gramsci	601	1120
C.so Savona	1889	1214
C.so Venezia	1249	1048
Tangenziale sud ovest	-	2950

2.2 Considerazioni

Nella simulazione di traffico non vengono considerati i flussi in entrata e uscita da c.so Savona. (pag. 163-168 capitolo 5.4.1 e pag 194 cap. 5.5.3 Allegato G), questo avvalorava l'ipotesi che **corso Savona non venga più messa in collegamento con la tangenziale.**

a) Se così non fosse, la distanza tra le due uscite di c.so Savona e della nuova TSO sarebbero molto ravvicinate con conseguenti problemi di interferenza e di pericolosità per i mezzi in accelerazione e in decelerazione.

b) Se così fosse, *c.so Savona perderebbe il suo ruolo storico di accesso della città da Sud e di asta commerciale naturale e si trasformerebbe in una strada urbana a servizio dei residenti e di quelli provenienti da Torrazzo, S.Marzanotto e paesi limitrofi.*

L'eliminazione dell'uscita di c.so Savona, porterebbe c.so Alba ad avere un ruolo primario per l'accesso al Centro di Asti con conseguente incremento del traffico gravante sul Cavalcavia Giolitti. *Tutto il traffico convogliato sulla tangenziale e diretto in centro città (dai dati sopra riportati emerge come la maggioranza del traffico giornaliero sia di natura pendolare) entrerebbe nella città stessa a ridosso del centro storico, dal collo di bottiglia rappresentato dal cavalcavia Giolitti e da tutte le strade ad esso collegate (Piazza Amendola, C.so Gramsci, c.so Matteotti, c.so Venezia, via Don Minzoni) che non hanno né le sezioni né le caratteristiche per ricevere e smaltire un tale traffico.*

Inoltre, l'impossibilità di accesso alla tangenziale per le località poste a sud del centro abitato di Asti (S. Marzanotto, Torrazzo, Mongardino, ...) obbligherebbe i veicoli diretti ad Asti Est ed Asti Ovest ad entrare in città per immettersi sulla nuova tangenziale.

In tal caso la creazione della nuova tangenziale, anziché raggiungere l'obiettivo dichiarato nella relazione dello Studio di Impatto Ambientale di "realizzare un'infrastruttura in grado di sostenere la funzionalità di una tangenziale a servizio non tanto di un traffico di attraversamento (dirottato sullo svincolo di Asti Est in direzione Piacenza) ma del traffico di scorrimento locale e prevalentemente pendolare", viene a snaturare le caratteristiche storico urbanistiche della città e a peggiorare in modo irreversibile la situazione viabilistica della stessa.

3. INTERSEZIONE C.SO TORINO

3.1 Analisi

In relazione all'immissione su c.so Torino si evidenziano i seguenti punti:

1. Il flusso di traffico della TSO si immette nella SR10 "Padana Inferiore" tramite una rotatoria in prossimità di un centro commerciale.
2. Non è previsto un collegamento diretto con il casello Asti Ovest dell'Autostrada A21.

3.2 Considerazioni

1. L'immissione su c.so Torino avviene in una rotatoria già congestionata nei pressi di un'area interessata da più centri commerciali già fortemente sviluppata e pertanto inidonea ad assorbire nuovo traffico.
2. Non viene previsto un collegamento diretto con il casello Asti Ovest, né una razionalizzazione dei flussi di traffico da e per l'autostrada con conseguente congestionamento dalla rotatoria sopraccitata all'ingresso dell'autostrada.

4. VERIFICA DELLE PREVISIONI DI CRESCITA DEI FLUSSI DI TRAFFICO

4.1 Analisi

Nell'Allegato G sono contenute le "Previsioni di crescita dei flussi di traffico". Tali previsioni sono riportate nella tabella 5; anche nello Studio di Impatto Ambientale vengono previsti consistenti incrementi di flussi di traffico riportati nella tabella 6 che segue.

Tabella 5 - Previsioni di crescita dei flussi di traffico (Allegato G)

Anni	Veicoli leggeri (%)	Veicoli pesanti (%)
2004-2008	4,5	
2009-2011	6	7
2012-2014	6	7
2015-2017	4,5	5,5
2018-2020	2,5	3,5
2021-2023	1,5	2,5
2024-2026	1	1,5
dal 2027	0,5	0,5

Tabella 6 - Studio di Impatto Ambientale (Progetto Preliminare)

Ricostruzione degli scenari di traffico sulla base dello Studio di Traffico (All. G Direttiva CIPE 1/2007) - collegamento S.S.10 - A33

Anno	Leggeri	Pesanti	Totali
2012	23630	840	24470
2013	26465	949	27415
2014	28053	1016	29069
2015	29737	1087	30824
2016	31521	1163	32684
2017	32939	1227	34166
2018	34421	1295	35716
2019	35970	1366	37336
2020	36870	1414	38283
2021	37791	1463	39255
2022	38736	1514	40251

4.2 Considerazioni

Dai rilievi del traffico sulle Autostrade italiane relativi all'anno 2008 e ai primi mesi dell'anno 2009 (Fonte Autostrade per l'Italia), emerge una contrazione 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 la componente leggeri 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.**

Dati Allegato G

Veicoli Km

2000	750.000.000
2001	784.000.000
2002	825.000.000
2003	886.000.000

Dati Autostrade per l'Italia

2007	962.305.987
2008	954.800.000

Alla luce di quanto sopra, risultano alquanto discutibili le previsioni di crescita fino al 2027 riportate nella tabella 5 facenti parte dell'Allegato G e quelle riportate nello Studio di impatto Ambientale del Progetto Preliminare (tabella 6).

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.

5. TEMPI DI PERCORRENZA

Sia lo studio di impatto Ambientale allegato al Progetto Preliminare sia l'Allegato G sono privi delle rilevazioni sui tempi di percorrenza dello stato attuale prima della realizzazione dell'intervento e di una simulazione della riduzione dei tempi di percorrenza a seguito della realizzazione dell'opera.

5.1 Analisi

Al fine di colmare tale lacuna, il giorno martedì 15 settembre 2009 ore 18.30, è stata effettuata una rilevazione dei tempi di percorrenza del tragitto dall'attuale uscita sud della **Tangenziale in C.so Savona (Boana) all'ospedale Massaia a nord, utilizzando la tangenziale sud est e l'A21 TO-PC nel tratto Asti Est – Asti Ovest; tale tragitto è stato percorso in circa 15 minuti**

Sempre alla stessa data e pressochè alla stessa ora il tempo di percorrenza per l'**attraversamento Ovest – Sud all'interno della città è stato pari a circa 15 minuti.**

Tabella 7 – Tempi di percorrenza

Stazione FS - Svincolo tangenziale c.so Savona

Stazione FS	Asti Sud
00:00'00"	00:06'58"

Asti Sud	Stazione FS
00:00'00"	00:05'15"

Asti Sud (Boana) - Ospedale

	Rotatoria Mulino	Piazza Amendola	Rotatoria don Bianco	piazza Torino	rotatoria ex Saffa	Ospedale
Asti sud	00:02'00"	00:06'00"	00:08'00"	00:10'00"	00:12'45"	00:15'11"

Ospedale - Asti sud (Boana) via autostrada A21

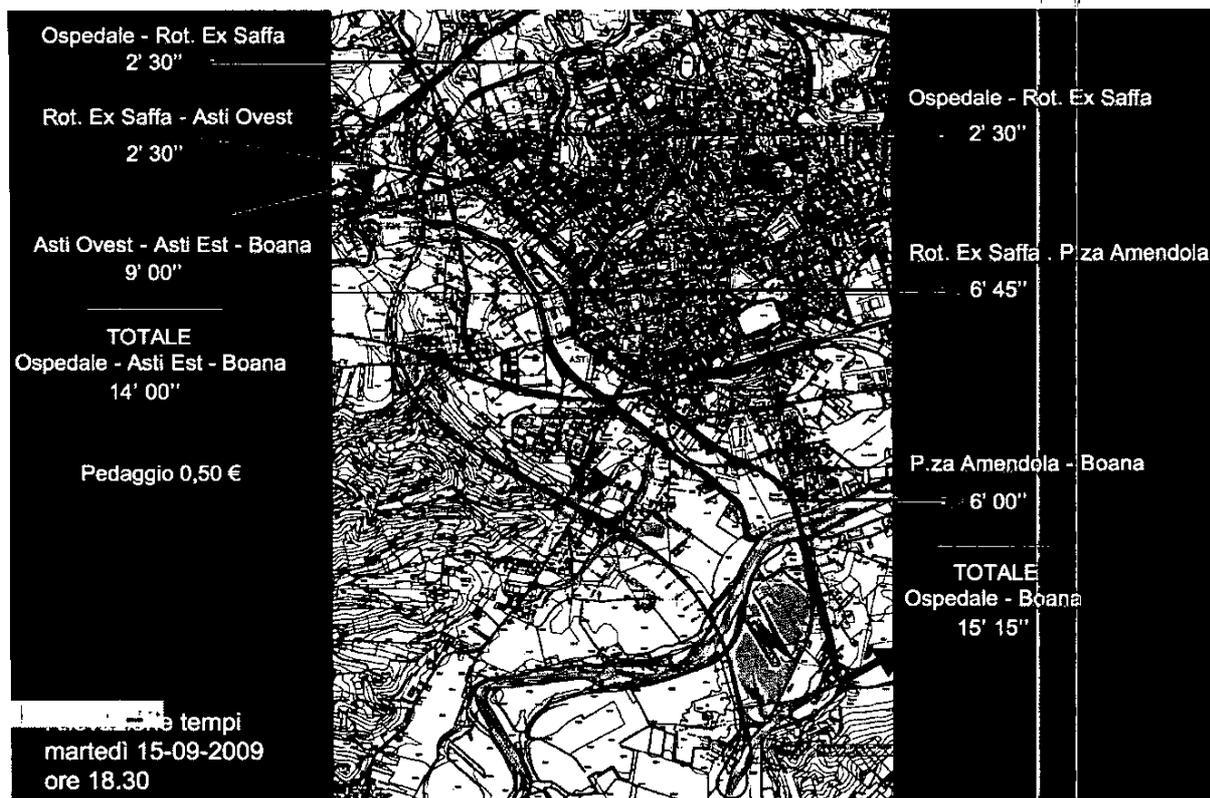
Ospedale	Asti Ovest	Asti Est	Asti Sud
00:00'00"	00:05'00"	00:09'20"	00:14'00"

5.2 Considerazioni

Gli attuali tempi di percorrenza per quanto riguarda l'attraversamento della città, anche nelle ore di maggiore congestione, sono accettabili. Tale situazione, anche con l'utilizzo tra Asti Est e Asti Ovest dell'Autostrada A21, non motiva la realizzazione di una tangenziale per il raggiungimento dell' Ospedale da parte dei mezzi di soccorso in arrivo da sud.

Inoltre, non è da sottovalutare che ha avuto inizio in questi giorni la realizzazione del nuovo ospedale di Nizza Monferrato.

Il costo del pedaggio autostradale per autoveicoli tra il casello di Asti-Ovest ed Asti-Est è di **0,50€**



6. PROPOSTE ALTERNATIVE

Alla luce di quanto sopra esposto ritengo che lo **Studio di Impatto Ambientale presentato SIA DA RIGETTARE IN TOTO**, in quanto anziché definire con chiarezza il problema da risolvere e proporre una rosa di alternative da confrontare, si è limitato, come purtroppo accade sovente in Italia, a validare un progetto di opera pubblica da realizzarsi indipendentemente dalla sua reale efficacia.

L' "Opzione 0" ovvero quella di non fare nulla, "è stata esclusa in quanto l'opera risulta inserita nei vari documenti di programmazione di vario livello".

Ma sin dalla prima analisi sommaria riportata nella breve relazione sopra esposta risulta chiaro come la costruzione della nuova tangenziale, così costosa e impattante per il territorio, **non è giustificata né per una sua possibile utilità a ridurre la congestione stradale del centro abitato di Asti, né per ridurre i tempi di attraversamento.**

Ritengo che l'**utilizzo delle auto private** come principale mezzo di trasporto negli spostamenti sistematici ed occasionali **sia la causa di evidenti criticità per il Città di Asti e la sua Provincia**, ed in particolare:

- Elevati costi a carico delle Famiglie ed Imprese;
- Congestione degli Assi d'Ingresso al centro urbano;
- Elevata incidentalità;
- Elevati tempi di Penetrazione nel Centro Storico;
- Saturazione dell'Offerta di Parcheggi;
- Elevato Inquinamento Acustico ed Atmosferico;

- Elevato Degrado ambientale di contesti caratterizzati da valenza Storica e Monumentale

La realizzazione di una tangenziale esterna **nulla potrebbe** nei confronti di un **traffico diretto per la maggior parte verso il Centro Urbano**.

Anche alla luce della mia esperienza di consulente delle Amministrazioni del Comune e della Provincia di Asti in ambito della programmazione dei trasporti e della sicurezza stradale, propongo che le somme stanziare per la realizzazione della Tangenziale Ovest, vengano utilizzate per **migliorare la rete stradale esistente** e per rendere efficiente l'utilizzo di **forme di trasporto alternative all'uso delle auto private**.

Si potrebbero adottare soluzioni alternative per migliorare la viabilità di Asti quali:

1) Abbonamento agevolato o pedaggio gratuito per il traffico tra Asti Est/Asti Ovest

al fine di incentivare l'uso dell'autostrada A21 come tangenziale nord di Asti, anche in previsione della realizzazione della terza corsia

2) Miglioramento delle strade già esistenti

(strada santo Spirito, strada di Revignano, strada parcheggio PAM,)

3) Realizzazione di parcheggi scambiatori esterni al centro abitato

utilizzando i parcheggi dei Supermercati posti alle porte della città lungo le linee di trasporto pubblico

4) Razionalizzazione di Piazza Campo del Palio

Piazza Campo de Palio con la sua estensione di circa 55'000 mq rappresenta un importantissimo spazio pubblico all'aperto per la maggior parte dell'anno utilizzato come parcheggio posto in centro urbano. L'ampia disponibilità di parcheggio gratuito rappresenta un motivo di attrazione di traffico per auto in sosta lungo tutto l'arco della giornata sia di pendolari diretti ad Asti che utenti della vicina ferrovia; le strade limitrofe risultano congestionate e viene disincentivato l'utilizzo dei mezzi pubblici

Nei giorni di mercoledì e sabato, la piazza viene utilizzata per un terzo della sua estensione per lo svolgimento del mercato; durante l'anno la piazza è inoltre sede di importanti manifestazioni, prime fra tutte il Festival delle Sagre.

La compresenza di queste diverse attività deve essere armonizzata anche al fine di rendere fruibile uno spazio di impianto storico monumentale.

Si propone di ridefinire l'area mercatale orientandola secondo un orientamento nord sud, in modo da frazionare in due l'ampia area parcheggio e rendendo a pagamento quella lato Ovest limitrofa alla stazione ferroviaria.

5) Piste ciclabili lungo le strade statali di ingresso ad Asti

La realizzazione di una rete di piste ciclabili con standard di livello europeo, lungo tutte le strade di ingresso tali da permettere l'utilizzo della bicicletta in piena sicurezza come mezzo di trasporto anche dalle frazioni esterne.

6) Potenziamento delle linee di autobus urbani

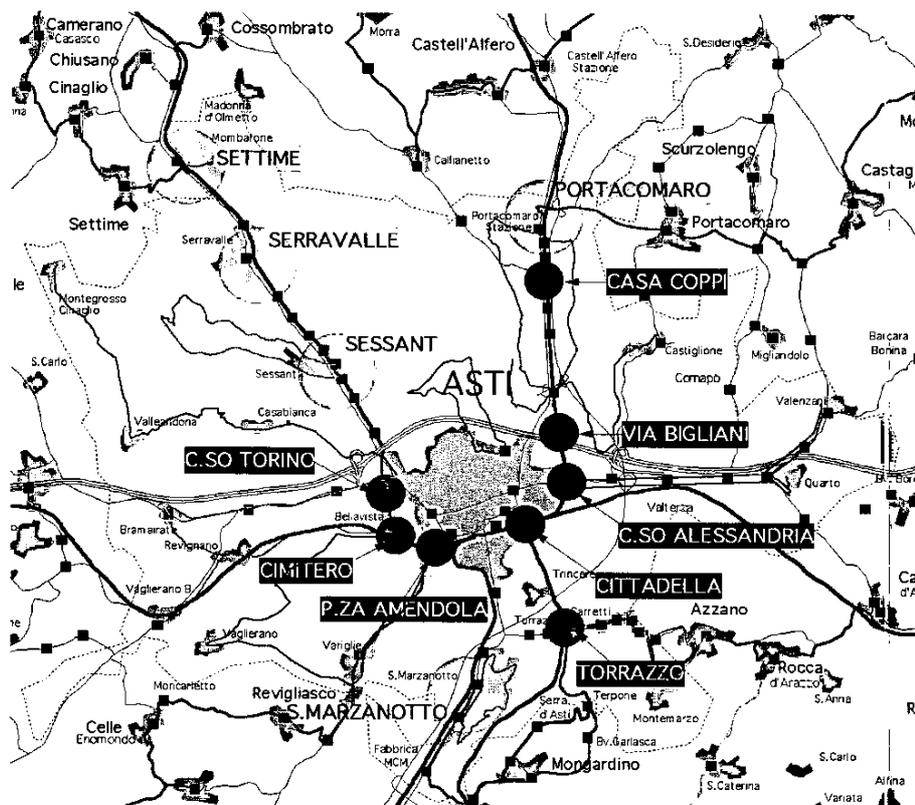
Incremento del cadenzamento da 25 minuti a 10 minuti, con realizzazione di nuovi tracciati di attraversamento Est-Ovest e Nord-Sud

7) **Potenziamento trasporto pubblico integrato Treno-Bus**

Numerose esperienze sviluppate sia in ambito internazionale (Svizzera, Germania, Inghilterra, Giappone, ecc.) e nazionale (ferrovia Merano Malles, nuova tramvia di Bergamo) di progetti di integrazione intermodale hanno dimostrato un elevato gradimento e un tangibile miglioramento del contesto ambientale.

Così come riportato negli studi di fattibilità da me predisposti per il Comune di Asti in occasione dei **Bandi Regionali di finanziamento per lo sviluppo Locale e Territoriale PISL e PTI**, con un investimento di circa **30 milioni di euro** si potrebbe intervenire sui **100Km della rete ferroviaria** della Provincia di Asti (Asti – Casale M.to, Asti – Chivasso, Asti – Alba e Asti – Acqui Terme) per

- potenziare la capacità delle linee tale da ottenere un **cadenzamento dei treni ogni 30 minuti**,
- recuperare i fabbricati passeggeri di valore storico,
- relizzare sui piazzali antistanti **40 centri d'interscambio** intermodali sia per le linee di autobus navetta dai paesi posti sulle colline, sia per la sosta dei veicoli privati;
- realizzare fermate ferroviarie in ambito urbano in prossimità dei poli attrattori



Gli studi di fattibilità di questi progetti sono depositati presso la Regione Piemonte, Provincia di Asti ed il Comune di Asti.

Allego il curriculum professionale relativo ai progetti citati.

Restando a disposizione per ogni ulteriore chiarimento, porgo distinti ossequi

Asti 9 ottobre 2009

Arch. Giovanni Currado

11
Arch. Giovanni CURRADO
Osservazioni TSO - Asti



Arch. Giovanni CURRADO
Corso Dante, 19
14100 Asti(AT) - ITALY
Tel. +39-0141-354976
g.currado@awn.it

CURRICULUM PROFESSIONALE

*Incarichi in ambito di mobilità, logistica, trasporti e
valorizzazione del territorio tramite sistemi integrati di mobilità.*

Giovanni CURRADO, architetto

nato a Savigliano (CN) l'28 agosto 1976,

residente in Asti,

studio professionale ad Asti, corso Dante 19

*iscritto dal 2003 all'Albo degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e
Conservatori della Provincia di Torino nella Sezione A settore
Architettura (Architetti con laurea specialistica quinquennale) con
matricola n. 6110.*

Incarico n°1

Committente: **Provincia e Comune di Asti** (incarico congiunto)

Oggetto dell'incarico: *Studio di prefattibilità per la realizzazione dei centri di interscambio alla periferia dell'Area ad Intensa Mobilità ed ipotesi di realizzazione di altri nodi di interscambio per la riqualificazione delle ferrovie locali, con valutazione della sostenibilità economica e della compatibilità dei progetti in essere sul bacino astigiano.*

Ruolo effettivo svolto: professionista incaricato

Stato d'attuazione dell'incarico: concluso (affidato 10/2003, aggiornato 2/2005, concluso 10/2006)

Successiva progettazione ed attuazione: nell'ambito della redazione di uno degli studi di fattibilità allegati al PISL (Bando Regionale 2005) è stata redatta dal sottoscritto il progetto preliminare degli interventi localizzati nel Comune di Asti, approvato dal Consiglio Comunale e trasmesso alla Regione Piemonte per successivo finanziamento. (vedi incarico n°4)

Dati qualitativi significativi: Scopo dello studio è stato quello di indagare la possibilità di riutilizzo delle linee ferroviarie locali come mezzo di trasporto integrato con le altre modalità di trasporto su gomma. Lo studio ha effettuato tre verifiche progettuali:

a) Verifica della prefattibilità della riqualificazione delle ferrovie locali, con l'individuazione di diversi livelli di investimento e di sviluppo dell'attività, compresa l'individuazione delle fermate ferroviarie sul territorio urbano.

b) Verifica della fattibilità dell'Area ad Intensa Mobilità ed individuazione dei siti per i Centri di Interscambio alla periferia dell'Area, anche in relazione alle attività produttive esistenti ed in progetto.

c) Verifica della compatibilità ed eventuali azioni di coordinamento dei principali progetti in interesse sul bacino comunale e provinciale.

Altre informazioni utili: Individuazione punti di forza e di debolezza in relazione alle analisi di cui sopra; Nuovo Programma d'Esercizio del Sistema Integrato Ferro+Gomma con relativi costi; Gestione Integrata dei Trasporti del Monferrato

Incarico n°2

Committente: **Provincia e Comune di Asti** (incarico congiunto)

Oggetto dell'incarico: *Studio di prefattibilità della compatibilità dei progetti in essere sul bacino astigiano.*

Ruolo effettivo svolto: professionista incaricato

Stato d'attuazione dell'incarico: concluso (affidato 10/2003, aggiornato 2/2005, concluso 10/2006)

Successiva progettazione ed attuazione: nell'ambito della redazione di uno degli studi di fattibilità allegati al PISL (Bando Regionale 2005) è stata redatta dal sottoscritto il progetto preliminare degli interventi localizzati nel Comune di Asti, approvato dal Consiglio Comunale e trasmesso alla Regione Piemonte per successivo finanziamento. (vedi incarico n°3)

Dati qualitativi significativi: Scopo dello studio è stato quello di indagare la possibilità di riutilizzo delle linee ferroviarie locali come mezzo di trasporto integrato con le altre modalità di trasporto su gomma. Lo studio ha effettuato tre verifiche progettuali:

a) Verifica della prefattibilità della riqualificazione delle ferrovie locali, con l'individuazione di diversi livelli di investimento e di sviluppo dell'attività, compresa l'individuazione delle fermate ferroviarie sul territorio urbano.

b) Verifica della fattibilità dell'Area ad Intensa Mobilità ed individuazione dei siti per i Centri di Interscambio alla periferia dell'Area, anche in relazione alle attività produttive esistenti ed in progetto.

c) Verifica della compatibilità ed eventuali azioni di coordinamento dei principali progetti in interesse sul bacino comunale e provinciale.

Altre informazioni utili: Individuazione punti di forza e di debolezza in relazione alle analisi di cui sopra; Nuovo Programma d'Esercizio del Sistema Integrato Ferro+Gomma con relativi costi; Gestione Integrata dei Trasporti del Monferrato

Incarico n°3

Committente: **Provincia di Torino**

Oggetto dell'incarico: *Studio di fattibilità per un sistema di trasporti integrato gomma-rotataia per il territorio delle colline del Monferrato compreso nella Provincia di Torino.*

Ruolo effettivo svolto: Professionista incaricato

Stato d'attuazione dell'incarico: concluso (affidato 5/2004, concluso 5/2005)

Successiva progettazione ed attuazione: lo studio ha riscosso l'interesse degli enti territoriali locali in occasione della presentazione ufficiale, inoltre è stata formalizzata una proposta di prosecuzione delle attività di progettazione, attualmente sospesa ed in attesa di finanziamento

Dati qualitativi significativi: Lo studio di fattibilità ha come obiettivo quello di fornire un quadro di riferimento per la progettazione e il riassetto della rete di trasporto nel territorio del Monferrato compreso nella Provincia di Torino secondo tre strategie:

- 1) Potenziare il servizio ferroviario ed integrarlo con i collegamenti del Passante
- 2) Integrare le diverse modalità di trasporto (ferro + gomma)
- 3) Individuare nuove Porte di Accesso alla Rete del Passante in aree non congestionate

Altre informazioni utili: Lo studio ha effettuato l'analisi dell'accessibilità delle funzioni urbane dei Poli Attrattori e delle attività produttive e logistiche, nonché per valutare l'impatto complessivo sulla mobilità, i carichi insediativi interessati desunti dai Piani Regolatori dei Comuni interessati, dai dati sulla mobilità del censimento ISTAT.

Sono state inoltre allegate lo studio di fattibilità relativo al recupero delle stazioni ferroviarie, verifica delle aree d'interscambio e la previsione per la realizzazione di nuovi scali ferroviari e fermate ferroviarie, nonché la realizzazione di una nuova linea ferroviaria.

Incarico n°4

Committente: **Comune di Asti**

Oggetto dell'incarico: *Studio di fattibilità di un sistema ferroviario per funzioni di trasporto urbano, con la creazione di nuove fermate, il riutilizzo delle stazioni dismesse e la creazione di parcheggi scambiatori secondo Bando Regione Piemonte di Programma Integrato di Sviluppo Locale.*

Ruolo effettivo svolto: Professionista incaricato

Stato d'attuazione dell'incarico: concluso (affidato 1/2006, concluso 7/2006)

Successiva progettazione ed attuazione: Relativamente ad uno degli scenari proposti è stato redatto in collaborazione con RFI un progetto preliminare relativo alla realizzazione degli interventi necessari per aumentare la capacità delle linee ferroviarie, relative al sistema di segnalamento, nonché la realizzazione delle opere civili necessarie alle nuove fermate ferroviarie ed ai relativi centri d'interscambio.

Dati qualitativi significativi: L'obiettivo prioritario del presente studio è quello d'indagare la possibilità di riutilizzo delle ferrovie secondarie come mezzo di trasporto

in alternativa al trasporto su gomma; una parte dello studio ha contemplato l'analisi della domanda di mobilità alternativa, la stima dei potenziali utenti, i ricavi ed i costi derivanti dalla realizzazione degli interventi, il piano finanziario e l'analisi costi-benefici. Il tutto previa verifica delle destinazioni e previsioni del PRG vigente, con conseguente indicazione di Variante al PRG qualora dallo studio ne fosse emersa la necessità.

Altre informazioni utili: Lo studio ha evidenziato la successione temporale degli interventi tramite un cronoprogramma riferito ad ogni intervento in progetto ed all'insieme delle opere valutate nel loro complesso.

Incarico n°5

Committente: **Comune di Asti**

Oggetto dell'incarico: *Definizione del Piano Comunale per la Sicurezza Stradale della Città di Asti*

Ruolo effettivo svolto: Professionista incaricato

Stato d'attuazione dell'incarico: concluso (affidato 7/2005, concluso 6/2006),

Successiva progettazione ed attuazione: il Piano Comunale della Sicurezza Stradale, approvato dall'Amministrazione Comunale, è stato trasmesso alla Regione Piemonte. Gli interventi di adeguamento della segnaletica della SR10 sono stati inseriti nella programmazione economica comunale ed alcuni sono in fase di realizzazione.

Dati qualitativi significativi: Il Piano Comunale della Sicurezza Stradale anche se ha avuto come obiettivo prioritario quello d'individuare gli interventi necessari a ridurre l'incidentalità stradale organizzati in classi e sottoclassi, in realtà ha costituito momento di verifica e di progettazione per le localizzazioni del polo logistico e d'interscambio delle diverse modalità di trasporto nonché l'individuazione dei passaggi procedurali e delle scadenze temporali per la realizzazione degli interventi in progetto.

Nella classe "Ingegneria gestione del traffico e della mobilità", sottoclasse "Potenziamento del trasporto collettivo e controllo della domanda" relativamente alla tipologia "Miglioramento Trasporto merci" sono stati individuati i seguenti interventi:

- 1) Area per la Logistica quale interporto intermodale
- 2) Sistema centralizzato della distribuzione delle merci in ambito urbano
- 3) Riattivazione dello scalo merci ferroviario ed incentivazione all'utilizzo del trasporto merci ferroviario

Altre informazioni utili: Oltre alla descrizione dell'incidentalità stradale, il Presente Piano utilizza come elemento di misura della Sicurezza Stradale l'analisi di compatibilità del traffico veicolare in relazione alle caratteristiche della rete stradale, all'impianto urbano (storico e non) ed alle funzioni urbane esistenti ed in progetto (così come desunte dalla lettura del PRG vigente), con specifico riferimento alle attività produttive, terziarie, logistiche, residenziale, nonché per servizi alle persone ed alle imprese (sia pubblici che privati).

Incarico n°6

Committente: **Comune di Asti**

Oggetto dell'incarico: *Progetto Preliminare, definitivo ed esecutivo degli interventi di adeguamento della segnaletica di continuità di percorso nell'attraversamento urbano della SR10 ex SS10 "Padana Inferiore"*

Ruolo effettivo svolto: Professionista incaricato

Stato d'attuazione dell'incarico: concluso (affidato 7/2005, concluso 6/2006),

Successiva progettazione ed attuazione: Gli interventi di adeguamento della segnaletica

della SR10 sono stati inseriti nella programmazione economica comunale ed alcuni sono in fase di realizzazione.

Incarico n°7

Committente: Provincia di Alessandria

Oggetto dell'incarico: *Analisi della rete ferroviaria interessante il territorio dell'Amministrazione Provinciale di Alessandria con specifico riferimento alle infrastrutture ferroviarie ed alle linee ferroviarie ubicate sul territorio.*

Ruolo effettivo svolto: Professionista incaricato

Stato d'attuazione dell'incarico: in stato d'espletamento

Dati qualitativi significativi: Lo studio ha come obiettivo quello di aggiornare il quadro conoscitivo della rete ferroviaria della Provincia di Alessandria, facendo riferimento alle linee ed alle infrastrutture incluse quelle destinate al traffico merci, ivi comprese quelle presenti nel Comune di Casale Monferrato, direttamente collegate alla realizzazione del Polo logistico d'interscambio multimodale.

Obiettivi prioritari sono individuare il livello di servizio, le criticità della rete e possibili interventi per superare le criticità.

Altre informazioni utili: Lo studio ha inoltre indagato tutti gli scali merci ed aree per la logistica presenti nella Provincia di Alessandria descrivendone le caratteristiche fondamentali.

Incarico n°8

Committente: Comune di Acqui Terme (AL)

Oggetto dell'incarico: *Progetto preliminare, definitivo ed esecutivo del Centro d'Interscambio Gomma-Rotaia (Movicentro) con restauro del magazzino merci e recupero dello scalo ferroviario come parcheggio d'interscambio e spazio pubblico.*

Progettazione preliminare del nuovo scalo ferroviario in località Barbato in collaborazione con Rfi.

Variante urbanistica relativa all'area dell'ex scalo merci per realizzare il Movicentro ed un'adiacente area di trasformazione urbana.

Ruolo effettivo svolto: il progetto è stato redatto in collaborazione con l'architetto Augusta MAZZAROLI di Asti, professionista incaricato; il compito del sottoscritto si è esplicato nello svolgimento dei temi di natura trasportistica e logistica e nella effettiva progettazione degli interventi di sviluppo logistico previsti negli incarichi indicati.

Stato d'attuazione dell'incarico: concluso (affidato 2003, concluso 2004)

Successiva progettazione ed attuazione: Il Movicentro è stato realizzato e collaudato.

Dati qualitativi significativi: Il progetto Movicentro ha come obiettivo la creazione di un nuovo Polo per l'intermodalità gomma-rotaia, mentre la realizzazione del nuovo scalo merci in località Barbato costituisce il primo lotto per il nuovo Polo Logistico di Acqui Terme lungo la linea ferroviaria Savona-Acqui Terme-Alessandria. Il progetto preliminare ha quantificato i costi d'intervento con specifico riferimento all'infrastrutturazione ferroviaria dell'area, alle opere di urbanizzazione ivi compresa la realizzazione della nuova viabilità d'accesso.

Incarico n°9

Committente: Comune di Asti

Oggetto dell'incarico: *Bando per la presentazione di proposte progettuali relative alla realizzazione di "zone 30" all'interno dei centri abitati*

Ruolo effettivo svolto: Professionista incaricato

Stato d'attuazione dell'incarico: concluso (affidato 9/2007, concluso 10/2007), finanziato dalla Regione Piemonte.

Stato di progettazione ed attuazione: per il Bando è stato presentato il Progetto Preliminare.

Incarico n°10

Committente: Comune di Alessandria, Novi Ligure, Tortona, Valenza

Oggetto dell'incarico: *Bando Programmi territoriali Integrati per gli anni 2006-2007. P.T.I. della Piana Alessandrina: conoscenza ed innovazione per lo sviluppo delle vocazioni del territorio*

Ruolo effettivo svolto: il progetto è stato redatto in collaborazione con l'architetto Augusta MAZZAROLLI di Asti, coordinatore generale, e altri due professionisti; il compito del sottoscritto si è esplicitato nello svolgimento dei temi di natura trasportistica e logistica e nella effettiva progettazione degli interventi di sviluppo logistico previsti negli incarichi indicati, quali lo Studio di Fattibilità del Servizio Ferroviario Metropolitano che interconnette le città di Alessandria, Tortona, Novi Ligure e Valenza con un servizio ferroviario regionale cadenzato.

Stato d'attuazione dell'incarico: concluso (affidato 2007, concluso 2008)

Dati qualitativi significativi: Tutti gli interventi, i servizi e le azioni inseriti in questo Programma Territoriale sono tra di loro strettamente interrelati.

Gli interventi, i servizi e le azioni inserite nel seguente PTI si localizzano su aree prioritariamente già compromesse e già destinate a servizi, nonché a funzioni universitarie, della ricerca, della logistica, interportuali, produttive e infrastrutturali. avendo come obiettivo prioritario, il loro recupero e la loro valorizzazione.

Con la presente programmazione, sotto la regia provinciale, le città di Alessandria, Tortona, Novi Ligure e Valenza vengono messe a sistema, collegate da obiettivi comuni, obiettivi tratti dalle linee strategiche del Bando Regionale e dal Documento Strategico Regionale "Per un nuovo Piano Territoriale Regionale".

Incarico n°11

Committente: Comune di Asti

Oggetto dell'incarico: Studio di Fattibilità Servizio Ferroviario Metropolitano all'interno del "Programma Territoriale Integrato: il futuro delle radici" – Programma operativo

Ruolo effettivo svolto: Professionista incaricato

Stato d'attuazione dell'incarico: affidato 12/2007, concluso 6/2008

Stato di progettazione ed attuazione: Studio di Fattibilità approvato dal Consiglio Comunale di Asti e approvato dalla Regione Piemonte.

Incarico n°12

Committente: **Comune di Asti**

Oggetto dell'incarico: *Progetto definitivo – esecutivo relativo al Bando Regione Piemonte - Proposte progettuali relativa alla realizzazione di "Zone 30" all'interno dei centri abitati*

Ruolo effettivo svolto: Professionista incaricato

Stato d'attuazione dell'incarico: affidato 7/2008, concluso 8/2008, finanziato dalla Regione Piemonte.

Stato di progettazione ed attuazione: approvato dalla Regione Piemonte e in fase di attuazione da parte del Comune di Asti

Incarico n°13

Committente: **Comune di Alba**

Oggetto dell'incarico: Studio di Fattibilità Servizio Ferroviario Metropolitano all'interno del "*Programma Territoriale Integrato*" – *Programma strategico*

Ruolo effettivo svolto: Professionista incaricato

Stato d'attuazione dell'incarico: affidato 2007, concluso 2007

Stato di progettazione ed attuazione: Studio di Fattibilità inserito nel Piano Operativo.

INTERESSI E FORMAZIONE CULTURALE

- Iscrizione C.I.F.I. (Collegio Italiano Ingegneri Ferroviari) nella sezione Piemonte-Valle d'Aosta
- Membro dell'associazione "Osservatorio del Paesaggio Astigiano"
- Membro dell'associazione "Centro Studi e ricerche Storiche"
- Iscrizione dal 1998 quale socio fondatore all'associazione "*Gioventura Piemontèisa Ast*" per la difesa e la valorizzazione del patrimonio culturale e linguistico piemontese (organizzazione di corsi di lingua piemontese, conferenze ed incontri pubblici).
- Turismo ferroviario (Interrail in Italia, Francia, Spagna, Portogallo, Regno Unito, Germania, Svezia, Norvegia, Danimarca, Belgio, Olanda, Svizzera, Austria, Polonia, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca, Ungheria, Croazia, Giappone);
- Ferromodellismo (H0 e Z);
- Iscrizione al G.A.T.T. (Gruppo amici del treno Torino);
- Conoscenza della lingua italiana, tedesca, francese, inglese e piemontese.

9 ottobre 2009

Arch. Giovanni CURRADO

