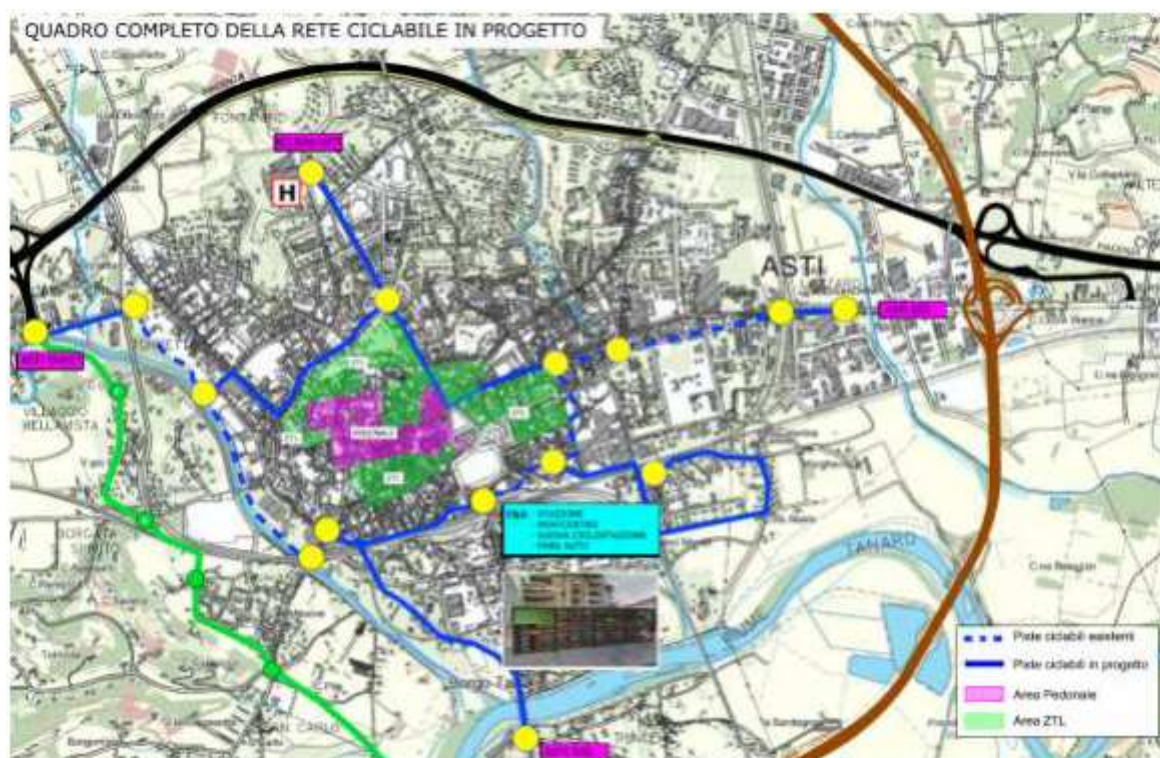


DOSSIER SULLO STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA "RETE PISTE CICLABILI" approvato con D.G. 91 del 23/03/2021



OSSERVAZIONI

1. Abbiamo presentato diverse proposte (www.webelen.com/fiab) assolutamente non recepite all'interno dello studio. Ci domandiamo: l'Amministrazione le ha trasmesse al progettista?
2. A differenza delle nostre proposte, l'intero studio pare pensato e redatto senza la dovuta considerazione ai collegamenti ciclabili delle strutture scolastiche.
3. Abbiamo più volte chiesto di poter interagire con lo Studio Mondo durante lo studio di fattibilità senza esito.



4.

La **Direttrice 1 - Asti Est vs Stazione F.S.** appare più un collegamento del nuovo polo commerciale che dello svincolo di Asti-Est come indicato nello studio (sez. 1.1, prima riga). Si realizza solamente un nuovo tratto di **200 m** in sede propria (che non può considerarsi prioritario rispetto all'agevolazione degli spostamenti interni alla città) per giustificare una spesa complessiva di 279.000 euro (di cui 219.000 euro per manutenzioni dell'esistente). Stonano in percentuale gli oltre 120.000 euro totali per la posa di nuovi cordoli 3M sulla ciclabile già esistente. Compresi in questi 120.000 euro, stonano ancor di più gli oltre 76.000 euro di nuovi cordoli 3M sulla tratta Viale Pilone (che ha già una ciclabile in sede propria che non ha necessità di essere delimitata) - Piazza Primo Maggio (che ha piccoli tratti di attraversamento non delimitabili dai cordoli) - Corso Genova il cui unico tratto delimitabile è lungo al massimo 300 m.



5.

La **Direttiva 2 - Asti Ovest vs Stazione F.S.** consta di 500 m di ciclabile di nuova realizzazione che non può considerarsi prioritaria rispetto all'agevolazione degli spostamenti interni alla città e di 800 m di pista ciclabile su Corso Gramsci. Entrambi i tratti potevano certamente realizzarsi in forma di "corsia ciclabile" o "doppio senso ciclabile" risparmiando risorse per rendere ciclabili ulteriori zone della città.

A questo difficilissimo studio

La direttiva 2 prevede una prima **tratta di corsia ciclopeditone** di larghezza 2,50 m che si sviluppa sull'attuale marciapiede lungo il lato destro della S.S. 10 a partire dallo svincolo autostradale di Asti Ovest fino a all'intersezione con via A.A. Astigiani, per uno sviluppo di 480,00 m.

Poichè il marciapiede attualmente misura circa 2,00 m si rende necessario un suo allargamento di circa 0,50 m in modo da poter avere una sezione costante di almeno 2,50 m. I lavori comprendono oltre alle opere di allargamento del marciapiede esistente, anche lo spostamento delle caditoie, il rifacimento dell'usura della parte del marciapiede mantenuta e l'adeguamento della segnaletica orizzontale e verticale. L'importo totale di questa prima tratta ("importo Nuovo") è pari a circa **57.000 euro**.

contrapponiamo questo articolo del 2014 e ci domandiamo se non sia arrivata l'ora di dire basta ai continui interventi sugli stessi marciapiedi spacciati per piste ciclabili!

<https://archivio.atnews.it/component/k2/item/14102-pista-ciclabile-da-corso-torino-alla-asti-lido-e-al-bowling-red-black-partiti-i-lavori.html>

Wednesday, 03 September 2014 08:40

Pista ciclabile da Corso Torino alla Asti Lido e al bowling Red & Black: partiti i lavori

font size  [Print](#) [Email](#)



Il Sindaco Fabrizio Brignolo e l'Assessore ai Lavori Pubblici Alberto Bianchino hanno effettuato questa mattina un sopralluogo sulla strada statale per Torino dove sono in corso i lavori di costruzione del marciapiede e della pista ciclabile che collegheranno corso Torino alla Piscina Asti Lido e al "bowling" Red & Black.

Stonano gli interventi certamente non prioritari sulla segnaletica verticale per circa 12.000 euro sui circa 2 km di ciclabile lungo Bobore già esistente.

Ci auguriamo non significhi che verrà sopraelevata la pavimentazione stradale per creare un marciapiede anch'esso spacciato per pista ciclabile, ma consigliamo la semplice delimitazione con cordoli di una pista ciclabile a pari livello del manto stradale utilizzato dalle automobili.



Per la **Direttrice 3 - Asti Sud vs Stazione F.S.** non è contemplata alcuna delle soluzioni da noi proposte per il congiungimento a Corso Gramsci (utilizzo sottopasso DLF o verifica sottopasso Saclà attualmente chiuso al traffico), non viene per nulla affrontato il problema dell'impraticabilità del cavalcavia Giolitti per il proseguimento Sud-Centro Città che anzi continua a essere utilizzato e fonte di spesa. Consta di 165 m sul ponte Tanaro (manutenzione per 1650 euro) + tratto su Corso Savona fronte mulino finanziato con futuri OO.UU. + 465 m su Via Cuneo (manutenzione per 5231 euro) + 340 m monodirezionale su 2 lati su Via Ecclesia (5100 euro) + 320 m su Strada Gazogeno (35200 euro) + tratto Cavalcavia Giolitti (3750 euro) per un totale di 45700 euro per i nuovi impianti e 6881 euro per le manutenzioni.



7.

La **Direttrice 4 - Asti Sud-Est vs Stazione F.S.** consterebbe di un nuovo itinerario di circa 3080 m con un anello circolare non in sede propria per mancanza di spazio.

Le **tratte A e B, su strada Quaglia, via Ticino, via Cittadella** prevedono la realizzazione di ciclovie monodirezionali di larghezza 1,10 m, sui due lati della carreggiata, per uno sviluppo di 2.600,00 m. I lavori previsti si sintetizzano in nuova segnaletica stradale e in sistemazioni a corpo ove necessario (sulla tratta A), per un importo di **57.500,00 euro** (tratta A) e **1.500 euro** (tratta B).

La carreggiata di Strada Quaglia (e non Quaglio) non ha dimensioni sufficienti a tracciare 2 corsie ciclabili da 1,1 m a meno di ipotizzare scientificamente che le automobili potranno sempre invadere le corsie ciclabili tracciate e non solo in caso eccezionale come prevede il nuovo C.d.S.

La **tratta C** prevede invece una **nuova corsia ciclabile bidirezionale** su marciapiede di larghezza 2,50 m, per uno sviluppo di circa 260,00 m. I lavori previsti consistono nel rifacimento dello strato d'asfalto ove necessario ed in una nuova segnaletica stradale, per un importo complessivo pari a **28.600 euro**.

Ancora manutenzione di marciapiedi spacciati per piste ciclabili? I fondi per la ciclabilità non dovrebbero servire a mantenere i marciapiedi! Non è stato neppure effettuato un calcolo degli stalli di sosta da eliminare/riorganizzare per una migliore valutazione.

Gli interventi previsti assommano a circa Euro 136.000 tutti di nuova realizzazione (ma non è dato sapere quando).



8.

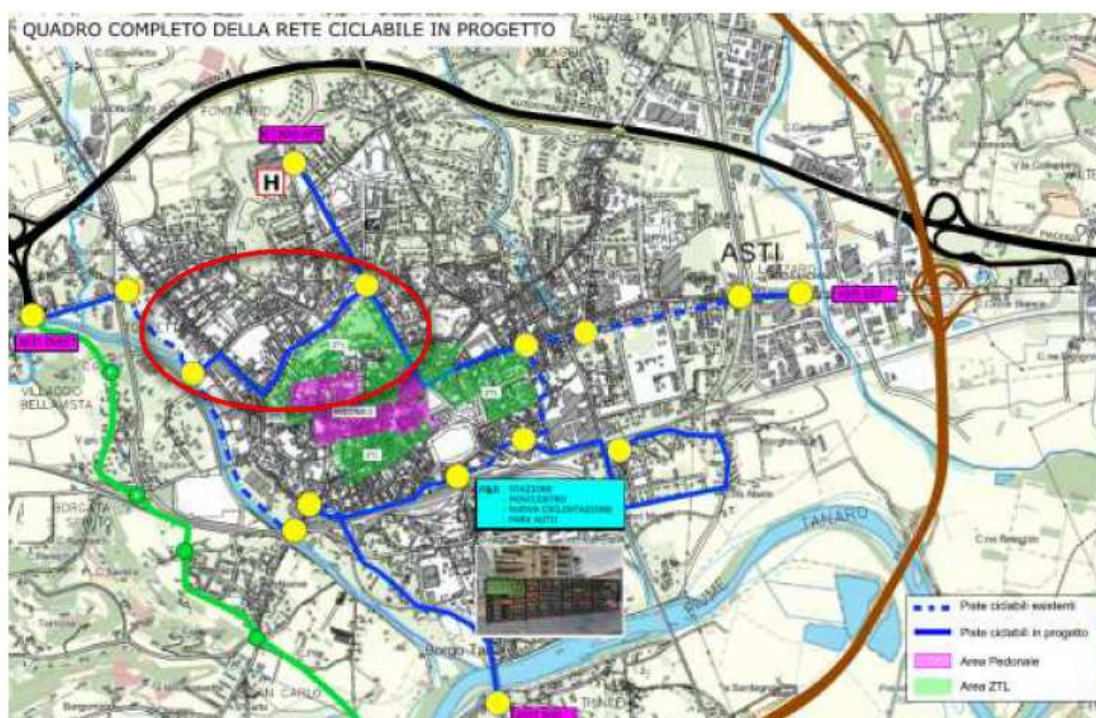
Per la **Direttrice 5 - Asti Nord-Ovest vs Stazione F.S.** consta di un nuovo itinerario, suddiviso in 4 tratte, di circa 1885 m lungo Corso Dante-Corso Alfieri per il collegamento alla ciclabile esistente in Piazza Primo Maggio. La prima tratta dall'ospedale termina con l'intersezione in Via Conte Verde (e non Via Verdi). Nello studio viene inoltre indicata più volte erroneamente Piazza Lugano anziché Piazza Vittorio Veneto. Appaiono spropositate le cifre per il tracciamento delle corsie ciclabili e appare fuori contesto la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria sul tratto di Corso Alfieri in porfido che non è lungo 180 m come indicato nello studio, ma circa 3 volte di più (quindi con costi 3 volte superiori? Circa 100.000 euro di differenza che sposterebbero pesantemente le previsioni di spesa del LOTTO 1).

parte della direttrice 5, che consiste nella "pista ciclabile su strada in sede protetta" che percorre tutta la **tratta di C.so Alfieri**, da Piazza Alfieri a Piazzale 1° Maggio, per un importo stimato in **Euro 54.000,00**.

Inoltre la direttrice 5 si deve innestare nella direttrice 1 e non nella 2 per proseguire verso la Stazione FFSS.

Tabella 5 – Direttrice 5

Direttrice n. 5 - Asti Nord Ovest (Ospedale) vs Piazza Alfieri - C.so Alfieri (Dir. 2 vs Stazione F.S.)			
C.so Dante (Ospedale) - Piazza Lugano - C.so Dante - P.zza Alfieri C.so Alfieri - Inneso sulla Pista Ciclabile - Direttrice 2 (vs Stazione F.S.)			
SVILUPPO CHILOMETRICO:	a) C.so Dante (Ospedale) - int. Via C. Verde:	m	350,00
	b) C.so Dante (int. Via C. Verde) - P.zza Lugano	m	685,00
	c) P.zza Lugano - C.so Dante - P.zza Alfieri:	m	670,00
	d) C.so Alfieri - Inneso <u>Direttrice 2</u> ciclabile	m	180,00
TOTALE:		m	1.885,00
TIPOLOGIA:	a) C.so Dante (Ospedale) - int. Via C. Verde:	corsie ciclopeditoni monodirezionali su due marciapiedi	
	b) C.so Dante (int. Via C. Verde) - P.zza Lugano	pista ciclabile monodirezionale sui 2 lati (alberata)	
	c) P.zza Lugano - C.so Dante - P.zza Alfieri:	ciclovía monodirezionale su due lati	
	d) C.so Alfieri - Inneso <u>Direttrice 2</u> ciclabile	pista ciclabile bidirezionale su carreggiata	



9.

Nella rappresentazione del quadro completo della rete ciclabile in progetto è riportato un tratto di cui non si hanno informazioni, né dettaglio. Cos'è?

10. La **Nuova Ciclo-Stazione presso la Stazione FS** da 300 posti bici appare sovradimensionata per una realtà cittadina inizialmente ancora poco avvezza all'utilizzo di mezzi alternativi all'automobile. Sarebbe stata da preferire una soluzione base da 50-100 posti bici con possibilità di espansione futura. Si tratterà davvero di una struttura chiusa e sicura? Perché i rendering (o le immagini dimostrative) lascerebbero invece prevedere la costruzione di una ciclostazione "vecchio stampo" con le bici esposte al pubblico passaggio e l'unica possibilità di assicurarle tramite lucchetti o catenacci, soluzioni intrinsecamente poco sicure. La sola videosorveglianza non può garantire la

necessaria sicurezza, soprattutto in un contesto come quello attuale in cui i volti risultano nascosti dalle mascherine. Sarebbero da preferire soluzioni-box più sicure come quelle da noi prospettate. Pur disponendo di rotaia di invito che raggiunge terra, appare scomoda la soluzione delle rastrelliere al secondo piano in una realtà che annovera sempre più bici a pedalata assistita abbastanza pesanti e difficilmente innalzabili al piano superiore.

PROGETTO PISTE CICLABILI - COMUNE DI ASTI
Sintesi dei costi complessivi

Direttrice	Descrizione	Sviluppo ciclabile totale m	PISTE CICLABILI NUOVE			PISTE CICLABILI IN MANUTENZIONE		TOTALE costo piste cicl. nuove + piste cicl. in manutenz. €
			Sviluppo plan. m	Costo unitario €/m	Costo totale €	Sviluppo plan. m	Costo manutenzione €	
Direttrice 1	Asti Est - Stazione F.S.	2.800,00	200,00	300,00	60.000,00	2.600,00	218.521,25	278.521,25
Direttrice 2	Asti Ovest - Stazione F.S.	3.240,00	1.280,00	169,53	217.000,00	1.960,00	11.760,00	228.760,00
Direttrice 3	Asti Sud - Stazione F.S.	2.370,00	910,00	50,22	45.700,00	1.460,00	6.881,25	52.581,25
Direttrice 4	Asti Sud Est - Stazione F.S.	3.080,00	3.080,00	44,16	136.000,00	0,00	0,00	136.000,00
Direttrice 5	Asti Nord Ovest - Stazione F.S.	1.885,00	1.885,00	90,98	171.500,00	0,00	0,00	171.500,00
Park bici puntuali	Punti stazionamento bici		8,00	3.500,00	28.000,00	0,00	0,00	28.000,00
Park Bici Stazione	Parcheggio bici in struttura		1,00	-	170.000,00			170.000,00
TOTALE		13.375,00	7.355,00	112,60	828.200,00	6.020,00	237.162,50	1.065.362,50

PROGETTO PISTE CICLABILI - COMUNE DI ASTI
Sintesi dei costi complessivi

Direttrice	Descrizione	Sviluppo ciclabile totale m	PISTE CICLABILI NUOVE			LOTTE FUNZIONALI		TOTALE LOTTE €
			Sviluppo plan. m	Costo unitario €/m	Costo totale €	LOTTO 1	LOTTO 2	
						Finanziam. ministeriale	Finanziam. Regionale	
Direttrice 1	Asti Est - Stazione F.S.	2.800,00	200,00	300,00	60.000,00	0,00	60.000,00	60.000,00
Direttrice 2	Asti Ovest - Stazione F.S.	3.240,00	1.280,00	169,53	217.000,00	160.000,00	57.000,00	217.000,00
Direttrice 3	Asti Sud - Stazione F.S.	2.370,00	910,00	50,22	45.700,00	0,00	0,00	0,00
Direttrice 4	Asti Sud Est - Stazione F.S.	3.080,00	3.080,00	44,16	136.000,00	0,00	0,00	0,00
Direttrice 5	Asti Nord Ovest - Stazione F.S.	1.885,00	1.885,00	90,98	171.500,00	54.000,00	0,00	54.000,00
Park bici puntuali	Punti stazionamento bici		8,00	3.500,00	28.000,00	0,00	28.000,00	28.000,00
Park Bici Stazione	Parcheggio bici in struttura		1,00	-	170.000,00	0,00	170.000,00	170.000,00
TOTALE		13.375,00	7.355,00	112,60	828.200,00	214.000,00	315.000,00	529.000,00

Col finanziamento ministeriale verrà finanziato solamente il LOTTO 1 che prevede la copertura, neppure integrale, delle direttrici 2 e 5 con la realizzazione di un inutile tratto “uscita autostradale ovest-Borbore”, una ciclabile su Corso Gramsci e una su Corso Alfieri-Piazza Primo Maggio la cui lunghezza e importo di spesa risultano errati rendendo probabilmente insufficienti le risorse!

Art.1 Comma 2 del DECRETO 12 agosto 2020 (Risorse destinate a ciclovie urbane) del

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

“Le risorse di cui al comma 1 sono destinate alla progettazione e realizzazione da parte di città metropolitane, comuni capoluogo di città metropolitana, comuni capoluogo di regione o di provincia, comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti e comuni di cui all’art. 3, comma 2, di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, quali l’ampliamento della rete ciclabile e la realizzazione di corsie ciclabili, effettuati in coerenza con i relativi aspetti urbani degli strumenti di programmazione regionale, i Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS) e i Piani urbani della mobilità ciclistica denominati « biciplan », qualora adottati, al fine di far fronte all’incremento elevato della medesima mobilità a seguito delle misure adottate per limitare gli effetti dell’emergenza epidemiologica da COVID-19.”

CONCLUSIONI

L’intero studio pare improntato sulla realizzazione di opere costose secondo modelli progettuali in voga negli anni ’90 anziché puntare ad estendere il più possibile la ciclabilità cittadina con “interventi leggeri” appositamente previsti dai recenti DL (es. 76/2020) al cui scopo sono atterrati i finanziamenti ministeriali.

Perché dobbiamo rimanere scientificamente sempre indietro rispetto alle soluzioni attuate dai paesi del Nord Europa che spesso, solo a parole, prendiamo a modello e che attualmente progettano **coesistenza** e non **confinamento** dei ciclisti?

Tra finanziamenti Statali e Regionali spenderemo immediatamente 529.000 euro di cui 198.000 euro tra ciclostazione e parcheggi bici e 331 mila euro per un incremento risibile di 3,3 km di nuove ciclabili... 100.000 euro al km!

Spendendo la stessa cifra (che chissà quando ricapiterà di poter investire sulla ciclabilità astigiana) avremmo potuto espandere maggiormente la rete ciclabile cittadina utilizzando gli strumenti messi a disposizione delle amministrazioni locali dai recenti DL e modifiche al C.d.S.!

Se confermato nel suo attuale impianto, lo studio mette nero su bianco l’ennesima occasione persa per la città e l’ennesima dimostrazione che si è “green” solo a parole perché, di fatto, non si effettuano interventi concreti e fruibili volti a massimizzare la transizione dei cittadini dall’utilizzo dell’automobile alla bicicletta.