



ASSOCIAZIONE ASTI OLTRE

SVILUPPO SOSTENIBILE PER UNA CITTÀ VIVIBILE



L'insufficiente visione d'insieme e la carenza di un quadro strategico della città impongono la partecipazione di tutti alla sensibilizzazione pubblica su problemi importanti che investono la città dall'ambiente alla cultura, al sociale, alla sanità, allo sport, alle attività economiche e produttive.

L'impovertimento della qualità dell'aria, la siccità, l'intensificarsi di fenomeni climatici estremi, il forte disagio sociale, l'innunerevole quantità di immobili pubblici e privati (anche di grandi dimensioni) vuoti da decenni, l'assenza di un coinvolgimento attivo di tutte le fasce della popolazione, ci ricordano che il tempo che rimane per essere incisivi è ormai poco, pochissimo.

Il principio di "privilegiare" il merito ambientale e socioculturale è un modo di "raddrizzare" la nostra responsabilità e sensibilità verso temi come la sostenibilità e la crisi ambientale e proprio la sostenibilità è un tema che deve essere interpretato con grande effetto dalle giovani generazioni, perché sono loro i primi a subire le conseguenze dell'inquinamento e delle politiche non sostenibili adottate. Avere un impatto positivo, in generale, sull'ambiente, avere una permanente attenzione alle problematiche che attanagliano la città, significa migliorare la qualità della vita, dando un senso di scopo e di appartenenza alla comunità e potrà ripagarci in salute e benessere.

ASTIOLTRE ha elaborato, come elemento determinante di uno sviluppo sostenibile per una città vivibile, una proposta-progetto attraverso le seguenti coordinate:

- a) Revisione totale della mobilità nelle sue diverse componenti (zonizzazione, traffico, trasporto, parcheggi)
- b) Riorganizzazione del trasporto pubblico
- c) Rivitalizzazione delle attività commerciali/artigianali attraverso la zonizzazione del centro abitato (ZTL e ZTM) e non di meno attraverso incentivi (ad es. facilitazione occupazione suolo pubblico) e fattiva opera di intermediazione che funga da calmiera degli affitti
- d) Transizione ecologica (abbellire zone pedonali, completare e ampliare la banda larga, incentivare mobilità esterna su rotaia)
- e) Campagna di capillare e continua informazione in tutte le scuole di ogni ordine e grado e in tutte le famiglie.

La vivibilità e soprattutto la tutela della salute pubblica sono il fulcro di questa proposta; non è più tollerabile che il coefficiente di polveri sottili come quello di Asti accorci la vita mediamente tra i 14 e i 18 mesi (come sancito da una ricerca scientifica pubblicata su Lancet Planetary Health); non è più tollerabile che l'inquinamento atmosferico correlato alla congestione stradale, soprattutto diffusa sulla viabilità di

penetrazione, superi abbondantemente per parecchi giorni all'anno la soglia delle PM10.

In uno stato di diritto diventa cogente l'applicazione delle disposizioni e, nella fattispecie, il P-R.Q.A. (Piano di risanamento della qualità dell'aria approvato dal Cons. Reg: Piemonte il 26/03/2019) rappresenta un obbligo normativo a cui riferirsi.

Il P.R.Q.A. sancisce:

- 1) Entro il 31/12/2022 la ZTL deve occupare almeno il 70% della superficie del centro storico (mq.825.000), come definito dal P.R.G.C., e l'area pedonale almeno il 30%
- 2) Entro 31/12/2030 la ZTL deve essere estesa al 100% e l'area pedonale almeno al 40%

Attualmente (siamo oltre la metà del 2023) la ZTL ha una superficie di circa 170.000 mq (pari circa al 20%) e l'area pedonale di circa 40.000 mq, (pari al 5% circa).

La proposta di ASTIOLTRE (come da allegata Tavola A) è di estendere la ZTL a circa 460.000 mq (equivalente al 55% circa della superficie del centro storico previsto nel P.R.G.C.) e di estendere l'area pedonale a circa 170.000 mq (pari al 20% circa) con una configurazione pseudo-circolare con un raggio medio di 300/400 mt. agevolmente percorribile a piedi e, conseguentemente, con un forte ridimensionamento della ZTM (essenzialmente viabilità di penetrazione destinata alla sola mobilità interna e sosta veicolare) riducendola a quasi 350.000 mq e debitamente controllata con strumenti "fisici" di moderazione della velocità (30 km orari).

E' fuor di dubbio che se questa proposta scaturisce essenzialmente dal fondamentale concetto della tutela della salute pubblica e, conseguentemente, della vivibilità della città, nondimeno questa Associazione ha valutato approfonditamente le esigenze quotidiane dei cittadini focalizzando l'attenzione su trasporto e parcheggi attraverso una valutazione degli spostamenti che sono di tipo sistematico (lavoro ,pendolari, studenti) e di tipo occasionale (acquisti, turismo, visita uffici) dirottando il traffico attraverso una rete radiale tra le vie di accesso alla città (Corso Torino, Corso Ivrea, Corso Casale, Corso Alessandria, Corso Savona) e le vie della ZTM (a titolo esemplificativo corso Alfieri fino a piazza Santa Maria Nuova, Via P: Micca, corso Dante da largo Martiri della Liberazione sino all'ospedale, via Testa sino a via Giobert, via Conte Verde, Viale Partigiani , corso XXV Aprile, corso Alfieri fino a piazza Cairoli, corso Don Minzoni, corso Matteotti, corso Gramsci, corso Cavallotti, corso Galileo Ferraris,

corso alla Vittoria, corso Pietro Chiesa e di tutte le strade a queste contigue e di penetrazione verso la ZTL con la duplice funzione di ingresso/egresso al/dal centro e di accesso/egresso nei parcheggi e nei punti di partenza/arrivo dei bus navetta.

Nel ritenere imprescindibile che la mobilità nella ZTL sia esclusivamente limitata ai residenti, ai mezzi pubblici, di P.S., di soccorso ed ai veicoli per operazioni di carico e scarico (indicativamente tra le 6 e le 10) è del tutto evidente e consequenziale concretizzare soluzioni al trasporto pubblico e ai parcheggi.

Il trasporto pubblico, proprio al fine di evitare il più possibile una congestione stradale con conseguente inquinamento atmosferico, deve offrire un sistema alternativo alla penetrazione verso l'area centrale della città dalle zone extraurbane e periferiche, offrire un efficace trasporto urbano all'utenza debole (mezzi idonei), garantire la mobilità all'utenza pendolare (studenti, lavoratori) attraverso la realizzazione di parcheggi di scambio, così come evidenziato nella Tabella B.

Senza dubbio ciò richiede un'immediata e profonda ristrutturazione del parco mezzi (essenzialmente bus di piccola-media dimensione a basso tasso di inquinamento e bus-navetta elettrici), nonché un'articolata riorganizzazione delle linee e degli orari di servizio, assicurando tempi di percorrenza certi e tempi di attesa accettabili, con più elevata frequenza nelle fasce temporali di punta in cui avviene il maggior numero di spostamenti sistematici, il tutto connesso ad una congruità delle tariffe. A tal riguardo si fa sommessamente presente che per disposizione di legge i proventi dei parcheggi a pagamento sono destinati alla realizzazione di nuovi parcheggi, ma anche e soprattutto a interventi per il finanziamento del trasporto pubblico locale e per migliorare la mobilità urbana.

Questa Associazione è altresì sensibile, come alternativa all'uso dell'auto, di orientare la domanda di mobilità verso l'utilizzo della bicicletta anche per motivi sistematici lavorativi e scolastici oltre che per diporto con l'individuazione di parcheggi-bici in corrispondenza dei parcheggi-scambio. Le piste ciclabili potrebbero essere realizzate ospitando la componente pedonale (marciapiedi di adeguata larghezza) percorrendo, a titolo esemplificativo, i seguenti itinerari: 1) Corso Alessandria-Piazza Alfieri 2) Corso Torino-Piazza Alfieri 3) Ospedale-Piazza Alfieri 4) Stazione FF. SS-Viale Pilone 5) Stazione FF.SS.-Corso Gramsci 6) Interno ZTL.

Infine la problematica relativa ai parcheggi.

Attualmente i posti auto sono all'incirca 6.500 di cui 3.000 a sosta libera; da una recente rilevazione risulta che il coefficiente di occupazione medio nell'arco di una giornata lavorativa (8-18,30), riferito essenzialmente al centro storico allargato, è dell'80% circa, che cala notevolmente nell'arco della sera/notte sino a circa il 30%.

La presente proposta dell'Associazione relativa all'individuazione della zona pedonale, della ZTL, della ZTM, e dei parcheggi di scambio non comporta essenzialmente una perdita complessiva di posti auto in quanto:

- 1) l'estensione della zona pedonale determina l'eliminazione di circa 500 posti auto
- 2) con l'estensione della zona ZTL i parcheggi (700 circa) saranno sottratti alla sosta a pagamento, ma dovranno essere "riservati" ai residenti alle condizioni vigenti (abbonamenti, ecc.)
- 3) La ZTM potrà assorbire circa 3.500 posti auto a pagamento e circa 2.000 come zona bianca
- 4) Il parcheggio di Piazza del Palio può essere suddiviso in parti uguali a pagamento e come zona bianca, ritenendo con convinzione che il mercato tradizionale, come nella maggior parte delle città medio -piccole, si debba svolgere nel centro storico della città e, quindi per Asti si possa effettuare in Piazza Alfieri e zone pedonali limitrofe
- 5) i parcheggi-scambio, ovviamente come zona bianca, possono complessivamente assorbire l'affluenza di circa 1.500 autovetture.

ASTIOLTRE, avendo il 2023 superato il giro di boa, ritiene fermamente che quanto proposto non debba subire alcun ritardo nell'attuazione, senza frammentazioni che creano sconcerto, incomprensione e disorientamento nella cittadinanza, procedendo, altresì, immediatamente ad una continua e capillare campagna di comunicazione.