



C_A479 - 0 - 1 - 2023-12-29 - 0155943

Prot. Generale n: **0155943** **A**Data: **29/12/2023**

Classific.:

Asti 15 dicembre 2023

OGGETTO: Sviluppo sostenibile per una città vivibile

ATTESO che l'insufficiente visione di insieme e la carenza di un quadro strategico della città impongono che non c'è più il tempo di procrastinare ulteriormente l'adozione di provvedimenti vitali per la nostra comunità in quanto la salute pubblica, l'ambiente, la qualità della vita e la sostenibilità sono la base per una politica di vivibilità della città;

RITENUTO che la vivibilità e soprattutto la tutela della salute pubblica sono elementi determinanti di uno sviluppo sostenibile, in quanto avere un impatto positivo sull'ambiente ed avere una permanente attenzione alle problematiche sociali che attanagliano la città, significa migliorare la qualità e dare un senso di scopo e di appartenenza alla comunità ripagando in salute e benessere;

CONSIDERATO, pertanto, che elemento determinante di uno sviluppo sostenibile per una città vivibile sia l'attuazione, entro e non oltre il prossimo biennio, di un 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 (isole pedonali – ZTL -ZTM) e nondimeno attraverso incentivi (ad es. facilitazione occupazione suolo pubblico) e fattiva opera di intermediazione che funga da calmiera degli affitti d) transizione ecologica (abbellimento zone pedonali, completamento ed ampliamento della banda larga, incentivazione mobilità esterna su rotaia) ;

FATTO RILEVARE che non è più tollerabile, per la tutela della salute pubblica , che l'alto coefficiente di polveri sottili, come quello di Asti, determini mediamente una minor durata della vita di circa 24 mesi (come acclarato da ormai consolidate ricerche scientifiche) e che l'inquinamento atmosferico, correlato alla congestione stradale, superi abbondantemente, per parecchi giorni all'anno, le soglie delle PM10;

RITENUTO, pertanto, che, in uno Stato di diritto, diventi cogente l'applicazione delle disposizioni legislative e, nella fattispecie, del P.R.Q.A. (Piano di risanamento della qualità dell'aria approvato dal Cons. Reg. Piemonte il 26/03/2019) , che rappresenta un obbligo normativo a cui riferirsi e che sancisce : 1) entro il 31/12/2022 la ZTL deve occupare almeno il 70% della superficie del centro storico (nel comune di Asti è di

Commentato [VV1]: a

circa mq 825.000) come definito dal P.R.G.C. e l'area pedonale almeno il 30% 2) entro il 31/12/2030 la ZTL deve essere estesa al 100% e l'area pedonale almeno al 40%;

PRESO ATTO che attualmente (fine del 2023) la ZTL ha una superficie pari circa al 20% della superficie del centro storico e l'area pedonale ha una superficie pari al 5% circa;

RITENUTO, alla luce di quanto sopra, improcrastinabile procedere all'estensione della ZTL a circa 460.000 mq (equivalente al 55% circa della superficie del centro storico previsto nel P.R.G.C.) e dell'area pedonale a circa 170.000 mq (pari al 20% circa della superficie del centro storico) con una configurazione pseudo-circolare, con un raggio medio di circa 300/400 mt, agevolmente percorribile a piedi, in cui corso Alfieri (da piazza Santa Maria Nuova a piazza Cairoli) funge da mezzogiorno tra due sole zone (NORD e SUD) senza ulteriori suddivisioni e con ridimensionamento della ZTM (essenzialmente viabilità di penetrazione destinata alla sola mobilità interna e sosta veicolare) debitamente controllata con strumenti "fisici" di moderazione della velocità (30 km orari) (vedi allegata tavola sotto la lettera A);

FATTO RILEVARE che, in considerazione della configurazione stradale della città e della valutazione degli spostamenti dei cittadini, che sono di tipo sistematico (lavoro, pendolari, studenti) e di tipo occasionale (acquisti, turismo, visita uffici) – tenuto, comunque, come fondamentale il concetto della tutela della salute pubblica e della vivibilità della città -, il traffico può essere dirottato attraverso una rete radiale tra le vie di accesso al centro abitato (corso Torino, Corso Ivrea, corso Casale, corso Alessandria, corso Savona) e le vie della ZTM (a titolo esemplificativo corso Alfieri sino a piazza Santa Maria Nuova, via P. Micca, via Arò, corso Dante da largo Martiri della Liberazione sino all'ospedale, via G. Testa sino a via Giobert, via Conte Verde, viale Partigiani, corso Alfieri sino a piazza Cairoli, via Brofferio, via Guttuari, via Cavour sino a via Brofferio, corso alla Vittoria e di tutte le vie 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 del bus navetta, fermo restando che la mobilità nella ZTL sia imprescindibilmente ed esclusivamente limitata ai residenti (zona Nord e zona Sud come indicato nel precedente capoverso), ai mezzi pubblici, di P.S., di soccorso ed ai veicoli per operazioni di carico e scarico (indicativamente tra le 6 e le 10 e/o tra le 16 e le 18);

DATO ATTO che è del tutto evidente e consequenziale, sulla base di quanto sopra esposto, concretizzare soluzioni al trasporto pubblico e ai parcheggi: trasporto pubblico che, 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 periferiche ed extraurbane,

deve garantire un efficace trasporto urbano all'utenza debole (mezzi idonei), deve assicurare la mobilità all'utenza pendolare (lavoratori, studenti) attraverso la realizzazione di parcheggi di scambio (vedi allegata tavola sotto la lettera B);

ATTESO che 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 (ogni 15 minuti), il tutto connesso ad una congruità delle tariffe;

ATTESO, altresì, che l'individuazione della zona pedonale, della ZTL, della ZTM e dei parcheggi di scambio, come sopra proposto, non comporta essenzialmente una perdita complessiva di posti auto (attualmente sono all'incirca 6.500 di cui 3.000 sosta libera) in quanto : 1) l'estensione della zona pedonale determina l'eliminazione di circa 600 posti auto 2) con l'estensione della 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 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 in zona bianca, ritenendo peraltro, che i mercati tradizionali, come avviene nella maggior parte delle città medio piccole, debbano svolgersi nel centro storico della città e quindi in piazza Alfieri e nelle altre zone pedonali limitrofe 5) i parcheggi scambio, come zona bianca, possono complessivamente assorbire l'affluenza di circa 2.300 autovetture :

FATTO RILEVARE, infine, che, come alternativa all'uso dell'auto, quale viabilità sostenibile, occorra sensibilizzare la cittadinanza e 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 e la realizzazione di piste ciclabili che possano ospitare anche 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;

RITENUTO che la presente proposta possa comportare una presunta complessiva spesa di 450.000 euro per acquisto e installazione di telecamere e di segnaletica orizzontale e verticale nella ZTM, ZTL e isola pedonale da imputarsi sugli appositi capitoli di bilancio anche attraverso eventuali variazioni, in considerazione dei fondi regionali e del PNRR all'uopo stanziati, oltre a 350.000 euro circa per telecamere di

sorveglianza , come trampolino di lancio per una riqualificazione urbana nelle zone periferiche (quali, a titolo esemplificativo quartiere Trincere, quartiere Praia , quartiere San Fedele, quartiere corso Alba, quartiere Torretta) e di 2 milioni di euro circa per un iniziale rinnovo del parco automezzi attraverso il finanziamento regionale, previsto anche nel PNRR, così come per le piste ciclabili;

FATTO RILEVARE che i capitoli di bilancio relativi allo sviluppo sostenibile (parcheggi, mobilità, trasporto, ecc.) possono e debbono essere legittimamente rimpinguati con i proventi dei parcheggi a pagamento (2milioni circa) così come previsto esplicitamente dalla legge;

ATTESO che la presente proposta, essendo ormai trascorso l'anno 2023, non debba subire alcun ritardo né frammentazioni nell'attuazione, per non creare sconcerto, incomprendione e disorientamento nella cittadinanza e, conseguentemente, si debba procedere con tempestività ad una continua e capillare campagna di comunicazione nelle scuole e nelle famiglie astigiane;

I sottoscritti consiglieri comunali, ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del vigente regolamento comunale

PROPONGONO all'On.le Consiglio Comunale

- 1) Di dare attuazione al Piano di Viabilità Sostenibile per una Città vivibile sulla base delle considerazioni e motivazioni esplicitate in premessa, che costituiscono parte integrante del presente atto
- 2) Di dare mandato al Sindaco di procedere all'attivazione di una campagna di comunicazione e informazione alla cittadinanza così come pure in premessa indicato

Roberto Migliasso, Paolo Crivelli, Walter Saracco, Maria Ferlisi, Roberto Vercelli, Michele Miravalle, Luciano Sutera, Gianfranco Miroglio, Vittoria Briccarello, Mauro Bosia , Massimo Cerruti