**OSSERVAZIONI AL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO**

Dopo un primo giudizio “a caldo” sul Piano generale del traffico, abbiamo approfondito il documento.

Apprezziamo il lavoro svolto dalla Samep – Mondo Engineering e la volontà del Sindaco Rasero di dare continuità e aggiornamento ad un documento che vede la sua genesi originaria nel 2000 (sul quale torneremo più avanti per capire cosa non è cambiato in vent’anni). Evidenziamo però come lo stesso progettista sottolinei che si tratta di uno strumento di breve respiro in quanto bisognerebbe integrarlo con tutti gli altri atti programmatori. Ciò nonostante il Piano può essere l'occasione per iniziare un'attenta riflessione sul percorso da individuare per tratteggiare un' idea futura di città (Asti tra dieci anni), per altro ad oggi, a nostro avviso, appare non chiara a questa amministrazione.

A nostro modo di vedere la programmazione deve in via prioritaria tenere conto di un aspetto fondamentale: la salute dei cittadini.

Non si tratta solo di limitare il traffico, ma soprattutto le emissioni ambientali, fattore fondamentale per una città che vanta il triste primato tra i centri urbani con l’aria tra le più inquinate della Pianura Padana; si dovrebbe parlare di una "Zona a Emissioni Limitate", più che a Traffico Limitato.

Visti i valori di inquinamento raggiunti, occorre predisporre da subito prima ancora di entrare nel merito di dove costruire un parcheggio, quelle misure (ampliamento Ztl, pedonalizzazione Piazza Alfieri, ecc) che possono portare un beneficio immediato, pianificando al contempo altre azioni, di più ampio respiro, volte a ridurre e disincentivare l’uso dell’automobile in ambito urbano, sia per la mobilità interna che per il traffico di attraversamento del centro abitato. A tal fine è fondamentale analizzare i bisogni degli utenti per capire come soddisfarli, rimodulando l'offerta, stimolando, favorendo ed incentivando un cambio di abitudini e comportamenti.

Certo non siamo cosi sprovveduti da immaginare che si possa pedonalizzare da subito Piazza Alfieri senza individuare soluzioni alternative di parcheggio, ma siamo altrettanto confidenti  che Asp e i tecnici comunali sappiano individuare soluzioni adeguate; più agevole invece sarebbe ampliare da subito la ZTL e la ZTM, e pedonalizzare la zona museale.

Fatte queste premesse in dettaglio ecco alcune osservazioni.

PIAZZA ALFIERI. Siamo perplessi che Piazza Alfieri sia il luogo più funzionale per ospitare un parcheggio sotterraneo. A nostro avviso togliere le auto parcheggiate in superficie per nasconderle sottoterra, trasferire i quasi secolari platani destinandoli a morte certa ed avventurarsi in un 'opera pubblica che ad ogni “bennata” di escavatore potrebbe rilevare sorprese quali il ritrovamento reperti archeologici con conseguenti varianti progettuali ed aggravi di costi incalcolabili, è un azzardo che non compensa la funzionalità di nuovi parcheggi che potrebbero essere eventualmente costruito in altre zone della città.

Inoltre espiantare i platani è contrario alle buone pratiche di aumentare invece il verde in città per migliorare la qualità dell’aria

 Non possiamo non rilevare che per compensare i costi di costruzione del nuovo parcheggio in Piazza Alfieri, gli stalli bianchi dove i cittadini parcheggiano a gratis saranno ridotti drasticamente, passando dagli attuali 2880 ai 984 post-piano ( Piazza Campo del Palio totalmente a pagamento) , andando così, ancora una volta, a gravare sulle tasche dei cittadini e di tutti i pendolari costretti a pagare un abbonamento per andare a lavorare.

Stupisce, inoltre, che questa Amministrazione non abbia voluto tener conto delle indicazioni emerse dalla consultazione pubblica effettuata da ASP nel novembre 2016 con Enti pubblici ed Associazioni dalla quale era emerso un diverso orientamento per la realizzazione di un nuovo parcheggio sotterraneo.

Noi proponiamo di rivolgere l’attenzione su due aree ben più interessanti e con potenzialità mai sfruttate: Piazza de André e Piazza del Palio.

PIAZZA CAMPO DEL PALIO necessita di una riqualificazione urbanistica per ricucire lo strappo tra Corso Galileo Ferraris, Corso Cavallotti e Corso Matteotti che pur essendo in zona centrale sono già quartieri di periferia. Tale operazione avrebbe il merito di rendere più vivibile una parte della città che oggi sconta un certo degrado e consentirebbe, con costi meno elevati, di prevedere anche la costruzione di un parcheggio sopraelevato su una porzione della piazza, mantenendo una quota di parcheggi bianchi per i pendolari. Inoltre ripensare la piazza in chiave moderna comporterebbe nel lungo termine che Campo del Palio, con la realizzazione della Asti-Cuneo, diventi uno dei punti di accesso principali alla Città e pertanto spazio assolutamente funzionale per ospitare le auto, comprese quelle dei turisti che avrebbero un facile e vicinissimo accesso al centro storico.

PIAZZA DE ANDRÉ’: il recupero a verde pubblico del piazzale ora adibito a parcheggio a pagamento, renderebbe anche più attraente una parte della città che da anni è in sofferenza dopo il trasferimento di UPIM, Caserma e Ospedale. E renderebbe il Polo Universitario più accogliente. Un parcheggio interrato in quell’area permetterebbe di creare un polmone verde e uno spazio da adibire a manifestazioni di attrazione spesso di appannaggio della zona di Piazza San Secondo. Inoltre il parcheggio in Piazza de André attirerebbe le auto provenienti dalla parte dell'est della città, diventando anch'esso un punto nevralgico al limite del centro storico con l'indubbio vantaggio di poter raggiungere a piedi il cuore della città in pochi minuti.

Si sottolinea che qualunque intervento sull’utilizzo delle due piazze non può non tenere conto che l’attuale fruizione dei parcheggi è molto limitata dal senso di insicurezza da parte degli utenti (specialmente donne) al di fuori delle ore di punta e dei giorni di mercato.

La presenza di parcheggi in tali zone, controllati da telecamere consentirebbe di superare il timore di insicurezza diffuso tra la popolazione.

COLLEGAMENTO SUD -OVEST. Per Asti il collegamento sud – ovest è fondamentale; l’auspicato ampliamento della Ztl comporterebbe un inevitabile appesantimento del traffico sull’anello C.so Savona- Gramsci -Don Minzoni-Torino.

Pertanto la realizzazione del collegamento sud – ovest, in una versione “leggera” sarebbe l’unica percorribile dal punto di vista tecnico ed economico.

Tornando allo studio sul traffico condotto nell'anno 2000 dal progettista del Piano attuale, già allora si evidenziava che (citiamo testualmente) “la presenza di parcheggi liberi ed a pagamento, dislocati a «macchia di leopardo», fosse la peggiore delle soluzioni in quanto induceva il guidatore a cercare una sosta prima nei parcheggi liberi e, solo dopo non esserci riuscito, a recarsi presso un parcheggio a pagamento. Si genera in tal modo un effetto di caos nel traffico provocato da un numero di veicoli, che transita sulle strade urbane, superiore a quelle che sono le reali necessità degli spostamenti”. Dopo vent’anni la situazione non è migliorata, quindi prima di pensare al parcheggio interrato occorre uniformare modalità e tariffe per ridurre questo fenomeno.
Più in generale, il Piano è apprezzabile, ma appartiene ad una categoria di strumenti di governo del territorio ormai datati. Si affianca infatti al Piano Regolatore Generale, al Piano Urbano della Mobilità (che deve ora recepire il Piano di Risanamento della Qualità dell’Aria approvato dal Consiglio Regionale del Piemonte il 26 marzo 2019), al Piano Provinciale dei Trasporti. Ognuno di questi Piani ha i suoi tempi e modalità di realizzazione. Oggi la programmazione deve essere strategica e ponendosi degli obiettivi di medio-lungo termine.Tuttaprogrammazione deve anche essere pensata tenendo conto dei legami tra i vari campi su cui i vari Piani vogliono intervenire.

Inoltre, se vogliamo che il Centro di Asti diventi una Zona a Emissioni Limitate occorre prevedere un programma di sostegno alla mobilità alternativa(auto elettriche, biciclette sia muscolari che elettriche) e più avanti una limitazione della circolazione ai soli veicoli elettrici o ibridi. Stupisce che non sia stata prevista nel Piano alcuna indicazione dettagliata di zone della città da riservare ai parcheggi per auto elettriche con l'ubicazione delle torrette di ricarica.

Per concludere vogliamo ancora assicurare che noi siamo per lo sviluppo della città. Crediamo fortemente nello sviluppo sostenibile e una città più bella, con un’aria più respirabile e con una mobilità meno congestionata e innovativa.

Tutto questo non può che giovare ai cittadini e alle attività commerciali.

**IL GRUPPO CONSIGLIARE PD**

**IL CIRCOLO DI ASTI PD**