

RETE ASTI CAMBIA - MOBILITA' E AMBIENTE: LA CITTA' CHE VORREMMO

VISIONE

E' prioritario definire la visione della città a cui fare tendere tutte le scelte e gli interventi che la nuova amministrazione intraprenderà.

Per Asti Cambia, Asti deve essere una città **attraattiva, inclusiva, vivibile**, a misura di tutta la cittadinanza, che offra spazi di partecipazione specialmente ai più giovani e impegnata per contrastare l'emergenza climatica. Asti deve svilupparsi tutelando la salute e l'ambiente e su questo creare le basi anche di un rilancio economico e di attrattiva turistica. L'amministrazione della città deve guardare all'essere umano e al suo spazio vitale, vissuto anche come generatore di benessere economico collettivo ma dando priorità all'investimento sulla salute e l'ambiente e poi, di conseguenza, lo sviluppo economico.

CONTESTO

I prossimi cinque anni saranno fondamentali per raggiungere gli obiettivi **dell'accordo di Parigi** sul clima e offrire al mondo una speranza concreta di evitare gli effetti più catastrofici della crisi climatica. In questo quadro è indispensabile che tutti gli attori istituzionali a qualsiasi livello facciano il massimo possibile per contribuire al raggiungimento degli obiettivi nazionali di riduzione delle emissioni, e tra questi attori le amministrazioni delle città sono quelle meglio posizionate. Asti rientra a pieno titolo tra i soggetti che possono e devono fare la loro parte. La riduzione delle emissioni di gas climalteranti, infatti, coincide con la riduzione delle emissioni di molti inquinanti locali come il biossido di azoto e il particolato, sostanze per le quali Asti si trova da anni in una situazione di illegalità che provoca danni alla salute dei suoi abitanti ed espone l'Italia al rischio di sanzioni da parte della Corte di Giustizia Europea. Negli ultimi anni sono stati ripetutamente superati i limiti di legge vigenti; nel solo 2021 si sono registrate 59 giornate di sfioramento per la quantità di polveri sottili/PM10 nella stazione di rilevamento Baussano e 45 alla Salvo d'Acquisto, quando la norma nazionale prevede non più di 35 sfioramenti/anno (peraltro più alta rispetto alle raccomandazioni dell'OMS-Organizzazione Mondiale della Sanità).

Ridurre drasticamente le emissioni di gas climalteranti e in generale le emissioni in atmosfera, quindi, dovrebbe essere uno degli obiettivi prioritari per la nuova amministrazione comunale. Obiettivo non più prorogabile in quanto è ormai provato che l'inquinamento dell'aria sia responsabile di numerosi decessi prematuri oltre a gravi ripercussioni sulla salute pubblica con patologie respiratorie, cardiovascolari, metaboliche e neurologiche, come ampiamente confermato dalla letteratura scientifica internazionale. Inoltre, secondo l'Agenzia Internazionale per la Ricerca sul Cancro (IARC), l'inquinamento dell'aria (di cui il particolato atmosferico è un indicatore) è annoverato tra le sostanze cancerogene per l'essere umano.

ASTI PIU' BELLA E VIVIBILE

Evoluzione della mobilità verso la sostenibilità con obiettivo primario il miglioramento della qualità dell'aria, attraverso la riduzione dell'utilizzo dell'auto privata, ampliamento delle ZTL, sviluppo della rete ciclabile, potenziamento trasporto pubblico, riattivazione ferrovie sospese.

La trasformazione della città e della mentalità dei suoi abitanti verso la bellezza e una migliore vivibilità passa attraverso la consapevolezza che sono necessari scelte ed interventi che siano in grado di diminuire sensibilmente l'abitudine e la dipendenza dall'utilizzo dell'auto privata per qualsiasi tipo di spostamento in



città. A tale scopo si ritiene di fondamentale importanza la stesura e l'approvazione di un **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)**, che abbia la priorità sul Piano Urbano del Traffico (PUT) il cui nome già di per sé riporta alla gestione dei soli mezzi di trasporto a motore. Inoltre, in relazione al più generale contesto ambientale, si propone la realizzazione, entro i primi 100 giorni dall'insediamento della nuova amministrazione, di un piano per la riduzione delle emissioni climalteranti che garantisca il raggiungimento dello zero netto nel 2035, rispettando così i criteri di equità e di responsabilità storiche nella generazione delle emissioni e garantendo la creazione di posti di lavoro qualificati.

Quello che potremmo definire "autocentrismo" ha disegnato la misura di Asti che si è estesa secondo il metro della distanza automobilistica. Si sono seguiti modelli che hanno disperso, ad esempio, il commercio, sacrificando pesantemente una tradizione di commercio di vicinato che caratterizzava le nostre città, determinando al contempo importanti flussi di traffico. Anche per la dislocazione dei servizi la distanza pedonale non è più considerata. Una rivalutazione della mobilità secondo modelli più sostenibili non può non tenere conto di una realtà dispersa di funzioni e servizi. Occorre pensare a riconfinare la città a misura umana e, dove non è possibile, invertire il processo utilizzando **le vie telematiche ed il trasporto collettivo** sostenibile di persone e cose (le cose alle persone anziché le persone singolarmente alle cose). La gestione della mobilità avviene anche con le azioni che possono ridurre significativamente la domanda o i suoi picchi. Per questo si devono «riavvicinare», fisicamente o telematicamente, i servizi pubblici ai cittadini, cominciando dai servizi comunali, per ridurre il numero e la lunghezza dei loro spostamenti, a parità di servizi fruiti e di utilità conseguita. L'azione di riavvicinamento seguirà due linee strategiche: Il **«Comune online»** promuoverà l'uso delle tecnologie telematiche per l'erogazione del maggior numero possibile di servizi (anagrafe, certificazioni, permessi, prenotazioni, acquisti, abbonamenti, pratiche amministrative, etc.); il **«Comune offline»** trasformerà il Municipio e gli esistenti uffici decentrati in punti di erogazione di servizi per tutti i cittadini (specialmente anziani e fasce deboli che non siano in condizione di fruire dei servizi online). Interlocutori privilegiati del Comune dovranno essere la Provincia e l'Asp, ma strette connessioni si dovranno stabilire anche con gli erogatori di servizi in tutti i settori.

Il PUMS dovrà essere accompagnato, sia in fase di elaborazione che di attuazione, da un'efficace **comunicazione ai cittadini** dei suoi obiettivi, dei risultati conseguiti e di quelli attesi e dei tempi di realizzazione (inclusi gli eventuali ritardi e le loro cause), degli strumenti impiegati, del fabbisogno finanziario e della sua copertura. Questo è elemento cruciale per l'accettazione e il supporto da parte dei cittadini stessi e per promuovere la "mobilità consapevole". Il Piano e i suoi avanzamenti dovranno essere oggetto di una comunicazione continua e trasparente, che si avvarrà sia degli strumenti telematici che di occasioni di interlocuzione e di dibattito con i cittadini e gli stakeholder.

La priorità per la mobilità cittadina, comprese le frazioni e ventine, dovrà essere data a pedoni, alle biciclette e altri mezzi di trasporto non a motore, e al trasporto pubblico locale. A tal fine si propongono alcune azioni.

Ampliamento dell'area pedonale e della ZTL. Un centro città ampio realmente libero dalle auto rappresenta una condizione essenziale per combattere l'abitudine all'utilizzo dell'auto privata. E' necessario pertanto, per la costruzione di una proposta che potrà realmente essere accettata e vissuta in maniera positiva, il coinvolgimento della popolazione e dei settori produttivi, in particolare dei commercianti rendendoli consapevoli che una città più a misura di persona valorizzerebbe al massimo le loro attività, rilanciando al tempo stesso il centro storico, specie la parte sotto Piazza Roma e la zona Cattedrale. Potrebbe essere replicabile per i negozi vuoti una specie di formula "case a 1 euro" già usata per rianimare borghi di montagna e del Mezzogiorno.

Istituzione nel tempo più breve possibile di zone a traffico limitato intorno alle **scuole**, e loro pedonalizzazione in tutti i casi in cui questo sia possibile. Chiusura al traffico della zona antistante l'accesso alle scuole di ogni grado nell'orario di entrata ed uscita degli studenti.



Immediata revisione del progetto di **sviluppo della rete ciclabile** redatto dall'attuale amministrazione e finanziato con fondi ministeriali e regionali. Potenziamento delle piste ciclabili ma in particolare delle corsie ciclabili così come definite dalla nuova normativa del Codice della Strada. La Rete Asti Cambia, grazie all'importante contributo di Fiab Asti, ha redatto e mette a disposizione un progetto di corsie ciclabili la cui implementazione potrebbe richiedere tempi piuttosto rapidi ed una spesa relativamente contenuta. La priorità va data al collegamento con le scuole e l'università, sulla base delle piste ciclabili attualmente esistenti, e al posizionamento di rastrelliere nei punti strategici della città.

Trasporto pubblico locale. E' noto come ad Asti l'utilizzo dei bus sia scarsamente diffuso e rappresenti un'opzione di mobilità che la cittadinanza non prende quasi mai in considerazione. Nonostante ciò, è fondamentale e prioritario che il Comune, attraverso i tecnici del settore, avvii insieme ad ASP un'analisi approfondita della situazione attuale delle linee e dei mezzi a disposizione, chiedendo il contributo anche di quella parte di astigiani (non solo residenti in città ma che vi entrano per motivi di lavoro o studio) che hanno idee o problematiche da sottoporre a riguardo. Fondamentale sarà poter studiare tutti i dati utili a disposizione di ASP ed eventualmente generarne di nuovi. Solo un sistema di trasporto pubblico locale efficiente, realmente **integrato** con le altre forme di trasporto pubblico (treni e corriere) ma soprattutto in linea con le esigenze dei fruitori potrà convincere le persone a farne un uso sempre più diffuso. Alcune proposte, anche alternative fra di loro: biglietti "formula" per chi viene con mezzi pubblici da fuori città; aumento delle linee e della frequenza degli autobus urbani con elettrificazione dei mezzi ove possibile; studio di fattibilità per la gratuità del trasporto pubblico; raccolta di proposte da pendolari che lavorano fuori Asti e da chi dalle frazioni deve raggiungere la città o la stazione ferroviaria; incentivi per una mobilità pubblica e sostenibile come biglietti gratuiti per gli studenti (ad esempio, la regione Emilia Romagna ha reso gratuiti i biglietti per bus e treni a studenti con meno di 19 anni).

Riprendendo quest'ultima proposta, si dovranno studiare strategie premiali per incentivare comportamenti virtuosi nella scelta delle soluzioni di trasporto più sostenibili. Il sistema adottato potrà prevedere iniziative a punti per promuovere i comportamenti sostenibili e assegnare premi in relazione ai migliori risultati conseguiti. Ad esempio, biglietti per partecipare alle manifestazioni cittadine agli studenti che dimostrano di venire a scuola in bici o a piedi.

Trasporto ferroviario. L'Amministrazione comunale dovrebbe farsi promotrice presso quella regionale di avviare una politica del ferro che includa il potenziamento delle linee ferroviarie in esercizio oltre alla riattivazione di quelle sospese, sostenendone i progetti di riutilizzo volti a decongestionare dal traffico le vie d'accesso alla città, quindi la circolazione interna. Ad Asti convergono quattro linee complementari, tre attualmente sospese (Asti – Alba, Asti - Casale M.to – Mortara, Asti – Chivasso), una attiva ma agonizzante (Asti – Acqui T.) ed una classificata fondamentale passante, Torino – Genova, che ha margini di miglioramento. Si dovrebbero realizzare dei parcheggi scambiatori, auto/bus/treno/bici, nelle stazioni principali della Provincia e far diventare quella di Asti un vero nodo capace di rendere fluido il passaggio da un mezzo di trasporto all'altro, ad esempio tra i vari servizi ferroviari regionali e nazionali ed i mezzi privati, oltretutto un polo integrato nel tessuto urbano favorendo la riqualificazione di zone marginali o poco attrattive. Il Comune dovrebbe interagire con Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per la riqualificazione delle aree limitrofe alla stazione per renderle più sicure e piacevoli partendo, in una scala di priorità, dal renderle maggiormente fruibili ai pedoni ed ai ciclisti poi al trasporto pubblico locale, alla mobilità condivisa e solo in ultimo al traffico privato a due e quattro ruote. In queste prospettive le risorse interne di RFI ed il PUMS ricoprono un ruolo fondamentale.

Trasporto privato. Riduzione generalizzata della velocità a 30 km/h su tutta la città, con l'eccezione di alcune vie indicate come ad alto scorrimento che manterranno il limite dei 50 km/h. Blocco di tutto il traffico medio pesante di attraversamento della città, dirottandolo obbligatoriamente sulla tangenziale e sull'autostrada.

Tangenziale cosiddetta **del sud ovest**: vista la recente novità riguardo alla concessione del finanziamento per



la sua realizzazione, sarà necessario effettuare un'analisi articolata della situazione disponendo del progetto attualmente valutato a Roma, di cui nessuna Istituzione locale afferma di essere a conoscenza, valutandone l'effettivo impatto nel contesto di una completa revisione della mobilità urbana, ma soprattutto considerandone le compatibilità con emergenze ambientali significative (SIC Stagni Belangero- Riserva del Tanaro, Valle San Pietro) e coinvolgendo in particolare quella parte di cittadinanza che subirebbe le maggiori ripercussioni dalla sua costruzione. Riteniamo quindi fondamentale una completa e approfondita analisi dei flussi di traffico tra Corso Savona e Corso Torino utilizzando i più avanzati metodi di tracciamento dei veicoli. Altri **nodi critici del traffico** da prendere in analisi: cavalcavia Giolitti, rotonda di corso Torino/corso Alfieri/corso Don Minzoni, viabilità corso Matteotti/corso Gramsci.

Per il futuro occorre considerare anche la circolazione sempre maggiore di mezzi per la distribuzione urbana delle merci considerando, anche in accordo con altre città, l'obbligo all'uso di mezzi leggeri a trazione elettrica.

Inquinamento uditivo. Durante il primo anno, la nuova amministrazione dovrà mettere in atto una campagna di comunicazione e sensibilizzazione riguardo ai limiti di rumore consentiti e l'importanza del loro rispetto, rivolto in particolare ai conducenti di moto, invitando i proprietari ad effettuare le modifiche ai motori affinché i rumori rientrino entro i limiti di legge. A partire dal secondo anno si potrà attuare un controllo più stringente sul rispetto dei limiti di legge con applicazione anche di multe.

Coinvolgere chi fa **sport** (società sportive, bambini/ragazzi e loro genitori, podisti e ciclisti amatoriali) per capire quali strutture mancano in città e come vivere al meglio lo sport in salute e sicurezza sulle strade. Predisporre aree dedicate a podismo e ciclismo. Come avviene già in molte altre città, sarebbe utile avere ad Asti (magari in zona argine Tanaro, dove esiste già un piccolo percorso sterrato), un'area illuminata e chiusa, data in gestione alle società sportive, dove praticare il ciclismo sia su strada che su sterrato in sicurezza, in particolar modo per bambini e ragazzi, anche nelle ore invernali prive di luce, nelle quali le alternative possibili oggi sono solo i rulli chiusi in casa o un giro nei boschi con i fanali accesi. Realizzazione di percorsi ciclistici sicuri dalle frazioni alla città (bretella Serravalle-Asti loc. Bersaglio; la parallela alla statale per Casale nel tratto di competenza comunale Caniglie/Pontesuero - dove esiste già la statale e anche la superstrada - sarebbe da trasformare in zona 30 con restringimenti, dissuasori). Come per le scuole, valutare con il settore sport come gestire gli accessi a palazzetto, piscina e pista di atletica nelle ore di punta (utilizzare maggiormente l'ingresso della pista verso PAM e parcheggio AU MAI).

ASTI PIU' CONSAPEVOLE E RESPONSABILE

Generare cultura della cittadinanza attraverso l'educazione, la sensibilizzazione e la comunicazione dei cittadini in particolare sui temi di mobilità sostenibile, ambiente e cura della città

Il messaggio che la Rete Asti Cambia ha voluto lanciare all'amministrazione e a tutta la cittadinanza fin dall'inizio del suo operare è stato sempre chiaro: si possono costruire infrastrutture, potenziare il trasporto pubblico con più autobus e fermate, realizzare nuove piste ciclabili ma se non si lavora sulla **pedagogia della cittadinanza**, cioè **educazione, sensibilizzazione e comunicazione** verso le persone alle quali vogliamo proporre un cambiamento, non si arriverà mai ad ottenere il risultato voluto. E' per questo che, alla base di ogni scelta che l'amministrazione vorrà porre in essere, bisognerà generare un adeguato piano pedagogico che abbia come riferimento la visione della città che si vuole costruire.

Cambiare le coscienze e sensibilizzarle al valore della **sostenibilità dei comportamenti** è in realtà la vera chiave per migliorare nel lungo periodo la qualità della mobilità, dell'ambiente e della vita urbana. È dunque fondamentale educare a comportamenti di mobilità informati e consapevoli: della rilevanza dei costi esterni



e fiscali, dei rischi, e della reale utilità connessa alla mobilità e non altrimenti conseguibile; dei vantaggi consentiti dall'evoluzione tecnologica intervenuta sia nella mobilità che nelle telecomunicazioni (che incidono direttamente sulla domanda di mobilità); dei pericoli comunque connessi al trasporto, segnatamente a quello stradale, tra le prime cause di morte della popolazione urbana, e della conseguente importanza di un rigoroso rispetto delle regole poste a tutela della sicurezza. A livello strategico, all'interno del PUMS dovrà essere proposto un programma di educazione, comunicazione e sensibilizzazione alla mobilità sostenibile, promosso dal Comune. Potrà rivelarsi molto importante per la sua stesura l'istituzione di **un'assemblea di cittadini** scelti con criteri di rappresentatività di tutte le forze sociali e produttive per formulare proposte di forte indirizzo per la riconversione ecologica della città. Non si potrà prescindere dunque dal prevedere a bilancio poste destinate alla realizzazione di questo programma.

Nell'immediato invece, a partire dai primi tre mesi, la nuova amministrazione dovrà lanciare una **campagna di comunicazione** con l'obiettivo di informare e sensibilizzare sulla crisi climatica e l'emergenza smog nella nostra città. Facendo uso della creatività si metterà in atto una massiva campagna di comunicazione del Comune sia online (sito ufficiale, profilo YouTube, Facebook, Instagram) che attraverso i mezzi di comunicazione tradizionali, nonché, ad esempio, facendo uso dello schermo (totem) che si trova a fianco del cancello d'ingresso del Comune. La campagna avrà l'obiettivo di diffondere il programma del Sindaco e della sua Giunta riguardo alle misure che si vorranno intraprendere per affrontare le suddette emergenze, i suoi sviluppi, le azioni e le notizie in modo diretto e facendo uso del senso dell'umorismo attraverso l'arte. I messaggi che dovranno arrivare alla cittadinanza saranno: lasciate la macchina a casa, usatela il minimo indispensabile, cercate di camminare, di sportarvi in modo sostenibile.

Un'ulteriore campagna dovrà coinvolgere le scuole, con slogan tipo "a piedi si respira meglio", "a piedi si cresce meglio". Il messaggio che si dovrà fare arrivare e comprendere a tutti gli adulti è che si dovrà fare un grande sforzo per ridurre la presenza di auto davanti alle scuole come una misura di tutela della salute dei bambini e dei ragazzi della nostra città. L'aria è il primo elemento vitale per la crescita e lo sviluppo di un bambino per cui tutti gli impegni dell'amministrazione si concentreranno nel migliorare la qualità dell'aria, con particolare attenzione alle aree vicino alle scuole. La comunicazione dovrà poi essere accompagnata da una serie di azioni: 1. Chiusura delle strade davanti alle scuole, dove è possibile, ed invito a ridurre la velocità dei veicoli negli orari di ingresso/uscita delle scuole; 2. Disegnare sui marciapiedi sentieri interattivi che stimolino i bambini a camminare almeno 200mt per arrivare a scuola; 3. Pedibus e anche bicibus per andare a scuola.

In particolare il **Pedibus** dovrà rappresentare una proposta fondamentale per le scuole dell'infanzia e le scuole primarie, in quanto capace di costruire il cittadino consapevole e responsabile del futuro. A tale scopo sarà importante generare una proposta con alcune scuole pilota che si rendano disponibili a realizzare le seguenti azioni: creazione di una cartografia sociale con maestre/i delle scuole che aderiscono alla campagna per definire i sentieri interattivi e i percorsi dei pedibus; identificare gli accompagnatori tra genitori, insegnanti, persone volontarie, studenti delle scuole superiori (coinvolti tramite il programma di alternanza scuola lavoro) e delle scuole medie che potranno accompagnare scuole dello stesso circolo scolastico con una attività di educazione civica; dare visibilità ai pedibus con artisti di strada e musicisti che accompagneranno e si alterneranno in tutta la città.

Altre attività da svolgersi in collaborazione con le scuole e università. **Concorso per gli istituti tecnici della città:** presentazione di progetti per la realizzazione di interventi di miglioramento e riappropriazione dello spazio urbano. Riprendere e rilanciare i numerosi progetti su ambiente, mobilità sostenibile e pace realizzati negli anni dalle scuole astigiane. Istituzione di un premio annuale alla scuola che propone il miglior progetto di mobilità sostenibile applicato ad Asti. Collaborazione con l'Università per corsi ad accesso libero aperti a tutta la città, ufficialmente riconosciuti con attribuzione di crediti formativi.



E' chiaro che nulla di tutto quanto presentato fino a qui come iniziative con e per la scuola potrà realizzarsi senza la stesura e la sigla di un **Patto educativo territoriale** con tutte le agenzie formative che agiscono sul territorio. Il Patto dovrà prevedere l'indicazione dei bisogni, con grande e intensa disponibilità agli stimoli, con altrettanta chiarezza e rigore nella definizione di priorità e obiettivi condivisi. Il coinvolgimento delle scuole dovrà prevedere un tavolo partecipato vero e specifico, con dirigenti e docenti delegati, bambini e ragazzi protagonisti che faranno da stimolo e forza di cambiamento.

Lasciando l'ambito scolastico, c'è poi una serie di iniziative rivolte all'intera cittadinanza che rivestono un ruolo molto importante nella strategia di formazione della cittadinanza.

A partire dall'autunno 2022 si dovranno introdurre le **giornate senza auto**, la prima delle quali potrà coinvolgere solo la zona del centro città per poi arrivare ad estendersi in tutta la città, con una frequenza trimestrale.

Le giornate senza auto saranno propedeutiche per l'avvio del **Progetto Via Libera**, che la nostra Rete ha presentato l'anno scorso ma che non si è avuto modo di realizzare. Il progetto potrà essere implementato con la realizzazione delle attività previste presso un quartiere diverso ogni mese. Il testo del progetto è a disposizione e consultabile sulla nostra pagina Facebook (<https://www.facebook.com/Asti-Cambia-709577039494936/photos/pcb.1121149408337695/1121148808337755/>).

Murales pedagogici: concorso rivolto ad artisti per la realizzazione in spazi della città di opere che abbiano come tema comune la cultura della cittadinanza ed esempi virtuosi di convivenza civile.

Progetto rivolto ai dipendenti comunali: chi si reca al lavoro in modo sostenibile accumula punti che daranno diritto ad un premio (scontistica, biglietti per cinema/teatro).

Formazione della Polizia Municipale affinché sia parte attiva e positiva della cultura della mobilità sostenibile. Campagna delle "multe pedagogiche" che anticipi le multe vere e proprie.

Potenziamento del **servizio civile** per i giovani da svolgere su temi di tutela ambientale, mobilità sostenibile, cittadinanza.

Gemellaggio con una o più città del Sud del Mondo per scambio di esperienze, viaggi di conoscenza, esperienze di volontariato, che facciano conoscere un modo di vivere diverso, più sobrio e con meno sprechi.

Creazione di una pagina web, forum o altra forma di discussione sociale online sulla mobilità sostenibile per scambiare e comunicare esperienze e buone pratiche, azioni sperimentate con successo in altre città o paesi, etc.

Dare continuità alle iniziative pedagogiche classiche della Rete Asti Cambia (pedalate, camminate, venerdì in arancione), questa volta con conforto e condivisione del Comune, perché la testimonianza è un esempio importante e che si diffonde facilmente.

Per una città consapevole e responsabile, proponiamo due ulteriori iniziative che rivestono un carattere strategico di alto valore:

1. Istituire la redazione del **Bilancio ambientale/di sostenibilità**, strumento di pianificazione e rendicontazione delle risorse ambientali, utile ad accrescere la consapevolezza dei cittadini sul contesto ambientale in cui vivono e in grado di fornire informazioni e dati chiari per chi, in base ad essi, deve prendere decisioni per l'intera collettività. Tale Bilancio può essere articolato in aree tematiche: verde pubblico e biodiversità, aria e mobilità, suolo, acqua, rifiuti, energia e clima, campi elettromagnetici e rumore.



2. **Dichiarazione d’Emergenza Climatica ed ecologica:** Il documento è già stato presentato più volte in consiglio comunale, ma non è mai stato approvato. Si tratta di dichiarazione d’intenti fondamentale per una città attenta a questione climatica ed ecologica.

ASTI PIU’ PULITA E VERDE

Potenziamento delle aree verdi urbane ed extraurbane e delle aree protette; pulizia degli spazi pubblici e decoro urbano

Una delle priorità della nuova amministrazione dovrà essere la verifica e conclusione del lavoro già avviato sul **Regolamento del verde pubblico e privato**, e l’avvio dell’elaborazione del **Piano del Verde**, lavoro che dovrà essere condotto anche grazie ad un’iniziativa partecipata, in particolare con l’apporto dei numerosi esperti del settore presenti sul territorio, e che preveda il ripristino di un servizio competente interno al Comune per il trattamento e la manutenzione. Di fondamentale importanza risulterà il rapido incremento della presenza di alberi: in un periodo di cinque anni è possibile mettere a dimora 10 mila alberi, tenendo conto che sono almeno 600 quelli abbattuti negli ultimi 8 anni, non sostituiti. A questo riguardo, occorre ricordare quanto previsto esplicitamente dalla legge 10/2013: è indicato infatti di mettere a dimora un albero per ogni nuovo nato o adottato.

Verde centro urbano. Asti è una città con un centro storico in gran parte intatto. Questo non impedisce comunque anche in quest’area l’impianto di alberi scelti tra essenze idonee su piazzette, slarghi, ecc. Esistono inoltre aree private a verde (per esempio casa Gazzelli, casa Roero, casa Argenta, alcuni istituti religiosi) per le quali si potrebbe concordare una visibilità in occasioni culturali o durante alcune feste.

Verde nella zona densamente costruita a ridosso del centro storico e aree di corona. Si può incrementare in maniera puntuale, su slarghi e piazzette; può essere integrato con il discorso di viabilità e superamento delle barriere architettoniche che richiederà anche un allargamento dei marciapiedi ed il potenziamento, l’integrazione, e l’eventuale sostituzione del verde nelle strade.

Parchi. Devono rivestire un ruolo di riferimento ambientale, socio-culturale ed educativo, sportivo e di svago per i quartieri, generatori di cura ed attenzione da parte di tutti i cittadini. A tal fine occorre integrare le risorse comunali e delle ditte di manutenzione con cittadini responsabili ed organizzati, verificando la fattibilità di percorsi di coinvolgimenti di associazioni e cittadini nella gestione dei parchi pubblici. In città ci sono esempi con caratteristiche differenti ma tutti virtuosi: il Parco Emanuele Pastrone fianco Bobore, il Parco Bosco dei Partigiani, il Parco Fruttuoso in Corso Alba e l’esperienza dell’area verde di corso Gramsci, che era stata recuperata da Associazione Senegalese ASIAP e Unione Ciechi. Sarebbe opportuno “assegnare” ad ogni scuola un parco di riferimento nelle vicinanze in modo che diventi il centro per l’attività didattica all’aperto di quella scuola e dove i ragazzi imparano la conoscenza, la cura ed il rispetto del verde. Inoltre, sempre a livello scolastico, si potrebbero organizzare concorsi in scuole e con l’Università per attivare progetti volti al recupero di spazi verdi e rivitalizzazione di immobili vuoti.

Verde di cintura e aree protette. Occorre preservare e valorizzare l’area verde circostante la città, i due fiumi (Bobore e Tanaro) e le colline che la circondano, rendendo queste zone facilmente fruibili ed accessibili. L’amministrazione deve essere coinvolta e responsabile nella gestione delle aree protette regionali ma insistenti su territorio di competenza del Comune: Sic e Riserva di Belangero, Sic Boschi di Valmanera, Riserva di Valle Andona – Valle Grande, con una collaborazione significativa con l’Ente Parchi. Per Valmanera si dovrà verificare la percorribilità della proposta di trasformare il SIC in Area protetta regionale. Stop immediato a qualsiasi tentazione in merito al motocross in SIC Boschi di Valmanera: c’è già il tassello in PRG con il Piano d’area, ma va confermato e difeso istituzionalmente e culturalmente. Riprendere il progetto Parco del Tanaro, considerandone le criticità, le prospettive, le opportunità; su quest’area, prevedere la realizzazione



di **percorsi ciclabili sulla sponda destra e sinistra del Tanaro** a valle e a monte del ponte di c.so Savona per raggiungere Castello d'Annone-Rocchetta Tanaro ed Alba. La creazione di questi percorsi, segnalati ed attrezzati, potrebbe costituire anche un'attrattiva turistica.

Una città verde però non può prescindere dall'essere anche e soprattutto **una città pulita**. Ricordiamo che ISPRA ha indicato di mettere a disposizione almeno 300 cestini gettacarte per ogni 10 mila abitanti nel centro abitato ed almeno un cestino ogni 50 metri in tutte le vie centrali. Per arrivare, però, al risultato di avere una città pulita è necessario agire sulla cittadinanza attraverso una campagna di sensibilizzazione (denominata per esempio "la strada per tutti" e/o "il marciapiedi per tutti") che abbia come obiettivi quelli di sviluppare il senso civico della persone, attraverso il ripristino delle regole di convivenza e lo sviluppo di comportamenti virtuosi, la riappropriazione dello spazio pubblico, il rispetto del codice della strada e degli spazi liberi dalle automobili. La campagna deve fare uso dell'ironia, con messaggi positivi; potrebbe essere utile la creazione di un personaggio che sia il protagonista della campagna, che sia capace di attrarre l'attenzione anche attraverso la realizzazione di strisce di fumetti rivolte ai più piccoli e alle scuole, capaci di veicolare i messaggi chiave della campagna.

Con lo stesso spirito, sarebbe importante pensare ad Asti come "**la città dei bambini**", attraverso l'adesione al progetto internazionale recante lo stesso nome e che ha come obiettivo promuovere il cambiamento del parametro di governo della città, assumendo il bambino al posto dell'adulto, lavoratore, che si sposta in automobile. I bambini assumono un ruolo attivo nel processo di cambiamento, partecipando concretamente al governo e alla progettazione della città e riappropriandosi dello spazio urbano. Il progetto ha come naturale interlocutore il sindaco e la sua giunta poiché sono interessati e coinvolti dalla sua trasversalità tutti i settori dell'amministrazione (maggiori informazioni: www.lacittadeibambini.org).

Strumenti urbanistici. E' necessario predisporre sin dai primi giorni del nuovo mandato la costituzione di un **Tavolo Partecipato per la definizione di un Piano Strategico**, anche propedeutico alla revisione dell'attuale Piano Regolatore. Il Piano Strategico è uno strumento programmatico di pianificazione, volontario e non sostitutivo dei vigenti piani urbanistici, che disegna le tappe di sviluppo della città e del suo territorio in un periodo definito. E' realizzato attraverso un metodo e un processo – la pianificazione strategica – finalizzati ad aggregare e coinvolgere tutta la comunità locale in una riflessione sul proprio futuro e sulle azioni e i progetti per realizzarlo. Il suo obiettivo principale è di costruire in modo condiviso il futuro della città. A tal fine il metodo della pianificazione strategica è orientato ad agevolare la comprensione, il dialogo e la ricerca di soluzioni tramite la continua interazione fra gli attori della città, favorendo e facilitando la creazione di pratiche partecipative strutturate (seminari, tavoli di lavoro, progetti) nella gestione del territorio. La dimensione partecipativa non è, dunque, soltanto funzionale ad una domanda di democrazia e di trasparenza, ma anche a rafforzare l'aggregazione fra gli attori e con essa la coesione fra le varie istanze. L'attività di pianificazione strategica si fonda sulla partecipazione allargata a tutte le istanze locali, pubbliche e private, e ai singoli cittadini. L'obiettivo di un coinvolgimento il più ampio e qualificato possibile è una diretta conseguenza del nuovo ruolo della **città come attore collettivo** nella guida e direzione del governo del territorio: esso richiede infatti l'aggregazione di tutte le forze e le istanze territoriali per poter rispondere in modo rapido, efficiente ed efficace alle nuove necessità. L'azione sinergica di tutti gli attori identifica il valore aggiunto del processo.

Nel 1931 la città di Asti aveva una **popolazione** di 48.714 persone, cresciuta progressivamente fino al 1981, anno in cui si è registrata la massima "punta": 77.681 residenti. Tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2020 (dati ISTAT) la popolazione residente ad Asti è passata da 75.051 a 74.065 abitanti. Negli ultimi 40 anni dunque la popolazione di Asti non solo non è cresciuta ma si è ridotta di 3.616 persone residenti. Il **Piano Regolatore** di Asti è stato progettato nei primi anni novanta del secolo scorso, poi messo in un cassetto a causa dell'alluvione del 1994 e quindi riproposto, senza particolari revisioni, ed approvato nel 2000. L'ipotesi, quasi una scommessa, contenuta in quel Piano Regolatore fu di prevedere una popolazione cittadina di circa



127.000 persone (CIR-Capacità Insediativa Residenziale). In questi vent'anni si sono però registrate, ogni anno, innumerevoli Varianti che hanno ulteriormente accresciuto la popolazione attesa. Oggi sappiamo che le previsioni sancite nel 2000 non si sono realizzate e la popolazione è addirittura diminuita. Di fronte a questo dato una comunità e un'amministrazione dovrebbero prendere atto dell'errore e lavorare per correggerlo. E' necessario dunque cambiare il nostro Piano, rivedere la nostra visione di città. Nel 2013 l'amministrazione Brignolo, dopo le continue insistenze della società civile, aveva provveduto a far elaborare dai propri uffici tecnici un censimento proposto dal Forum Salviamo il Paesaggio (<http://www.altritasti.it/index.php/asti-e-provincia/1871-il-patrimonio-immobiliare-oggi-esistente-nella-citta-di-asti>), per mettere in luce con chiarezza l'esistente patrimonio edilizio inutilizzato (pubblico e privato) presente in città. Quella "fotografia" (facilmente riproducibile oggi con i dati aggiornati, secondo quanto allora asserito dai tecnici comunali che svilupparono l'indagine) confermò la presenza di oltre 1.400 **edifici** non residenziali **vuoti** (li possiamo catalogare prevalentemente come produttivi/commerciali/uffici), 1.786 unità immobiliari abitative non occupate (cioè alloggi vuoti) e oltre 6 mila "seconde case". Da allora ad oggi i residenti sono diminuiti, le crisi economiche hanno ampliato l'abbandono di negozi e stabilimenti e quel dato sull'edilizia presente ma inutilizzata non può che essere cresciuto. Di qui quindi l'evidente necessità della costituzione di un Tavolo Partecipato per un nuovo Piano Strategico urbanistico, propedeutico a definire la visione su cui strutturare un nuovo Piano Regolatore.

ASP SpA. Scelte della futura amministrazione relative all'attività in capo all'ex municipalizzata per tutti gli ambiti di servizio da essa offerti alla città: trasporto pubblico locale, rifiuti, idrico. Il Comune di Asti, secondo i patti tra soci alla base di ASP, nomina il suo presidente e due consiglieri di amministrazione: essi devono essere scelti quali garanti degli interessi della collettività e non per competenze finalizzate al risultato aziendale.

Per quanto riguarda i **rifiuti**, è importante provvedere a eliminare le discariche abusive con sistematica azione amministrativa nei confronti di chi getta rifiuti o scarica macerie. Inoltre, motivare maggiormente i cittadini nella **differenziata** e soprattutto nella riduzione della produzione stessa di rifiuti (Cossato in provincia di Biella è stata appena premiata da Legambiente per una raccolta differenziata superiore all'80%); informare in maniera trasparente, diffusa e costante i cittadini su quanto si raccoglie, come viene utilizzato, che ritorni porta in termini di minori rifiuti in discarica e anche di introiti economici da riutilizzo delle materie riciclabili; rilancio della collaborazione Comune-scuole per la diffusione di progetti e buone pratiche dalle scuole alla società civile (per esempio il progetto dei pupazzi per la raccolta differenziata alla Media Brofferio). Occorre, inoltre, sottoporre ad attenta analisi la recente decisione di ASP e Comune di dare avvio alla nuova modalità di raccolta rifiuti verticale abbandonando la raccolta porta a porta attraverso un investimento di quasi 6 milioni di euro che incideranno non poco sulle "forze" della ex municipalizzata e lasciano intravedere criticità gestionali e di impatto sul decoro urbano.

Acque e servizio idrico. Nei prossimi anni gli attuali gestori astigiani dovranno riunirsi in un Gestore Unico di bacino ed è essenziale, come già suggerito dagli esiti popolari referendari del 2011, che venga garantita la gestione rigorosamente pubblica, oggi fortemente messa in discussione dalle scelte politiche del Governo in carica e a danno della "sovranità" dei Comuni.

Proporre l'installazione di cisterne per la raccolta dell'acqua piovana nelle frazioni e zone agricole per ridurre il prelievo dalla falde e dai fiumi.



ASTI PIU' GIUSTA E SOLIDALE

Garantire e promuovere i diritti di tutta la cittadinanza, affinché nessuno rimanga indietro e tutti abbiano le stesse possibilità di vivere la città. Accessibilità ai servizi facile per tutti (città dei 15 minuti)

Se l'opportunità di muoversi è condizione stessa della qualità della vita urbana, ogni sforzo dovrà essere rivolto a **minimizzare gli ostacoli alla mobilità** derivanti da invalidità fisiche, condizioni di salute, difficoltà legate all'età, al genere, alle diversità culturali. Il PUMS deve promuovere l'uguaglianza di opportunità nella mobilità urbana per realizzare questo fondamentale obiettivo di equità.

L'integrazione delle persone con disabilità nella vita quotidiana rientra nel più ampio principio di uguaglianza garantito dall'art. 3 della Costituzione Italiana. Le problematiche relative all'integrazione ed all'individuazione di percorsi di progettazione utili ad abbattere le barriere materiali e culturali sono state oggetto di attenzione da parte dell'Organizzazione delle Nazioni Unite sin dal 1992, del Parlamento Europeo e della Commissione nonché del Consiglio d'Europa. La Convenzione dei diritti delle persone con disabilità, adottata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite il 13 dicembre 2006, prevede all'art. 9 – Accessibilità che gli Stati membri adottino misure adeguate a garantire l'accesso all'ambiente fisico, ai trasporti, all'informazione ed alla comunicazione. Tali misure includono l'identificazione e l'eliminazione di ostacoli e barriere all'accessibilità, e si applicano a edifici, viabilità, trasporti, a altre strutture interne ed esterne, comprese scuole, alloggi, strutture sanitarie e luoghi di lavoro, ai servizi di informazione, comunicazione e altri, compresi i servizi informatici e quelli di emergenza. La stessa Convenzione all'art. 20 – Mobilità personale prevede che gli Stati membri adottino misure efficaci a garantire la mobilità personale, favorendo la maggiore autonomia possibile.

Barriere architettoniche. Per i disabili motori, visivi, uditivi, persone anziane, bimbi in passeggino Asti non è una città agevole sotto diversi punti di vista. E' dunque fondamentale e prioritario effettuare un censimento delle barriere architettoniche e redigere un piano per la loro eliminazione, rispondendo così alla legge N 41/86, art 32, commi 21-22. Sono numerose le problematiche relative ai marciapiedi: spesso sconnessi e di difficile percorribilità con le carrozzine e passeggini; molto stretti, con ostacoli al loro interno, auto parcheggiate sugli stessi; molti presentano difficoltà di salita e discesa per mancanza di rampe e, quando esistenti, le strisce pedonali sono sovente lontane dalle stesse, costringendo il disabile in carrozzina e la persona con passeggino a scendere in strada per raggiungere le strisce con i pericoli connessi. Cosa diversa è per i non vedenti, che hanno bisogno di punti di riferimento, come i muri, e li ottengono attraverso il loro bastone bianco. Il pericolo lo incontrano quando sul marciapiede trovano fioriere, bici, ponteggi o cantieri, e qualsiasi altra forma di ostacoli non segnalati. I non vedenti sono abituati ai percorsi tattili che sono quelle piastrelle che si vedono nelle stazioni o negli ospedali. E' importante quindi incrementare questi percorsi e togliere gli ostacoli non opportunamente segnalati dai marciapiedi.

Uso dei mezzi pubblici: mappare e verificare se in Asti ci sono taxi idonei per il trasporto di persone in carrozzina, verificare il funzionamento delle pedane per i disabili motori dei mezzi ASP su tutte le linee urbane ed extra urbane e della strumentazione audio e visuale per i disabili auditivi e visivi.

Parcheggi: mappatura dei **parcheggi per disabili**. La legge prevede un parcheggio disabili ogni 49 parcheggi bianchi o blu, e là dove ci sono siti di interesse (uffici, farmacie, studi medici, cinema) i posti devono essere aumentati e proporzionati. Utili sarebbero anche maggiori controlli da parte della Polizia municipale per l'uso e l'abuso dei parcheggi riservati.

Eventi e **turismo accessibile**: mappare tutti gli eventi e i siti dove si svolgono, molte volte non sono accessibili (per esempio palazzo Ottolenghi, palazzo Alfieri) e definire un piano di interventi per garantirne



l'accessibilità. Mappare le strutture ricettive verificando se possono accogliere le persone con disabilità; fare formazione alle suddette strutture per l'accoglienza e la permanenza degli ospiti disabili.

Si propone che il Comune si faccia promotore dell'apertura di un **tavolo tecnico permanente** aperto a tutte le Associazioni che rappresentano tutte le disabilità sul territorio astigiano, che sarà un punto di riferimento per l'amministrazione e permetterà, tra l'altro, di fare rete tra di loro, collaborare e costruire ponti per dare dignità e speranza ai malati e disabili astigiani. Importante sarebbe la partecipazione di alcuni disabili all'interno delle commissioni edilizie e del commercio, con il compito di eliminare alla fonte le eventuali barriere architettoniche che si potrebbero creare ed accertarsi che gli esercizi commerciali siano dotati di bagno per disabili e accesso agevolato.

Sarebbe molto utile coinvolgere a vario titolo tutti gli scolari e studenti di ogni ordine e grado alle problematiche sulla disabilità con progetti e testimonianze fatte nelle scuole coinvolgendoli direttamente nei progetti stessi. Per esempio il Comune potrebbe proporre un **"concorso" fra le scuole** che aiuti ad indicare con fotografie i tratti della città difficilmente percorribili da un disabile, un lavoro utile per il censimento delle barriere architettoniche. Altra iniziativa da mettere in campo potrebbe essere quella di offrire la possibilità di sperimentare l'esperienza di mobilità ridotta, per acquisire consapevolezza dei disagi che affrontano le persone in questa situazione.

Particolare attenzione, ad Asti, merita la realtà degli anziani. Asti è una città anziana, con una classe over 65 numerosa e molto mobile per numero di spostamenti e distanze percorse. Sebbene sia forte l'abitudine all'uso dell'auto, l'avanzare dell'età porta esigenze di cambiamento per disagi alla guida in talune circostanze: ore di punta, parcheggio, guida in ore serali, rinnovo patenti. Tale circostanza determina una crescente disponibilità al passaggio ad altre soluzioni, che necessitano tuttavia di un'adeguata offerta di servizi. Le misure per la **mobilità degli anziani** dovrebbero includere: tariffe agevolate per il trasporto pubblico nelle ore di morbida, e per le tratte in salita; parcheggi dedicati e agevolazioni sulla sosta, tariffe agevolate per il trasporto, in particolare nei percorsi in salita; strumenti per contenere il senso di vulnerabilità in attesa e a bordo del mezzo pubblico; servizi ad hoc da/per centri sanitari e centri di spesa; piccole modifiche per agevolare l'accesso degli anziani ai mezzi pubblici; facilità di accesso alle informazioni (cartelli e avvisi più leggibili); campagne finalizzate all'uso delle nuove tecnologie per lo spostamento; miglioramento delle condizioni di mobilità pedonale, quali illuminazione, manutenzione di marciapiede, scalinate, etc.

Una città più giusta e solidale dovrebbe aprirsi ad un confronto continuo con tutte le realtà che rendono la cittadinanza astigiana ricca di diversità, incentivando e promuovendo iniziative di **cittadinanza attiva**, in particolare quelle costruite dal basso. Si dovrebbero coinvolgere alcune categorie: associazioni di migranti e singole persone di origine straniera o con esperienze all'estero, e astigiani che lavorino/vivano in altre città d'Italia o all'estero (il confronto sulle buone pratiche messe in atto da altre realtà potrebbe dare spunti per una nuova organizzazione della mobilità e nuovi percorsi per giungere, in modo condiviso e partecipato, a decisioni che interessino la comunità); tecnici astigiani, ingegneri, architetti che si occupano di questi temi in Università e Centri Studi sia in Italia che all'estero; anziani (in collaborazione con residenze anziani, circoli, parrocchie, sindacati pensionati, CAF) per soluzioni che rendano la città più vivibile ed inclusiva e rimettano in circolo una saggezza troppo spesso accantonata; migranti, visto che molti ragazzi e ragazze, specie nella stagione estiva, si spostano da Asti in bicicletta per andare a lavorare nelle campagne circostanti, con la possibilità di proporre progetti aventi l'obiettivo di ridurre il rischio di incidenti, anche mortali, che si sono già verificati (previsione di fornitura di dispositivi di sicurezza, di una formazione con ausilio della polizia municipale tramite i CAS convenzionati con la Prefettura e di una restituzione nelle scuole, da parte dei migranti, di quanto appreso (eventuali crediti formativi spendibili nel rinnovo del permesso di soggiorno) e uscite in bici in sicurezza).

Rilancio del progetto di **orti urbani** che hanno anche importante funzione di inclusione sociale, magari in collaborazione con organizzazioni e associazioni di volontariato.



Collegare alla tematica dei contenitori vuoti e degli edifici dismessi anche quella della **emergenza abitativa**, da affrontare con incentivi ai proprietari di alloggi sfitti ed eventualmente recupero di immobili inutilizzati (confronto tra associazioni già impegnate sulla questione e associazione piccoli proprietari).

Sebbene riconosciamo e detestiamo il maschilismo patriarcale del linguaggio dominante, che declina sempre al maschile soggetti plurali misti, per non rendere difficoltosa la lettura abbiamo scelto di non sostituire tali desinenze con lettere neutre o altri segni grafici. Nonostante l'uso del maschile, consideriamo ugualmente dignitose e rispettabili tutte le infinite declinazioni di genere che gli individui decidono di attribuirsi.

