



Comunicato stampa

Proposte per la mobilità urbana e sub urbana

Asti 13 aprile 2023

A prescindere di ciò che l'amministrazione farà per collegare la Tangenziale sud con l'autostrada Torino Piacenza, Riteniamo importante precisare che per noi la soluzione per contrastare l'inquinamento cittadino resta la riduzione del traffico e delle auto private.

Ripristino ferrovie

Il ripristino delle ferrovie anche parziale, della Asti Casale e della Asti Chivasso darebbe una concreta mano allo scopo.

Un collegamento Ferroviario tra Moncalvo ed Asti e tra Cocconato ed Asti eliminerebbe una buona percentuale di auto in ingresso dalla zona Nord dell'astigiano.

Due treni in partenza, uno da Cocconato ed uno da Moncalvo, in circa 30 minuti arrivano in stazione ad Asti, con cadenza oraria e coincidenza per i collegamenti con Torino e Genova,

Il collegamento tra Castagnole Lanze – Asti, ha una percorrenza di 20 minuti. Si può ipotizzare anche in questo caso un treno con cadenza oraria come per l'Asti Nizza M.to,

le quattro ferrovie menzionate, adeguatamente integrate da un servizio pubblico a chiamata che colleghi i Comuni con le stazioni di riferimento più vicine, offrirebbero una vera svolta alla mobilità per una gran parte del territorio provinciale con una ricaduta ecologica per la Città di Asti.

Riteniamo che la mobilità ferroviaria di collegamento provinciale tra est ed ovest di Asti abbia già delle risorse strutturali adeguate, al massimo potrebbe essere rivista la cadenza oraria dei treni regionali

E' la ragione per cui, da anni, stiamo lavorando per il ripristino delle ferrovie sospese, il motivo per cui ci stiamo battendo da tempo per una legge regionale che solleciti la soluzione del problema.

Opere "leggere" ispirate alla sostenibilità

Crediamo comunque che l'eventuale progetto per un percorso che snellisca la viabilità urbana, se definito (... al momento mancano certezze sul percorso scelto e sulle soluzioni ipotizzate), debba rispondere a criteri di massima sostenibilità.

Ciò vuole dire evitare nuovi danni al territorio, valutando la possibilità di operare in modo "leggero" sulla viabilità esistente. Vuol dire integrare la proposta con azioni ad essa coordinate:

- ferrovie, appunto,
- poi smistamento del traffico pesante sul casello Asti Est,
- disegno di piste ciclabili razionale, completo e davvero funzionale,
- parcheggi scambiatori e servizi di navette verso il centro,
- miglioramento del servizio di trasporto pubblico,
- pedonalizzazione,
- decentramento dei servizi,
- grande impegno di formazione e di educazione per rendere condivise e vissute tali iniziative per la città.

Nel merito, come giusto che sia, è fase di idee e suggerimenti (così, tra l'altro è stato chiesto dall'Amministrazione stessa). Un esempio: l'area che il Comune aveva individuato per un nuovo centro

commerciale in via Maggiore, potrebbe essere invece utilizzata per la realizzazione di un parcheggio gratuito con pavimentazione drenante, coperto con pannelli fotovoltaici e videosorvegliato, servito da navette gratuite, bike sharing per la Stazione ferroviaria, il centro cittadino, l'ospedale, mercati: In zona, potrebbe essere individuata la sede della fermata del treno proprio a ridosso del centro commerciale "Nuovo Borgo".

Il Parcheggio di Via Maggiore sarebbe perfetto per accogliere il traffico in entrata dal nord astigiano dall'ingresso di Castell'Alfero /Portacomaro Stazione, da Est, dall'ingresso di c. Alessandria o direttamente dall'uscita autostrada Asti Est in direzione Casale Monferrato, ma anche da sud, invitando gli automobilisti a proseguire fino alla prima uscita Asti /Pontesuero, per l'area di parcheggio di via Maggiore.

La zona ovest tra l'uscita autostrada, corso Torino e corso Ivrea a nostro avviso andrebbe servita da due aree di parcheggio adiacenti una all'altra, individuate tra il raccordo autostrada tra la rotonda di corso Ivrea e via Santhià. Il secondo parcheggio tra Via Aldo Giordano e strada Ragazzi del 99 confinante con la ferrovia Asti Chivasso che anche in questo caso potrebbe essere interessante la realizzazione di una fermata del treno adiacente il parcheggio.

Nodo finanziamenti

E' emerso da recenti riunioni che, per la realizzazione di uno qualsiasi dei progetti annunciati e illustrati, le risorse finanziarie non ci sono (40 milioni accertati per una previsione di spesa di circa 200). Né ci sono garanzie per il futuro. Si fa strada, quindi, l'ipotesi di un gestore/concessionario. Ciò significa che la tratta, qualsiasi essa sia, potrà o dovrà essere a pedaggio?

Nodo secondo ponte

E' argomento da vagliare seriamente: il ponte di corso Savona potrebbe vivere criticità di varia natura. Vero che esiste in secondo ponte in tangenziale verso casello Asti est. Ma è un'unica alternativa. In caso di necessità, si finirebbe probabilmente per sovraccaricare corso Alessandria che, già ora, nei momenti di punta ha uno stato di intasamento non sopportabile. Si aggiunga che, qualora si imponesse al traffico pesante di dirigersi al casello Asti est, il manufatto verrebbe ancor più caricato di passaggi. Vale forse la pena di considerare, tra l'altro, che proprio in zona – ponte tangenziale persiste un sempiterno cantiere. Resta che l'esigenza o meno del secondo ponte va considerata solo alla luce di dati di flusso di traffico ancora incompleti e non del tutto convincenti. Resta l'assoluta necessità di idee chiare, onde evitare il rischio di incompiute o cattedrali nel deserto.

La soluzione TSO, oggi in discussione, potrebbe anche essere superflua nel caso venissero accolte le proposte precedenti. Come tutti i cittadini, restiamo comunque in attesa di notizie e documentazioni aggiuntive, utili a formulare un giudizio definitivo.

Da una prima analisi dei progetti presentati dall'ANAS, emerge, una scarsa efficacia nello snellimento/riduzione del traffico in città, quindi l'inadeguatezza nel risolvere il problema principale che è quello dell'inquinamento in città

I portavoce

Patrizia Montafia – Giuseppe Sammatrice