

Committente:



## COMUNE DI ASTI

SETTORE URBANISTICA

Ufficio

Pianificazione E Progettazione Viabilità Urbana

Soggetto Esecutore:



**SAMEP**  
STUDIO ASSOCIATO INGEGNERI MONDO  
Ingegneria dei Sistemi di Trasporto

10128 TORINO Via Sacchi, 44  
tel. 011 597540 fax 011 501135  
www.samep.it

Ing. Piero Mondo

Ing. Ernesto Mondo

Lavori:

### PIANO DELLA SOSTA E DEI PARCHEGGI DELLA CITTA' DI ASTI IN ATTUAZIONE DEL P.G.T.U.

(CONTRATTO STIPULATO IN DATA 23/5/2002)

Oggetto:

### PIANO PARTICOLAREGGIATO

Titolo Elaborato:

### RELAZIONE DI PROGETTO

Data:	Nomefile:	Scala:	Codice Elaborato						
			Ente Progressivo	Commessa Rev.	Fase	Argomento			
03.06.2004	PTOPPTV101001A.DOC		CAT	PPA	V1	01	001	A	
Redazione:	Controllato:	Status:							
PMO	PMO	emesso							

*Progettista*

**SAMEP**

*Studio Associato Ingg. Mondo*

*Dott. Ing. Piero Mondo*

*Dott. Ing. Ernesto Mondo*

*Comune di Asti*

*Il Dirigente Ufficio Tecnico*

*Dott. Arch. Angelo De Marchis*

*Comune di Asti*

*Il Dirigente Responsabile del  
Procedimento*

*Dott. Arch. A. De Marchis*



## I N D I C E

<i>Premessa</i> .....	pag.	1
<b>CAP. 1 OBIETTIVI E CONTENUTI DEL PIANO DELLE SOSTE E DEI PARCHEGGI</b> .....	pag.	2
<b>CAP. 2 QUADRO SOCIO-ECONOMICO E TERRITORIALE</b>		
2.1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	pag.	..5
2.2. LA POPOLAZIONE.....	pag.	..7
2.3. L'ECONOMIA.....	pag.	15
<b>CAP. 3 ANALISI DELL'ATTUALE OFFERTA DI SOSTA</b>		
3.1. GENERALITÀ.....	pag.	20
3.2. INDAGINE DI CAMPO PER IL RILIEVO DELLE SOSTE NEL C.S. ....	pag.	
20		
3.3. ANALISI DEI RISULTATI DELL'INDAGINE DI CAMPO .....	pag.	
23		
3.4. PRINCIPALI CRITICITA' DELL'ATTUALE OFFERTA DI SOSTA .....		
pag.		25
<b>CAP. 4 ANALISI DELL'ATTUALE DOMANDA DI SOSTA</b>		
4.1. GENERALITÀ.....	pag.	27
4.2. METODOLOGIA DI VALUTAZIONE DELLA DOMANDA DI SOSTA NEL C.S.....	pag.	29
4.3. STIMA DEI MOVIMENTI DI AUTOVETTURE DA E PER LE ZONE DEL C.S.....	pag.	29



- 4.4. STIMA DELLA DOMANDA DI SOSTA  
PER TIPO E PER ZONA DEL C.S.....pag. 31
- 4.5. STIMA DELLA DOMANDA DI SOSTA  
DEL C.S. PER DIRATTRICI DI PROVENIENZA.....pag. 35

#### **CAP. 5 PIANO DELLE SOSTE E DEI PARCHEGGI OBIETTIVI E STRUTTURA ORGANIZZATIVA**

- 5.1. STRUTTURA ORGANIZZATIVA DEL PIANO PARCHEGGI..... pag.  
37
- 5.2. OBIETTIVI DEL PIANO PARCHEGGI..... pag. 39

#### **CAP. 6 PIANO DELLE SOSTE E DEI PARCHEGGI LA NUOVA OFFERTA DI SOSTA**

- 6.1. GENERALITÀ..... pag. 41
- 6.2. L'OFFERTA DI SOSTA NELLA "CITY" - ZTL (ZONA VERDE).....  
pag. 42
- 6.3. L'OFFERTA DI SOSTA NEL "CENTRO STORICO" ZTM (ZONA BLU) .  
pag. 44
- 6.4 L'OFFERTA DI SOSTA NEL CENTRO ABITATO..... pag.  
46
- 6.5 L'OFFERTA DI SOSTA DEI PARK DI CORRISPONDENZA - P&R ....  
pag. 46

#### **CAP. 7 IL GRADO DI SODDISFACIMENTO DELLA DOMANDA DI SOSTA**

- 7.1. LA DOMANDA DI SOSTA ..... pag. 48
- 7.2. LA STIMA DELL'OFFERTA DI SOSTA ..... pag.  
49



7.3. LA COMPARAZIONE DOMANDA-OFFERTA DI SOSTA.....	
	pag. 50

## **CAP. 8 SISTEMA DI REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA**

8.1. GENERALITÀ.....	pag. 52
8.2. LA SOSTA NELLA CITY.....	pag. 53
8.3. LA SOSTA NEL CENTRO STORICO.....	pag. 55
8.4. LA SOSTA NEL CENTRO ABITATO.....	pag. 58
8.5. LA SOSTA NEI PARCHEGGI DI CORRISPONDENZA (P&R).....	pag. 60

## **CAP. 9 LA GESTIONE DELLE SOSTE A PAGAMENTO**

9.1. L'ATTUALE GESTIONE DEI PARCHEGGI A PAGAMENTO .....	pag. 61
9.2. LA GESTIONE DELLE SOSTE CON L'ATTUAZIONE DEL P.P. ....	pag. 62



## **P r e m e s s a**

*Il Comune di Asti, con Deliberazione Dirigenziale n. 911 del 23/5/2003, affidava allo Studio «SAMEP» di Torino, rappresentato dall'Ing. Piero Mondo e dall'Ing. Ernesto Mondo, l'incarico per la redazione del "Piano Particolareggiato della Sosta e dei Parcheggi" in attuazione del P.G.T.U. in vigore presso il Comune di Asti.*

*Il presente "Piano", già integrato in data 03/06/2004 con le osservazioni formulate dai vari soggetti competenti nell'ambito del processo di condivisione del Piano attuatosi attraverso il tavolo tematico di Agenda 21, viene ora nuovamente aggiornato a fronte di ulteriori modifiche apportate dall'Amministrazione Comunale.*

*La presente relazione è articolata in n. 9 Capitoli, ovvero:*

- *il capitolo 1, contenente gli «Obiettivi del Piano della Sosta e dei Parcheggi»; in esso viene riportato un quadro di sintesi sui contenuti del PGTU in materia di Parcheggi;*
- *il capitolo 2, dedicato all'esposizione del «Quadro socio-economico e territoriale» dell'area oggetto dello studio;*
- *il capitolo 3, in cui viene effettuata una approfondita «Analisi dell'offerta di sosta attuale»;*
- *il capitolo 4, contenente la valutazione della «Domanda di Sosta attuale»;*
- *il capitolo 5, dedicato all'esame della «Struttura Organizzativa e agli Obiettivi di Progetto »;*
- *il capitolo 6, circa l'analisi delle «Nuova Offerta di Sosta» prevista dal Piano dei Parcheggi;*
- *il capitolo 7, circa la stima del «Grado di soddisfacimento della domanda di sosta»;*
- *il capitolo 8, contenente la descrizione della «Regolamentazione delle soste e dei parcheggi» oggetto del Piano dei Parcheggi;*
- *il capitolo 9, che riporta alcuni cenni sulla «Gestione delle soste» oggetto del Piano dei Parcheggi;*



## CAP. 1

### OBIETTIVI E CONTENUTI DEL PIANO DELLE SOSTE E DEI PARCHEGGI

Il Piano delle Soste e dei Parcheggi (P.P.) rappresenta il primo e, forse più importante, piano di dettaglio attuativo del P.G.T.U. in vigore presso la Città di Asti.

Esso infatti definisce e configura sul territorio lo schema di zonizzazione del Centro Abitato previsto nel P.G.T.U. che, unitamente all'integrazione modale tra i vari modi di trasporto, rappresenta uno degli elementi caratterizzanti del Piano Urbano del Traffico.

Gli indirizzi di progetto del P.G.T.U. si pongono quale obiettivo principale quello di riattribuire alla rete dei trasporti il proprio significato, ovvero ristabilire la stretta interconnessione che la rete stessa deve avere con l'assetto urbanistico della città. Ciò non limitandosi pertanto ad apportare solo sporadiche e puntuali modifiche a qualche senso di percorrenza o a qualche incrocio, senza mutare nella sostanza lo scorrere della vita dei cittadini.

Il P.G.T.U. del 2000, partendo proprio dall'attuale configurazione e dall'assetto urbanistico della città, mira invece ad assegnare al sistema dei trasporti, nella sua globalità, il ruolo originario di sistema in grado di consentire e di agevolare le relazioni sociali e i bisogni, siano essi lavorativi che correlati a motivazioni occasionali, corredare e collegare tra loro le zone e i quartieri del tessuto urbano in modo organico e, soprattutto, nel rispetto delle necessità di mobilità delle persone.

Necessità di mobilità che deve tuttavia essere soddisfatta nel rispetto di tutte le sue componenti motivazionali e dei diversi modi di trasporto esistenti, oltre che con riguardo particolare agli aspetti correlati alla qualità della vita (inquinamento atmosferico, acustico, visivo, ecc..).

Tali obiettivi sono conseguibili solo attuando un disegno del Piano finalizzato all'ottenimento di una integrazione tra tutti i "modi" di trasporto esistenti, ovvero un **«Sistema Integrato dei Trasporti»**, di cui il **Piano dei Parcheggi** rappresenta la struttura portante.

Per quanto concerne i singoli "modi di trasporto", occorre infatti non dimenticare che l'auto non è l'unico mezzo con cui effettuare gli spostamenti nell'ambito di un agglomerato urbano. Già allo stato attuale esistono infatti consistenti quantitativi di spostamenti che vengono effettuati sia sui mezzi di trasporto collettivi (autobus e treno) che in moto, in bici ed anche e soprattutto a piedi.



Vero che le statistiche ISTAT forniscono dati che indicano come su un totale di 43.000 spostamenti al giorno che vengono effettuati nella città di Asti, il 24% circa è da attribuirsi alla mobilità di tipo pedonale.

D'altro canto ogni città rappresenta una realtà a se, legata a fattori dimensionali, socio-economici e storico-ambientali, che ne impongono uno studio singolare e non secondo schemi pre-ordinati, legati a fragili mode del momento.

Certamente l'**uso dell'automobile** deve essere coordinato, regolato e anche limitato secondo determinati schemi che facciano sì che l'automobile assolva pienamente alle funzioni per cui è stata concepita, tuttavia **nel rispetto dell'ambiente e della qualità generale della vita di una Città.**

Tra le prime misure preventive da assumere occorre ridurre al massimo i percorsi effettuati in auto cosiddetti **parassiti**, tanto inutili quanto dannosi.

Dannosi per il traffico, per l'inquinamento dell'aria, per il rumore che provocano e per lo stesso disturbo visivo che arrecano, oltre che per i disturbi indiretti che si ripercuotono sull'uomo sotto forma di stress e nevrosi.

Tutti effetti questi che **si amplificano nell'ambito dei centri storici delle Città**, e quindi, anche e soprattutto in una Città come Asti, le cui vie e spazi che erano stati progettati in funzione dell'uomo e delle sue esigenze sociali non sono oggi più compatibili con le profonde trasformazioni indotte dal progresso ed in particolare a causa del crescente tasso di motorizzazione e della conseguente necessità di parcheggio.

Vie e vicoli del Centro Storico di Asti, soprattutto di quello più ristretto, che non sono state pensate e progettate per farvi transitare delle auto (in questo senso spesso le loro caratteristiche geometriche ne sono la migliore testimonianza), e che oggi sono percorse quotidianamente da migliaia di auto impegnate a districarsi in stretti vicoli pur di poter passare da un capo all'altro della Città passando per la via più breve, ovvero quella che solitamente attraversa proprio i centri storici.

Ma sia le caratteristiche geometriche di queste strade "storiche" che la conformazione degli edifici che le perimetrano sembrano fatte apposta per ottenere il triplice effetto di:

- favorire il **congestionamento veicolare** delle vie stesse a causa della loro ridotta sezione trasversale, scarsa omogeneità di sezione, percorsi tortuosi ecc.;
- comportare un **aumento dei valori dell'inquinamento atmosferico** rispetto ad aree esterne a causa dell'effetto "canyon", tipico delle vie dei centri storici e dalla bassa velocità dei veicoli con fenomeni di decelerazione e accelerazione notoriamente responsabili delle maggiori emissioni di sostanze inquinanti;





- comportare un **aumento dell'inquinamento acustico** favorito da pavimentazioni non flessibili, ovvero ad esempio in pietra od in porfido, oltre che a causa del susseguirsi di operazioni di frenata e accelerazione cui sono sottoposti i veicoli in coda.

Senza cercare nuove soluzioni, sviluppare nuovi progetti che richiedano grandi investimenti è possibile, per non dire necessario, partire dalla filosofia che vede nel termine di «**razionalizzazione**» l'arma per combattere il caos cittadino.

Non tutto è infatti “da buttare”; spesso solo attraverso un processo di recupero dell'esistente, opportunamente riorganizzato, depurato dagli sprechi, coordinato e soprattutto regolamentato efficacemente è possibile fare molto spendendo, peraltro, relativamente poco.

A nostro parere la città di Asti, pur con tutti i suoi limiti legati soprattutto al possedere un Centro Storico tanto bello quanto poco adatto al transito dei moderni veicoli, (per cui non era stato infatti pensato e realizzato) possiede quasi tutte le carte in regola per poter avere un traffico più scorrevole e, soprattutto, che consenta una più adeguata vivibilità dei suoi spazi.

Per ottenere ciò, è sufficiente rendere più ordinata e organizzata la Città attribuendo il giusto significato ai quartieri che la costituiscono ed alle strade che li collegano.

Si precisa che il presente Piano è stato dimensionato sulla base di un **giorno feriale medio**. Nella Città di Asti è prevista infatti una giornata feriale di “**mercato**”, che cade di mercoledì e che comporta, attualmente, l'occupazione dell'intera Piazza Alfieri e di quota parte di Piazza Campo del Palio, con conseguente diminuzione dell'offerta di sosta complessiva.

Naturalmente un Piano dei Parcheggi non può essere dimensionato sulla base di una sola giornata caratterizzata da un evento specifico bensì deve adattarsi alle esigenze tipiche di una giornata media.

Peraltro, allo stato attuale, non si vedono particolari soluzioni per il “giorno di mercato astigiano” se non quello di una eventuale ricollocazione, naturalmente concordata con le parti in causa, delle aree dedicate al “mercato”.

Per far fronte a queste necessità il Piano della Sosta e dei Parcheggi prevede una struttura organizzativa che sarà descritta nel presente Piano di dettaglio.



## CAP. 2

### QUADRO SOCIO-ECONOMICO E TERRITORIALE

#### 2.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La città di Asti è collocata nella media valle del Tanaro, a sinistra del fiume, nel punto di convergenza di un sistema di strade che, disposte a raggiera, raggiungono i principali centri della Provincia e le più importanti città del Piemonte centro-meridionale.

Si trova praticamente al centro del territorio provinciale, compreso tra le due formazioni collinari del Basso Monferrato a nord e della Langa e dell'Alto Monferrato a sud.

Il suo centro storico, originatosi su un impianto romano, è a pianta ellittica con strade strette e tortuose.

Gli ampliamenti più significativi della città si sono verificati in epoca medioevale ad est, ed in quest'ultimo secolo a nord e a sud.

La città, che presenta un'estensione territoriale di circa 152 Km quadrati (comprendendo l'intera estensione comunale) è attraversata dalla Strada Statale 10 «Padana Inferiore», che da Torino si dirige verso Alessandria e la Valle del Po e, nella zona nord, dall'Autostrada A21 Torino-Piacenza (con svincoli ad est e ovest di Asti).

Sulla stessa direttrice si trova la linea ferroviaria Torino-Alessandria-Genova, una delle più antiche d'Italia.

Da Asti si dipartono altre strade statali, verso nord-est, per Moncalvo e Casale Monferrato, verso nord-ovest, per Casalborgone e Chivasso, verso sud-est, per Nizza Monferrato, Acqui Terme ed Alba.

##### 2.1.1 L'individuazione dell'area di studio

L'area di studio si compone di due ambiti territoriali distinti e complementari:

- Il primo, interno, costituisce l'area di studio propriamente detta;
- il secondo circostante al primo ed influente su di esso, è definito come area di interazione.



La definizione delle aree di studio e di interazione non esaurisce gli ambiti territoriali da utilizzarsi nelle operazioni di redazione dei piani: di norma, almeno l'area centrale o «Centro storico» costituisce un ambito ulteriore di specifico interesse.

Nel caso in oggetto l'area di studio coincide con il confine del Comune di Asti, con particolare riferimento all'area che delimita il "Centro Abitato" della Città, così come illustrata nella Tav. 2-1.

L'area di interazione si estende al territorio circostante, che maggiormente ha influenza sulle dinamiche della mobilità in Asti e che comprende l'intero ambito regionale.

I principali parametri che illustrano le caratteristiche territoriali dell'area di studio sono riportati in Tab. 1.

*Tab. 1 – Parametri fisico-territoriali*

Indicatore	Unità di misura	Anno	Dati della Città
Altitudine centro	m.	1.996	<b>123</b>
Altitudine minima	m.	1.996	<b>110</b>
Altitudine massima	m.	1.996	<b>295</b>
Superficie territoriale	Kmq.	1.996	<b>151,82</b>
Densità demografica	Ab./Kmq	1.996	<b>484</b>

### 2.1.2 La zonizzazione del territorio

Come in ogni sistema più o meno in equilibrio, il traffico rappresenta l'incontro di una domanda e di una offerta di trasporto. La conoscenza di questi elementi costituisce, perciò, la base di informazione sulla quale fondare ogni possibile studio ed intervento.

La prima indispensabile operazione, per descrivere, misurare e consentire il riferimento al territorio della domanda di mobilità, è perciò la cosiddetta "zonizzazione" di esso, ovvero la suddivisione dell'area di studio in aree parziali, le "zone" appunto, ciascuna delle quali possa essere considerata origine o destinazione di spostamenti. Le caratteristiche della partizione territoriale da realizzarsi, in funzione dell'omogeneità dei rispettivi dati strutturali socio-economici e dell'accessibilità sulla rete stradale, non sono indifferenti ai risultati.

L'area di interazione è stata suddivisa in zone coincidenti con gli ambiti territoriali comunali.

Per un'analisi di maggior dettaglio, l'area del centro abitato di Asti è stata invece parzializzata in 93 zone ottenute mediante un'aggregazione delle sezioni di Censimento ISTAT 1991, così come illustrato nella Tav. 2-2 e descritto analiticamente in Tab. 2.



Tale zonizzazione, è peraltro quella assunta come base di riferimento per tutte le analisi ed elaborazioni sulla mobilità svolte nel Piano Generale del Traffico Urbano del 14-04-2000.

Ciascuna zona si immagina localizzata nel suo centroide (o punto baricentrico) ed in esso si assume concentrata la relativa urbanizzazione.

## 2.2 LA POPOLAZIONE

La popolazione residente nel comune di Asti, in base ai dati desunti dall'ultimo censimento ISTAT del 1991, era pari a 73.557 unità, di cui 35.059 uomini e 38.498 donne, con una densità territoriale media pari a 484 abitanti per chilometro quadrato.

Tale popolazione era composta da 28.633 famiglie con una media di 2,50 componente per famiglia.

In Tab. 3 è riportato l'andamento della dinamica demografica della città nel decennio precedente 1981-1991.

*Tab. 3 – Saldo popolazione 1981-1991*

Indicatore	Unità di misura	Anno	Dati della Città
Saldo natalità 1991-1981	Nø	1.991	<b>-2.772</b>
Saldo migratorio 1981-1991	Nø	1.991	<b>-1.352</b>
Var. demografica 1981-1991	Nø	1.991	<b>-4.124</b>
Var. popolazione 1991/81	%	1.991	<b>-5,30</b>

Da tale tabella si evince che la popolazione comunale aveva subito un decremento consistente nel periodo considerato, superiore al 5%, dovuto all'andamento negativo sia del saldo delle nascite, sia del saldo migratorio.

Nella Tab. 4 sono invece riportate le informazioni relative alle variazioni intervenute nella popolazione, desunte sempre dai dati di censimento ISTAT, aggiornate al 1996.



Tab. 4 – Popolazione 1996

Indicatore	Unità di misura	Anno	Dati della Città
Popolazione maschile	Nø	1.996	<b>35.200</b>
Popolazione femminile	Nø	1.996	<b>38.352</b>
Popolazione totale	Nø	1.996	<b>73.552</b>
Nati vivi	Nø	1.996	<b>539</b>
Morti	Nø	1.996	<b>876</b>
Saldo mov. Natalità	Nø	1.996	<b>-337</b>
Saldo mov. nati/abitanti	Per 1.000	1.996	<b>-4,60</b>
Mov.migratorio (iscritti)	Nø	1.996	<b>1.914</b>
Mov.migratorio (cancell.)	Nø	1.996	<b>1.525</b>
Saldo mov.migratorio	Nø	1.996	<b>389</b>
Saldo totale	Nø	1.996	<b>52</b>
Famiglie calcolate	Nø	1.996	<b>29.415</b>
Popolaz./famiglie	Nø	1.996	<b>2,50</b>

L'esame dei dati evidenzia una consistenza complessiva della popolazione pressoché equivalente ai dati del 1991, con 73.552 abitanti, derivato dalla compensazione del saldo negativo della natalità (-337 individui) con il saldo positivo del movimento migratorio (+389 individui).

I dati relativi alla popolazione residente, aggiornati al 1999, desunti dall'Ufficio Statistica del Comune, registrano invece una leggera flessione rispetto al 1996, con 73.077 persone residenti, con una diminuzione percentuale dello 0,65%.

Passando ad esaminare la struttura della popolazione (cfr. Tab. 5), con riferimento ai dati di censimento ISTAT, si possono evidenziare alcune considerazioni.

La suddivisione per classi di età evidenzia che una percentuale del 12% della popolazione residente ha un'età inferiore ai 14 anni, mentre il 18% ha più di 65 anni.

L'indice di vecchiaia, cioè il rapporto percentuale tra la popolazione di 65 anni e più e quella con meno di 14 anni, è dunque pari a 146,0, mentre l'indice di dipendenza, cioè il rapporto tra la popolazione con meno di 14 e più di 65 anni con il resto della popolazione, risulta pari a 42,9, contro i valori medi provinciali di 204,0 e 48,4 rispettivamente.

Relativamente al grado di istruzione si può osservare che il numero di laureati è pari a 3.005 unità (4,3% rispetto alla popolazione di età superiore a sei anni, pari a 70.315 unità), i diplomati sono 14.027 (19,9%), i titolari di licenza media inferiore sono 21.818 (31,0%), i



titolari di licenza elementare sono 23.883 (34,0%), gli abitanti privi di un titolo di studio assommano complessivamente a 10.824 (15,4%).

Con riferimento alle 28.633 famiglie censite nel 1991, si rileva che il 22,3% è costituito da nuclei individuali, il 30,6% da famiglie con due componenti, il 25,5% è costituito da tre componenti, il 16,7% da nuclei con quattro elementi, il 3,7% con cinque, lo 0,8% con sei, lo 0,3% presenta sette o più componenti.

Le abitazioni occupate nella città di Asti, al 1991 (cfr. Tab. 6), erano complessivamente 28.473; è interessante notare che il 18% di tali abitazioni risulta costruita prima del 1919, il 9,7% tra il 1919 ed il 1945, il 16,6% tra il 1946 ed il 1960, il 33% tra il 1961 ed il 1971, il 17,9% tra il 1972 ed il 1981, il 4,5% tra il 1982 ed il 1991.

Si può ancora rilevare che il 90,4% di tali abitazioni (pari a 25.749) erano di proprietà di persone fisiche, 491 appartenevano ad imprese, 350 a cooperative edilizie, 1.509 ad Enti Pubblici, 48 ad Enti previdenziali e 326 ad altri proprietari.

Le abitazioni esistenti e non occupate, risultavano invece 3.479; tali abitazioni venivano utilizzate per vacanze (30,5%), per lavoro o studio (12,7%), per altri motivi (10,9%) o non utilizzata (45,9%).



Tab. 5 – Struttura della popolazione al 1991

Indicatore	Unità di misura	Anno	Dati della Città
Maschi censiti	Nø	1.991	<b>35.059</b>
Femmine censite	Nø	1.991	<b>38.498</b>
Popolazione censita	Nø	1.991	<b>73.557</b>
Popolazione convivenze	Nø	1.991	<b>1.157</b>
Celibi e nubili	Nø	1.991	<b>26.150</b>
Coniugati	Nø	1.991	<b>38.971</b>
Separati e divorziati	Nø	1.991	<b>1.844</b>
Vedovi	Nø	1.991	<b>6.592</b>
Popolazione <=14 anni	Nø	1.991	<b>8.977</b>
Popolazione da 15 a 64 anni	Nø	1.991	<b>51.472</b>
Popolazione >= 65 anni	Nø	1.991	<b>13.108</b>
Popolazione da 15-64 anni/pop.	%	1.991	<b>70,00</b>
Laureati	Nø	1.991	<b>3.005</b>
Diplomati	Nø	1.991	<b>14.027</b>
Lic. elementare e media inf.	Nø	1.991	<b>45.701</b>
Alfabeti senza titolo	Nø	1.991	<b>6.651</b>
Analfabeti	Nø	1.991	<b>931</b>
Popolazione >=6 anni	Nø	1.991	<b>70.315</b>
Laureati/pop.>=6 anni	%	1.991	<b>4,30</b>
Analfab./pop>=6 anni	%	1.991	<b>1,30</b>
Popolazione attiva	Nø	1.991	<b>33.154</b>
Popolazione non attiva	Nø	1.991	<b>40.403</b>
Casalinghe	Nø	1.991	<b>9.923</b>
Studenti	Nø	1.991	<b>5.051</b>
Ritirati dal lavoro	Nø	1.991	<b>15.199</b>
Altri non attivi	Nø	1.991	<b>10.230</b>
Casalinghe/pop non att.	%	1.991	<b>13,50</b>
Ritirati/pop. non attiva	%	1.991	<b>20,70</b>
Famiglie censite	Nø	1.991	<b>28.633</b>
Componenti famiglie	Nø	1.991	<b>72.400</b>
Componenti/famiglie	Nø	1.991	<b>2,50</b>



Tab. 6 – Abitazioni al 1991

Indicatore	Unità di misura	Anno	Dati della Città
Abitazioni occupate	Nø	1.991	<b>28.473</b>
Superficie abitazioni occupate	Mq.	1.991	<b>2.412.885</b>
Stanze abit. Occupate	Nø	1.991	<b>115.025</b>
Occupanti abit.occupate	Nø	1.991	<b>72.322</b>
Sup./abitazioni occupate	Mq.	1.991	<b>85,00</b>
Stanze/abitazioni occupate	Nø	1.991	<b>4,00</b>
Stanze/occupanti	Nø	1.991	<b>1,60</b>
Abitazioni non occupate	Nø	1.991	<b>3.479</b>
Stanze abitazioni non occupate	Nø	1.991	<b>13.696</b>
Stanze/abitazioni non occupate	Nø	1.991	<b>3,90</b>
Abitazioni vacanze	Nø	1.991	<b>1.061</b>
Abitazioni studio e lavoro	Nø	1.991	<b>442</b>
Abit.non occupate per altri motivi	Nø	1.991	<b>379</b>
Abit. non occ. non utilizzate	Nø	1.991	<b>1.597</b>
Abitazioni censite	Nø	1.991	<b>31.952</b>
Altri tipi di alloggio	Nø	1.991	<b>15</b>

Nelle Tab. 7 ed 8 sono riportati altri indicatori relativi alla struttura socio-economica dell'area di studio quali la dotazione di infrastrutture nel campo sanitario e nel settore scolastico.

Tab. 7 – Sanità ed assistenza

Indicatore	Unità di misura	Anno	Dati della Città
Ist. Cura pubblici	Nø	1.995	<b>2</b>
Ist. Cura privati	Nø	1.995	<b>3</b>
Istituti di cura	Nø	1.995	<b>5</b>
Letti ist. cura pubblici	Nø	1.995	<b>554</b>
Letti ist. cura privati	Nø	1.995	<b>182</b>
Letti ist. di cura	Nø	1.995	<b>736</b>
Degenti ist. cura pubblici	Nø	1.995	<b>20.148</b>
Degenti ist. cura privati	Nø	1.995	<b>3.079</b>
Degenti ist. di cura	Nø	1.995	<b>23.227</b>
Degenza ist. cura pubblici	gg	1.995	<b>171.552</b>
Degenza ist. cura privati	gg	1.995	<b>54.750</b>
Degenza ist. di cura	gg	1.995	<b>226.302</b>
Farmacie funzionanti	Nø	1.994	<b>19</b>
Abitanti/farmacie	Nø	1.994	<b>3.868</b>





Tab. 8 – Scuole

Indicatore	Unità di misura	Anno	Dati della Città
Sc.materne spazi int.	Nø	1.993	<b>62</b>
Sc.materne alunni	Nø	1.993	<b>1.613</b>
Sc. elementari. aule	Nø	1.993	<b>194</b>
Sc. elementari alunni	Nø	1.993	<b>3.100</b>
Sc. medie aule	Nø	1.995	<b>114</b>
Sc. medie alunni	Nø	1.995	<b>2.046</b>
Sc. superiori aule	Nø	1.996	<b>273</b>
Sc. superiori alunni	Nø	1.996	<b>5.248</b>
Totale aule	Nø	1.995	<b>643</b>
Totale alunni	Nø	1.995	<b>12.007</b>
Alunni/aule	Nø	1.995	<b>19</b>
Alunni/abitanti	%	1.995	<b>16,3</b>

Di particolare importanza per lo studio della mobilità nell'area urbana, risultano le informazioni circa la distribuzione dei parametri sopra richiamati sul territorio.

In particolare, nelle Tavv. 2-3, e 2-4 sono illustrate rispettivamente la **distribuzione della popolazione** nelle 93 zone in cui è stata suddivisa l'area urbana e la localizzazione sul territorio dei principali “**poli attrattori**” di traffico

I dati analitici relativi alla popolazione residente, alle famiglie, alle abitazioni totali ed occupate, per zona, sono riportati nella Tab. 9.



Tab. 9/1 – Dati sulla struttura della popolazione, per zona

codice zona	Popolazione Residente Totale	famiglie residenti totale	abitazioni totali	abitazioni occupate
1	7	3	3	3
2	0	0	0	0
3	301	133	146	132
4	600	247	254	225
5	156	71	116	71
6	0	0	1	0
7	1424	653	743	652
8	435	190	230	190
9	133	60	69	60
10	5	1	1	1
11	819	360	425	360
12	787	338	393	338
13	776	339	391	336
14	357	141	167	140
15	724	292	355	291
16	442	193	220	192
17	368	139	178	139
18	531	236	246	235
19	1058	463	520	459
20	1027	248	271	247
21	1190	514	572	513
22	1329	573	626	571
23	919	394	416	394
24	11	8	8	8
25	871	359	382	359
26	803	375	416	371
27	537	228	248	225
28	311	118	132	116
29	390	131	162	131
30	1512	597	657	595
31	687	291	333	283
32	378	150	156	146
33	361	151	169	151
34	442	204	233	204
35	794	367	411	367
36	1024	424	474	420
37	732	293	311	293
38	1258	556	600	556
39	1258	512	532	509
40	1258	497	534	495
41	95	45	50	45
42	2	2	3	2
43	109	47	49	46
44	293	116	123	115
45	419	164	184	164
46	690	268	286	268
47	500	175	184	175
48	678	280	300	280
49	1620	611	647	610
50	1172	507	519	504



51	798	338	358	337
52	1167	484	510	484
53	1494	618	655	618
54	1824	730	786	727
55	1051	418	451	418
56	792	317	342	317
57	24	1	1	1
58	816	296	322	296
59	438	179	195	178
60	290	108	121	108
61	1603	648	674	644
62	601	246	266	244
63	739	230	236	230

Tab. 9/2 – Dati sulla struttura della popolazione, per zona

codice zona	popolazione residente totale	famiglie residenti totale	abitazioni totali	abitazioni occupate
64	1819	550	575	548
65	441	153	164	153
66	1037	296	296	292
67	92	36	46	36
68	725	268	283	267
69	1181	394	394	393
70	1758	648	686	641
71	610	235	247	234
72	844	320	342	320
73	911	373	403	372
74	1581	610	641	610
75	1314	530	561	528
76	810	280	298	279
77	355	65	73	65
78	41	16	21	16
79	145	55	60	54
80	164	58	58	58
81	369	139	151	137
82	434	168	180	163
83	2350	713	725	712
84	534	204	215	203
85	1039	365	447	364
86	1369	500	583	498
87	1916	758	940	754
88	2009	783	1070	783
89	599	237	265	229
90	913	335	379	316
91	1868	670	780	667
92	701	274	443	272
93	2398	923	1263	920
<b>TOTALE</b>	<b>73.557</b>	<b>28.633</b>	<b>31.952</b>	<b>28.473</b>

Dall'esame della distribuzione della popolazione sul territorio è possibile rilevare che le zone che presentano la maggiore densità abitativa sono comprese nel perimetro del Centro Storico con più di 200 abitanti per ettaro.



## 2.3 L'ECONOMIA

Nel Medio Evo centro commerciale tra i più importanti d'Europa, Asti ha vissuto nei secoli successivi lunghi periodi di decadenza economica, alternati ad altrettanti momenti di ripresa, legati soprattutto allo sviluppo delle attività agricole del circondario.

Nell'Ottocento la caratteristica di centro agricolo si accentuò, soprattutto per quanto riguarda le produzioni enologiche con una forte presenza sul territorio cittadino di aziende vinicole. Un'altra attività agricola di grande rilevanza fu quella della coltura del baco da seta, poi scomparsa nei primi decenni di questo secolo.

Agli inizi del Novecento la struttura dell'economia cambiò profondamente con l'insediamento di numerose industrie manifatturiere che richiamarono in città mano d'opera dalle vicine campagne.

La popolazione aumentò costantemente fino alla seconda guerra mondiale, che scoppiò cinque anni dopo la creazione della Provincia di cui Asti è tuttora capoluogo.

Dopo l'evento bellico crebbe ancora l'importanza dell'industria (con un rilevante fenomeno di immigrazione dal sud Italia, che porterà la popolazione residente a superare le 80 mila unità negli anni '70) che però ha dovuto fare i conti con le successive crisi degli anni '80 e '90. In questi stessi anni, mentre il fattore agricolo riduce lentamente la sua importanza, cresce prepotentemente il settore «terziario» ed assumono sempre maggiore rilevanza le attività commerciali e quelle artigiane.

Oggi la dimensione economica della città è caratterizzata da una forte presenza economica dei «servizi», del commercio e dell'artigianato, mentre l'industria segna una certa flessione. Particolare sviluppo hanno fatto registrare in questi ultimi anni, da una parte il settore creditizio, con un significativo incremento sul territorio di sportelli di banche di importanza regionale e nazionale e, dall'altra, il commercio «ambulante» con la creazione di mercati specializzati, di rilevanza regionale, in varie zone della città.

La popolazione attiva risulta costituita dagli occupati, per 29.383 unità, dai disoccupati e dalle persone in cerca di prima occupazione che assommano complessivamente a 3.771 unità, pari all'11,4% della popolazione attiva.

La popolazione non attiva, complessivamente pari a 40.403 abitanti, è composta, tra gli altri, da 9.923 casalinghe, 5.051 studenti, 15.199 pensionati.

L'esame dei diversi settori occupazionali evidenzia che le 31.473 persone in condizioni professionali (cioè gli occupati e i le persone che hanno perso una precedente occupazione alle dipendenze e sono alla ricerca attiva di una nuova occupazione) risultavano occupate nei diversi settori.



L'aggregazione dei dati parziali consente di evidenziare i macrosettori di occupazione della popolazione in condizione professionale, che risultano così come specificato:

• Agricoltura	1.368 occupati,	pari al 4,35%
• Industria	11.145 occupati,	pari al 35,41%
• Commercio	5.652 occupati,	pari al 17,96%
• Altre attività	13.308 occupati,	pari al 42,28%

Attraverso l'esame dei fattori socio-economici riportati nelle tabelle precedenti, tra i quali:

- la struttura della popolazione, determinata dal tasso di attività, dal tasso di occupazione e dall'indice di vecchiaia;
- il ceto sociale, misurato dall'incidenza dei laureati sulla popolazione dai sei anni in su, dei dirigenti, direttivi, quadri, impiegati sulla popolazione e dagli addetti del terziario sugli abitanti;
- la capacità di consumo per abitante, che tiene conto degli abbonamenti telefonici privati e degli abbonamenti RAI-TV in rapporto al numero delle famiglie;

è stato possibile determinare il reddito disponibile, cioè quello di cui la popolazione della città di Asti dispone e che è destinato al consumo o al risparmio.

Il dato di base è compatibile con la valutazione stimata dall'Istituto Tagliacarne, ed evidenzia, per la città di Asti, un reddito totale disponibile, al 1994, di 2.558,68 miliardi di lire, che corrispondono ad un reddito medio pro-capite di 34,785 milioni di lire, a fronte di una media provinciale di 25,930 milioni di lire.

In provincia di Asti sono solo tre i comuni con che presentano un valore superiore alla media provinciale: Asti, Canelli e Nizza Monferrato.

Occorre peraltro rilevare che, fatta uguale a 100 la media provinciale, sono 98 i comuni con un indice compreso tra 50 e 80, mentre solo 19 appartengono alla classe superiore (80-100%).

Buona parte dei comuni con reddito pro-capite superiore all'80% del valore medio provinciale è localizzato sulle direttrici Asti-Torino e Asti-Casale. I comuni più poveri della provincia risultano invece localizzati all'estremo sud, dove si osserva una concentrazione di 14 comuni che non raggiungono l'80% del valore medio provinciale.

Da ultimo si illustrano, in Tab. 10, i dati relativi ai settori di occupazione della popolazione attiva, suddivisi per ciascuna delle 93 zone, in cui è stata parzializzata l'area di studio.



Tab. 10/1 – Dati socio-economici per zona

Codic e zona	Popolazione residente totale	popolazione attiva totale	popolazione occupata totale	popolazione occupata agricoltura	popolazione occupata industria	popolazione occupata altre attività
1	7	5	5	0	1	4
3	301	132	117	4	22	95
4	600	293	243	21	58	194
5	156	61	55	0	16	41
6	0	0	0	0	0	0
7	1424	563	499	8	211	312
8	435	229	204	3	86	127
9	133	66	54	0	19	42
10	5	3	3	0	0	3
11	819	362	313	5	130	206
12	787	343	304	5	90	233
13	776	365	316	7	144	195
14	357	162	139	2	58	92
15	724	338	275	6	131	172
16	442	204	189	8	56	134
17	368	154	140	2	32	117
18	531	223	214	1	36	181
19	1058	437	403	5	125	293
20	1027	233	206	2	77	147
21	1190	541	491	9	139	365
22	1329	548	485	6	157	349
23	919	405	362	9	139	238
24	11	2	2	0	0	2
25	871	381	335	8	159	196
26	803	314	281	5	117	180
27	537	225	180	5	97	107
28	311	148	122	1	55	78
29	390	142	125	4	57	74
30	1512	672	592	11	263	352
31	687	290	252	3	126	150
32	378	158	143	4	68	79
33	361	149	133	1	54	88
34	442	187	176	4	42	138
35	794	405	374	5	113	264
36	1024	453	420	4	112	325
37	732	309	288	7	80	216
38	1258	525	446	9	202	282
39	1258	570	485	12	265	263
40	1258	606	522	9	261	296
41	95	33	31	1	14	18
42	2	1	1	0	0	1
43	109	44	39	1	17	24
44	293	136	116	3	46	78
45	419	201	188	1	70	123



<b>46</b>	690	315	289	3	121	181
<b>47</b>	500	227	201	3	74	140
<b>48</b>	678	344	312	3	108	215
<b>49</b>	1620	777	715	9	218	525
<b>50</b>	1172	512	471	7	160	324
<b>51</b>	798	342	315	3	86	240
<b>52</b>	1167	510	470	8	122	359
<b>53</b>	1494	686	640	11	132	526
<b>54</b>	1824	828	762	15	242	537
<b>55</b>	1051	480	454	9	109	351
<b>56</b>	792	403	381	8	97	286



Tab. 10/2 – Dati socio-economici per zona

Codice zona	Popolazione e residente totale	popolazione attiva totale	popolazione occupata totale	popolazione occupata agricoltura	popolazione occupata industria	popolazione occupata altre attività
57	24	4	3	0	0	4
58	816	396	368	2	91	289
59	438	193	181	6	60	123
60	290	142	130	4	32	99
61	1603	777	700	17	262	466
62	601	281	262	5	105	164
63	739	346	275	16	138	166
64	1819	914	655	30	436	353
65	441	233	204	5	90	128
66	1037	532	370	11	234	219
67	92	36	29	1	17	17
68	725	358	314	7	147	182
69	1181	559	487	14	257	264
70	1758	875	752	31	292	511
71	610	278	244	4	102	160
72	844	439	373	16	185	218
73	911	453	404	26	153	254
74	1581	642	529	15	237	342
75	1314	621	550	10	183	390
76	810	384	363	4	78	289
77	355	96	87	3	23	64
78	41	22	22	2	8	12
79	145	74	64	1	30	37
80	164	81	73	20	19	38
81	369	175	158	22	49	94
82	434	193	171	18	66	96
83	2350	1220	1057	23	497	622
84	534	230	210	16	78	124
85	1039	456	417	50	159	227
86	1369	631	576	75	264	274
87	1916	794	737	80	276	411
88	2009	864	790	146	285	388
89	599	277	253	51	77	134
90	913	414	392	104	136	162
91	1868	835	744	72	290	425
92	701	307	276	40	89	161
93	2398	980	885	141	286	495
<b>TOTALE</b>	<b>73.557</b>	<b>33.154</b>	<b>29.383</b>	<b>1.368</b>	<b>11.145</b>	<b>18.960</b>





## CAP. 3

### ANALISI DELL'ATTUALE OFFERTA DI SOSTA

#### 3.1 GENERALITA'

La conoscenza dello stato attuale dell'offerta di sosta presente nella Città di Asti, rappresenta il primo e fondamentale passaggio da affrontare per poter procedere alla redazione di uno scenario di progetto.

Nella fattispecie, lo studio dell'offerta di sosta presuppone la conoscenza di:

- il numero delle soste, suddivise per “zona”;
- la loro ubicazione sul territorio;
- la disposizione degli stalli;
- il tipo di regolamentazione dei singoli stalli;
- la presenza di segnaletica attinente le soste e i parcheggi;
- ecc..

Per conseguire un buon livello di conoscenza dell'esistente, in mancanza di un “catasto dei parcheggi”, si rende necessario procedere ad una indagine di campo finalizzata al rilievo delle soste e della loro regolamentazione.

#### 3.2 INDAGINE DI CAMPO PER IL RILIEVO DELLE SOSTE E DEI PARCHEGGI NEL CENTRO STORICO

Nel corso del presente studio, la prima attività svolta è stata quella relativa alla valutazione di tutti quei parametri atti a descrivere lo stato di fatto inerente il sistema delle soste nell'ambito urbano di Asti.

Tale valutazione è stata effettuata per mezzo di una “indagine di campo” nel corso della quale sono state rilevate una serie di informazioni sulle soste.

L'indagine è stata eseguita nei mesi di gennaio e febbraio 2003 ed ha riguardato esclusivamente il sistema delle soste e dei parcheggi esistenti nell'ambito del Centro Storico, ovvero della porzione di area urbana più direttamente interessata a subire mutamenti nell'ambito della progettazione del Piano dei Parcheggi.

In punto, rilievi sono stati effettuati suddividendo il C.S. in nove zone, così come configurato nell'ambito del PGTU ed illustrato nella Tav. 3-1, ovvero:



- Zona Verde (City): zona unica
- Zona Blu (Centro Storico): n. 8 zone

Per ciascuna delle nove zone, il rilievo è stato condotto in modo differenziato per:

- soste su strada
- parcheggi in Piazza o aree attrezzate

In particolare, per il rilievo delle soste su strada, le osservazioni sono state effettuate per singola Via o Strada, a sua volta suddivisa per singola "tratta" intesa come la tratta di Via o Strada compresa tra due incroci. Ne consegue che per una strada come ad esempio C.so Matteotti, il rilievo è stato effettuato considerando C.so Matteotti composto da n. 10 tratte.

Da ultimo, per ogni Via/tratta stradale per le soste su strada e per ogni parcheggio su Piazza e/o area, nel corso dei sopralluoghi sono state rilevate le seguenti informazioni:

- numero di stalli auto, suddivisi per:
  - stalli ordinari;
  - stalli riservati a portatori di handicap;
  - stalli riservati al carico/scarico merci;
  - stalli riservati ad altre categorie (es. polizia, mercato, residenti ZTL, Croce Verde, ecc.);
- ubicazioni degli stalli auto, ovvero riportando graficamente sulla cartografia del C.S. di Asti, l'ubicazione delle soste e dei parcheggi rilevati, distinguendo la loro ubicazione rispetto alla Via secondo i codici:
  - sx: se ubicati a sinistra della tratta stradale rilevata;
  - dx: se ubicati a destra della tratta stradale rilevata;
- disposizione degli stalli auto, per ogni tratta di sosta rilevata è stata indicata la tipologia di disposizione degli stalli, distinguendoli con i seguenti codici:
  - L: stalli disposti in senso longitudinale con il marciapiede (in linea);
  - S: stalli disposti a "lisca di pesce" o a "pettine";
- presenza di segnaletica di regolamentazione del parcheggio: per ogni tratta o piazza rilevata è stata rilevata la presenza di segnaletica verticale indicante:
  - S0: divieto di sosta
  - S0+F: divieto di sosta e fermata



specificando eventuali eccezioni come ad esempio laddove la sosta è vietata solo in alcuni specifici giorni della settimana piuttosto che per alcune ore.

- tipo di regolamentazione delle soste, ovvero:
  - sosta libera;
  - sosta a pagamento;
  - sosta a rotazione oraria.
  
- tipo di tariffazione per le soste a pagamento;
  
- ubicazione degli eventuali "parcometri".

Tutte queste informazioni rilevate sul campo sono state oggetto di successiva elaborazione finalizzata alla **restituzione grafico-analitica** dei dati raccolti.

Da un punto di vista analitico sono state redatte le seguenti tabelle:

- Tab. 3-1: Stato attuale delle soste su strada nella Zona Verde (City);
- Tab. 3-2: Stato attuale dei parcheggi nella Zona Verde (City);
- Tab. 3-3: Stato attuale delle soste su strada nel Centro Storico;
- Tab. 3-4: Stato attuale dei parcheggi nel Centro Storico;

Da un punto di vista grafico è stata redatta la seguente Tavola grafica:

- Tav. 3-2: Stato attuale delle soste e dei parcheggi nel Zona Blu e nella Zona Verde.

Si precisa che il rilievo delle soste può contenere un margine di discordanza per singola tratta stradale rispetto ai censimenti effettuati dall'Ente Gestore dei Parcheggi. Ciò è da ricondursi alle seguenti cause:

- principalmente, in quanto nella grande maggioranza dei casi, anche per le soste a pagamento, non esiste una delimitazione fisica dei singoli "stalli" per mezzo di segnaletica orizzontale. Tale fatto comporta, inevitabilmente, nel corso del rilievo del numero di posti auto esistenti su una tratta stradale, una "stima" del numero di stalli basata sulle auto parcheggiate o, in mancanza, di una lunghezza media di circa 5 m per stallo. Ne consegue che la mancata delimitazione fisica degli stalli comporti un margine di errore nella loro stima.
- secondariamente, vi possono essere differenze legate al periodo e/o alla stagione del rilievo a causa della presenza o meno di "cantieri", di "dehors", ecc..., piuttosto che alla continua e periodica definizione/eliminazione di stalli.



### 3.3. ANALISI DEI RISULTATI DELL'INDAGINE DI CAMPO

A fronte delle informazioni rilevate nel corso dell'indagine di campo, è stato definito un quadro di sintesi dell'attuale offerta di sosta e parcheggi esistenti nel C.S. di Asti.

In linea con gli indirizzi di pianificazione contenuti nel P.G.T.U., il quadro di riepilogo è stato effettuato considerando la suddivisione in zone e sub-zone del Centro Storico.

Ciò agevolerà peraltro l'analisi di comparativa tra lo scenario attuale e quello che sarà lo scenario di progetto.

Si sottolinea che tutte le successive valutazioni ed analisi sui parcheggi e sulle soste saranno effettuate considerando gli "**stalli auto ordinari**", ovvero quelli computati al netto dei seguenti stalli riservati a:

- portatori di handicap;
- carico/scarico merci;
- ad altre categorie;

Nel computo degli stalli "ordinari" sono stati tuttavia inclusi una quota degli stalli "riservati ad altre categorie", ovvero quelle:

- riservate ai residenti della ZTL (se ricadenti nella Zona Verde);
- riservate ai giorni di mercato.

Nel seguito si esamina l'offerta di sosta per zona.

#### 3.3.1. Offerta di sosta nella Zona Verde (City come da PGTU)

L'attuale offerta di sosta esistente nell'area urbana definita come CITY secondo il disegno originario previsto dal PGTU, la cui delimitazione è riportata graficamente nella Tav. 3-1, risulta complessivamente pari a **556 posti auto ordinari** (cfr. Tav. 3-2), ovvero al netto dei posti auto cosiddetti "riservati" secondo la definizione espressa nel paragrafo precedente.

Dei 556 p.a. oltre il 65% risulta concentrato su Piazza, ovvero 363 p.a., mentre la restante parte (193 p.a.) è distribuita sulle vie della City.

Complessivamente si contano n. 10 p.a. riservati ai "portatori di handicap" e n. 6 p.a. riservati al carico/scarico merci (delimitati a terra con strisce di demarcazione).

Per quanto riguarda il tipo di regolamentazione dei parcheggi, attualmente nell'ambito dell'ideale perimetro della City, il parcheggio presenta una **regolamentazione di tipo misto**, *libero e a pagamento*.



Dei 556 p.a. totali, **239 posti auto** sono a pagamento (il 43%) e quasi tutti concentrati su Piazza (n. 226 p.a.), in particolare su:

- P.zza Roma 65 p.a.
- P.zza Castigliano: 57 p.a.
- P.zza Statuto: 48 p.a.
- P.zza Medici: 46 p.a.
- P.zza S. Secondo: 10 p.a.

Dei 317 p.a. liberi, ne esiste una quota pari a 73 p.a. (il 23% c.a.) con regolamentazione del tipo libera "a rotazione oraria" e la restante parte, pari a 244 p.a. senza restrizioni.

I dati di dettaglio delle soste e dei parcheggi per singola zona della City sono riportati nelle tabelle dalla n. 3-5 alla n. 3-7.

### 3.3.2. Offerta di sosta nel Centro Storico

L'attuale offerta di sosta esistente nell'area urbana, a forma di corona circolare, definita come Centro Storico, la cui delimitazione è riportata graficamente nella Tav. 3-1, risulta complessivamente pari a **5.676 posti auto ordinari** (cfr. Tav. 3-2), ovvero al netto dei posti auto cosiddetti "riservati" secondo la definizione espressa nel paragrafo 3.3.

Dei 5.676 p.a. oltre il 60,8% risulta costituito da parcheggi su Piazza, ovvero 3.454 p.a., mentre la restante parte (2.222 p.a.) è rappresentata da soste su strada.

Per quanto riguarda il tipo di regolamentazione dei parcheggi, attualmente nell'ambito dell'ideale perimetro del C.S., il parcheggio presenta una **regolamentazione di tipo misto, libero e a pagamento**.

Dei 5.676 p.a. totali, **1.683 posti auto** sono a pagamento (il 29,6%), di cui la gran parte concentrati su Piazza (n. 1.339 p.a., ovvero il 79,5%).

In particolare le maggiori concentrazioni di parcheggi a pagamento, 1.038 p.a. su 1.339 p.a., sono concentrate su:

- Piazza Alfieri: 516 p.a.
- Via Natta: 266 p.a.
- Ex-caserma-Colli di Felizzano 256 p.a.

I restanti 3.993 p.a. (70,4% c.a.) sono liberi, ovvero non a pagamento. Di questi solo una piccola parte (76 p.a.) è regolamentata "a rotazione oraria" e, peraltro risultata tutta costituita da soste su strada.

Dei 3.993 p.a. liberi, il 43,4% circa risulta concentrato su due Piazze, ovvero:

- Piazza Campo del Palio: 1.488 p.a.
- Ex-caserma-Colli di Felizzano 281 p.a.



Infine, per quanto riguarda la distribuzione dei parcheggi nelle varie zone del Centro Storico, si registra una consistenza di stalli variabile da 443 p.a. a 973 p.a., fatta eccezione per Piazza Campo del Palio che con i suoi quasi 1.500 posti auto rappresenta senza dubbio il più grande serbatoio di sosta di tutto il Centro Abitato di Asti e, per la zona Parco della Resistenza con soli 152 posti auto.

La ripartizione degli stalli auto per zona del C.S., in ordine decrescente di consistenza sono:

- la zona Crispi (854 p.a. di cui 416 a pagamento);
- la zona Morelli (765 p.a. di cui 442 p.a. a pagamento);
- la Zona Gramsci (811 p.a. di cui 214 a pagamento),
- la zona Alfieri (652 p.a. di cui 559 p.a. a pagamento);
- la zona Ospedale Vecchio (468 p.a. di cui 15 p.a. a pagamento);
- la zona Don Minzoni (443 p.a. di cui nessuno p.a. a pagamento),

I dati di dettaglio delle soste e dei parcheggi per singola zona del Centro Storico sono riportati nelle tabelle dalla n. 3-8 alla n. 3-10.

### 3.3.3. Quadro di riepilogo dell'offerta di sosta attuale

Come si evince dalla Tab. 3-11, l'offerta di sosta attualmente esistente nel C.S. di Asti è caratterizzata dalla presenza complessiva di **6.232 posti auto ordinari**.

Circa la distribuzione dei parcheggi tra la City e il C.S., la ripartizione è di 556 p.a. della City contro i 5.676 p.a. del C.S. che rappresentano circa il 91,1% dei parcheggi totali.

Circa il tipo di regolamentazione dei parcheggi, si registra la presenza mista di soste libere ed a pagamento, peraltro distribuite in modo eterogeneo per ubicazione.

Il 30% circa delle soste del C.S. e della City sono a pagamento, corrispondenti a 1.922 p.a. complessivi.

I restanti 4.310 p.a. sono "liberi" e di questi n. 149 p.a. sono a rotazione oraria.

Circa la ripartizione degli stalli tra soste su strada e su Piazza, si registra una prevalenza di parcheggi su Piazza, con 3.817 p.a. (61,2%), contro le 2.415 soste su strada.

Circa la tariffa dei parcheggi a pagamento, essa risulta uniforme e pari a 0,77 Euro/ora (circa 1.490 Lire/ora).

Sono peraltro previsti titoli di sosta per specifiche tipologie di utenza, tipo per i residenti.

Il pagamento può essere effettuato con sistema misto, ovvero tramite "parcometro" laddove installati (cfr. Tav. 3-1) o per mezzo di voucher.

## 3.4. PRINCIPALI CRITICITA' DELL'ATTUALE OFFERTA DI SOSTA

A fronte dell'esame dell'offerta di sosta esistente, emergono alcune importanti situazioni di criticità, in particolare correlate all'utilizzo del sistema misto di regolamentazione delle soste, libero e a pagamento, senza che esista un piano di omogeneizzazione territoriale degli stessi.



Ciò vale a dire che l'attuale situazione con parcheggi liberi ed a pagamento, dislocati a «macchia di leopardo», è la peggiore delle soluzioni possibili in quanto induce il guidatore ad effettuare dapprima la ricerca della sosta prima nei parcheggi liberi e, solo dopo non esserci riuscito, a recarsi presso il parcheggio a pagamento più prossimo alla propria destinazione.

In questo modo si genera un flusso veicolare, totalmente "parassita", il cui unico motivo dello spostamento è quello connesso alla ricerca del parcheggio "più conveniente".

In sostanza, si produce 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.

Ciò è quanto risulta, peraltro, da rilievi effettuati in sito nel corso di più giorni feriali compresi tra i mesi di gennaio e febbraio 2000, nel periodo mattutino (8,30-10,30), finalizzati alla rilevazione dei coefficienti di occupazione medi dei parcheggi nel C.S. e nella City.

I risultati dell'indagine sono illustrati nella Tav. 3-3 che evidenzia un grande squilibrio tra l'occupazione dei parcheggi a sosta libera, sempre uguali o superiori al 100 %, e quella dei parcheggi con sosta a pagamento, i cui valori medi oscillano tra il 10 e il 20 % di occupazione degli stalli disponibili, fatta eccezione per P.zza Alfieri (c.a. 80%) ed alcune altre aree di parcheggio (P.zza Medici, P.zza Roma e P.zza Statuto) con valori tra il 40% e il 100%.



## CAP. 4

### ANALISI DELL'ATTUALE DOMANDA DI SOSTA

#### 4.1 GENERALITA'

Per poter dimensionare correttamente un Piano dei Parcheggi, riveste una grande importanza la conoscenza di quella che viene definita tecnicamente come "domanda di sosta".

Per domanda di sosta si intende la necessità, da parte degli utenti che effettuano il proprio spostamento con l'autovettura, di trovare uno stallo o posto auto presso cui poter parcheggiare l'autovettura.

La "domanda di sosta" è caratterizzata da una serie di elementi correlati direttamente dal "motivo" e dal "modo" con cui si effettua lo spostamento.

- circa il **modo di spostamento** è chiaro che la domanda di sosta sarà prodotta solo dalle persone che effettuano lo spostamento con il mezzo privato, l'auto.
- circa il **motivo dello spostamento**, si osserva come esso influenzi fortemente la domanda di sosta in quanto da esso deriva:

- **il tempo di occupazione dello stallo:**

uno spostamento di tipo sistematico, (lavorativo pendolare o scolastico) comporterà infatti la necessità di occupare lo stallo di sosta per un periodo di lunga o, quanto meno, di media durata. Generalmente lo stallo viene occupato per l'intera giornata lavorativa.

Uno spostamento di tipo occasionale (acquisti, turismo, diporto, ecc..) comporterà per contro la necessità di occupare lo stallo per una durata breve, ovvero variabile generalmente da 1-2 ore a seconda dei casi.

Il tempo di occupazione dello stallo, se rapportato alla capacità di un parcheggio, consente di valutare il "**coefficiente di occupazione del parcheggio**", parametro che consente di esprimere in termini percentuali, per una data area di parcheggio, il numero di stalli occupati rispetto al numero complessivo di posti auto dell'area di parcheggio stessa nell'unità di tempo considerata, che può essere l'ora, il periodo di punta od il giorno.





– **l'indice di rotazione dello stallo:**

La durata della sosta a sua volta condiziona la reale capacità di offerta del parcheggio. Per poter valutare la reale offerta di un parcheggio occorre conoscere il suo "**indice di rotazione**", che definisce la possibilità di un generico stallo di poter ospitare una o più autovetture nell'arco temporale considerato.

A titolo esemplificativo si può dire che l'indice di rotazione di uno stallo che viene occupato per tutta la giornata, per uno spostamento di tipo sistematico, avrà un indice di rotazione pari a 1. Ciò implica che quello stallo, nell'arco della giornata avrà una offerta di sosta pari all'unità, ovvero si genererà l'eguaglianza tra il numero di stalli e la domanda di sosta. La reale offerta di sosta del parcheggio sarà quindi pari al numero di stalli offerti dal parcheggio.

Laddove invece lo stallo venga occupato, ad esempio per motivo occasionale, per una durata di circa 2 ore, considerando che il periodo giornaliero per uno stallo a pagamento sia di 12 ore, il suo indice di rotazione sarà pari a 6. Lo stesso stallo sarà pertanto in grado di ospitare nell'arco della giornata ben 6 auto diverse tra loro. La sua reale offerta di parcheggio non sarà pertanto di un posto auto, ma pari a quella offerta da n. 6 stalli.

A conclusione di quanto detto appare evidente come un parcheggio da 100 p.a. potrebbe assolvere ad una domanda di sosta di "tipo sistematico" pari a 100 auto, così come potrebbe assolvere ad una domanda di sosta "non sistematica" pari o superiore a 600 auto.

Ne consegue che è la domanda di sosta di tipo sistematico quella che crea i maggiori problemi, non solo per quanto riguarda i carichi veicolari sulle strade ma, anche e soprattutto, per quanto concerne il dimensionamento dell'offerta di sosta.

Infine, individuata l'Area di Studio, nella fattispecie l'area che delimita il Centro Storico di Asti, indipendentemente dal tipo di regolamentazione del parcheggio, possono essere considerate quattro "tipologie di spostamento", ovvero:

- **spostamenti interni:** quelli che presentano sia l'Origine che la Destinazione dello spostamento all'interno dell'Area di studio;
- **spostamenti in ingresso:** quelli che presentano l'Origine dello spostamento all'esterno dell'Area di studio e la Destinazione all'interno della stessa;
- **spostamenti in uscita:** quelli che presentano l'Origine dello spostamento all'interno dell'Area di studio e la Destinazione all'esterno della stessa;
- **spostamenti di transito:** quelli che presentano sia l'Origine che la Destinazione dello spostamento all'esterno dell'Area di studio;

Tutti gli spostamenti che hanno Origine dello spostamento all'interno dell'Area di studio sono generati dai "**residenti**" nell'Area di studio, mentre quelli che hanno Origine all'esterno sono attribuibili ai "**non residenti**".



## 4.2. METODOLOGIA DI VALUTAZIONE DELLA DOMANDA DI SOSTA

Da quanto su espresso si evince l'estrema difficoltà nel poter avere la conoscenza della domanda di sosta, proprio per le caratteristiche stesse degli spostamenti, la cui natura, entità e distribuzione sul territorio è difficilmente catalogabile essendo legata a fattori comportamentali e culturali quanto mai variabili e mutevoli nello spazio e nel tempo.

L'unica via percorribile per il pianificatore è quella di affidarsi ai censimenti demografici disponibili ed all'ausilio di "modelli di traffico" che, pur con tutte le approssimazioni tipiche dei modelli matematici, riescono tuttavia a fornire un quadro sufficientemente approssimato circa la dinamica degli spostamenti sul territorio.

Nel presente studio è stato utilizzato il modello di traffico "QRSII&GNE" già allestito per il Comune di Asti nel corso della stesura del P.G.T.U. e, successivamente aggiornato per l'effettuazione di simulazioni correlate ad altri aspetti viabilistici della Città di Asti.

La metodologia operativa utilizzata per la stima della domanda di sosta del Centro Storico di Asti, effettuata con l'ausilio del modello QRSII&GNE, è stata la seguente:

- 1) stima dei movimenti di autovetture da e per le zone del C.S.;
- 2) stima della domanda di sosta nel C.S., suddivisa per zona e per tipologia;
- 3) stima della domanda di sosta nel C.S., suddivisa per direttrice di provenienza.

Si precisa che in questa fase di stima della domanda di sosta non si considera il tipo di regolamentazione del parcheggio, proprio in quanto è sulla base della domanda che si dovrà progettare l'offerta di sosta.

## 4.3. STIMA DEI MOVIMENTI DI AUTO DA E PER LE ZONE DEL C.S.

Il primo passo compiuto per la valutazione della domanda di sosta è consistito nella valutazione dei movimenti di autovetture aventi Origine e Destinazione da ogni singola zona in cui è stato parzializzato il Centro Storico.

Le zone in cui è stato suddiviso il C.S. sono quelle corrispondenti alle zone censuarie ISTAT, ovvero le stesse che sono state codificate nel "modello di traffico QRSII&GNE".

La valutazione dei movimenti veicolari, da e per le singole zone, è stata effettuata mediante alcune elaborazioni condotte con il modello di traffico.

In punto sono state eseguite le seguenti simulazioni:

- stima dei carichi rete della Città di Asti nel periodo di punta 6.00-9.00;



- stima dei carichi rete della Città di Asti nel periodo di morbida 9.00-12.00;
- stima dei carichi rete della Città di Asti nel periodo mattutino 6.00-12.00;

Le simulazioni eseguite con il modello sono state del tipo a 4 fasi, ovvero:

- 1) generazione degli spostamenti;
- 2) distribuzione degli spostamenti;
- 3) ripartizione modale degli spostamenti (auto-bus);
- 4) assegnazione del traffico alle reti di trasporto.

Il risultato delle simulazioni è stato quello di ottenere, oltre ai carichi rete sulle singole tratte stradali, anche l'entità degli spostamenti in autovettura prodotti e attratti da ciascuna zona del Città.

In altre parole, per ciascuna zona viene restituito il numero di auto in entrata ed in uscita, per l'intervallo temporale in cui è stata effettuata la simulazione.

Gli intervalli temporali scelti sono finalizzati a distinguere due tipologie di mobilità che, come detto, condizionano anche la tipologia della domanda di sosta, ovvero:

- **periodo di punta 6.00-9.00:** in quanto il periodo in cui si concentrano tipicamente le maggiori quantità di spostamenti di tipo sistematico, a cui è possibile attribuire una domanda di sosta di medio-lungo periodo;
- **periodo di punta 9.00-12.00:** in quanto il periodo in cui si concentrano tipicamente le maggiori quantità di spostamenti di tipo non-sistematico o occasionali, a cui è possibile attribuire una domanda di sosta di breve periodo;

Nella Tab. 4-1 è stato riportato il quadro analitico dei risultati ottenuti attraverso i diversi processi di simulazione.

Nella tabella sono stati riportati sia i dati disaggregati per singola zona censuaria del C.S. che accorpati nelle n. 9 "Zone di parcheggio".

A commento della tabella si osserva che:

- **i movimenti di auto in uscita**, nel periodo mattutino sono generati dalle persone residenti nella zona stessa e, che per recarsi al lavoro, fanno uso dell'automobile.
- **i movimenti di auto in entrata**, nel periodo mattutino sono generati dalle persone il cui spostamento ha destinazione nella zona stessa, ad esempio perchè nella zona è ubicato il proprio posto di lavoro, il che non necessariamente deve coincidere con la presenza del parcheggio per l'auto.



La stima dei **movimenti interni** al Centro Storico, effettuati in auto sono risultati in numero decisamente contenuto, entro limiti trascurabili rispetto al fenomeno del pendolarismo lavorativo e scolastico.

Ai fini della stima della domanda di sosta complessiva è di grande importanza considerare anche un'altra categoria di utenti, ovvero quella dei "**residenti**" che, pur possedendo l'auto, effettuano il proprio spostamento, ad esempio per recarsi al lavoro, con un altro mezzo come può essere l'autobus, a piedi o in bici.

In questo caso il residente che non usa l'auto e che, peraltro, non possiede un posto auto privato, sarà egli stesso produttore di una "**domanda di sosta di tipo residenziale**".

La domanda di sosta di tipo residenziale equivale, per caratteristiche, a quella di lungo periodo quindi, con alto coefficiente di occupazione dello stallo e basso indice di rotazione.

Per poter valutare la domanda di sosta dei residenti si è ritenuto utile aggiungere alla Tab. 4-1 anche una colonna indicante il numero di famiglie residenti in ciascuna zona del C.S. e della City.

Infine nella Tav. 4-1 è illustrata graficamente la distribuzione e l'entità degli spostamenti attratti da ciascuna zona del Centro Abitato di Asti nel periodo di punta mattutino 6.00-9.00.

Questa tavola è estremamente interessante in quanto mostra dove sono concentrate le maggiori zone di attrazione della Città, oltre che essere di grande utilità per la successiva stima della distribuzione degli spostamenti lungo le diverse direttrici di accesso al C.S.

#### **4.4. STIMA DELLA DOMANDA DI SOSTA PER TIPO E PER ZONA DEL C.S.**

Noti i movimenti di auto in entrata e in uscita da ciascuna zona del C.S. è stata stimata la corrispondente domanda di sosta prodotta dagli spostamenti stessi.

La stima della domanda di sosta è stata effettuata secondo tre tipologie, ovvero:

- la domanda di sosta di lungo periodo;
- la domanda di sosta di breve periodo;
- la domanda di sosta dei residenti;

Nella Tab. 4-2 è riportato il quadro di dettaglio circa la stima della domanda di sosta, suddivisa per zona censuaria e aggregata per "Zona di parcheggio".



#### 4.4.1 Domanda di sosta di lungo periodo

La domanda di sosta di lungo periodo è stata ipotizzata costituita dalla sommatoria delle due seguenti aliquote di spostamenti in auto, ovvero:

- il 76% di tutti i movimenti di auto in ingresso nelle zone del C.S. nel periodo mattutino 6.00-9.00; tale percentuale è stata assunta sulla base di esperienze analoghe e confermate da indagini sulle soste condotte ad Asti nel 1992-93. Rappresenta la quota di domanda di sosta generata dagli spostamenti pendolari aventi destinazione nelle zone del C.S. che, tuttavia, può non coincidere con la possibilità di trovare parcheggio nella zona stessa.
- il 14% di tutti i movimenti di auto in ingresso nelle zone del C.S. nel periodo mattutino 9.00-12.00; tale percentuale è stata assunta sulla base di esperienze analoghe e confermate da indagini sulle soste condotte ad Asti nel 1992-93. Rappresenta la quota di domanda di sosta generata dagli spostamenti pendolari aventi destinazione nelle zone del C.S.. Anch'essa non necessariamente coincide con la possibilità di trovare parcheggio nella zona stessa.

Come si può evincere dalle percentuali su esposte, la maggior quantità di spostamenti che genera una domanda di sosta di lunga durata si concentra nel periodo di punta mattutino, pur registrandosi la presenza di una aliquota, seppur di minore entità, anche nelle cosiddette ore di morbida.

La domanda di sosta di lunga durata ha la caratteristica di presentare un elevato coefficiente di occupazione della sosta ed un basso indice di rotazione.

#### 4.4.2 Domanda di sosta di breve periodo

La domanda di sosta di breve periodo è stata ipotizzata costituita dalla sommatoria delle due seguenti aliquote di spostamenti in auto:

- il 24% di tutti i movimenti di auto in ingresso nelle zone del C.S. nel periodo mattutino 6.00-9.00; tale percentuale è stata assunta sulla base di esperienze analoghe e confermate da indagini sulle soste condotte ad Asti nel 1992-93. Rappresenta la quota di domanda di sosta generata dagli spostamenti non sistematici aventi destinazione nelle zone del C.S. Può non coincidere con la possibilità di trovare parcheggio nella zona stessa.
- l' 86% di tutti i movimenti di auto in ingresso nelle zone del C.S. nel periodo mattutino 9.00-12.00; tale percentuale è stata assunta sulla base di esperienze analoghe e confermate da indagini sulle soste condotte ad Asti nel 1992-93. Rappresenta la quota di domanda di sosta generata dagli spostamenti non sistematici aventi destinazione nelle zone del C.S. Può non coincidere con la possibilità di trovare parcheggio nella zona stessa.



Come si può evincere dalle percentuali su esposte, la maggior concentrazione di spostamenti di tipo non sistematico, ovvero quelli che generano una domanda di sosta di breve durata, si concentra nel periodo mattutino, pur registrandosi la presenza di una aliquota, seppur di minore entità, anche nelle cosiddette ore di punta.

La domanda di sosta di breve durata ha la caratteristica di presentare un basso coefficiente di occupazione della sosta ed un elevato indice di rotazione.

A differenza delle soste di lunga durata, questo tipo di domanda di sosta comporta pertanto, a parità di stalli auto, una più elevata offerta giornaliera di soste.

#### 4.4.3 Domanda di sosta dei residenti

La domanda di sosta dei residenti è stata calcolata sulla base delle seguenti ipotesi di base, ovvero:

- che a ciascuna famiglia residente nella generica zona corrispondano n. 1,5 auto-famiglia;
- che, per ogni zona considerata, venga calcolata la domanda di sosta totale dei residenti come differenza tra il numero di auto dei residenti stessi (uguale al nr. di famiglie) e il numero di auto in uscita dalla zona stessa nel periodo mattutino 6.00-12.00, così come calcolato attraverso le elaborazioni effettuate con il modello e riportate nella Tab. 4-1;
- che il calcolo della domanda di sosta su strada dei residenti venga effettuato sottraendo alla domanda di sosta totale dei residenti il numero di posti auto privati posseduti dai residenti della generica zona. In mancanza di dati reali circa la consistenza dei posti auto privati è stato stimato che, circa il **39%** della domanda di sosta su strada dei residenti, sia assolta dalla presenza di posti auto privati, corrispondente all'ipotesi che solo il **28% delle famiglie residenti possieda un posto auto privato**.

La domanda di sosta dei residenti assume le stesse caratteristiche della domanda di lunga durata, ovvero presenta un elevato coefficiente di occupazione della sosta ed un basso indice di rotazione.

#### 4.4.4 Analisi dei risultati

Dalla Tab. 4-2 si possono trarre alcune considerazioni, ovvero:

**circa l'entità della domanda di sosta totale:**

è stata stimata complessivamente una domanda di sosta totale nel C.S. pari a circa 8.000 posti auto nel periodo mattutino 6.00-12.00;



**circa la ripartizione della domanda di sosta per tipologia:**

i risultati evidenziano come degli 8.000 p.a. di domanda totale, quasi il 37% (circa 3.000 p.a.) è rappresentata da soste di lunga durata, così come la domanda dei residenti (circa 3.000 p.a.), mentre la restante quota del 25% di domanda è rappresentata dalla sosta di breve durata.

**circa la domanda di lungo periodo:**

essa risulta quasi interamente concentrata nel periodo di punta mattutino coincidente con l'arrivo degli spostamenti pendolari, il 93% del totale, ovvero quasi 2.800 p.a. sui 3.000 circa complessivi;

**circa la domanda di breve periodo:**

essa risulta maggiormente concentrata nel periodo 9.00-12.00, con oltre 1.130 p.a. (quasi il 57%), seppur si registrino oltre 800 p.a. anche nel periodo mattutino di punta;

**circa la domanda di sosta dei residenti:**

essa è stata stimata in circa 3.000 p.a., che rappresenta poco più del 38% della domanda totale e il 30% circa delle auto delle famiglie residenti. Dato interessante è quello relativo ai movimenti di auto in uscita dal C.S. che, a fronte di oltre 6.800 famiglie residenti, assomma a circa 5.200 spostamenti di auto, pari al 76% delle famiglie residenti e circa il 50% delle auto dei residenti.

**circa la ripartizione della domanda di sosta per zona di parcheggio:**

le maggiori concentrazioni di attrazioni di spostamenti (6.00-12.00), assunte eguali alla potenziale domanda di sosta (eccetto residenti), si registrano rispettivamente:

- nella City (versione PGTU):        oltre 1.338 p.a. (il 27,1% della domanda totale);
- nella zona Gramsci:                circa 1.075 p.a. (il 21,7% della domanda totale);

Da sole queste due zone assorbono il **48,8%** della domanda di sosta totale del C.S.

Il restante 50% circa di domanda è più o meno ripartito uniformemente tra le varie zone, ovvero:

- nella zona Don Minzoni:        circa 664 p.a. (il 13,4% della domanda totale);
- nella zona Morelli:                circa 471 p.a. (il 9,5% della domanda totale);
- nella zona Crispi                :        circa 501 p.a. (il 10,1% della domanda totale);
- nella zona Osp. vecchio:        circa 413 p.a. (l' 8,4% della domanda totale);
- nella zona Parco Resist.:        circa 410 p.a. (l' 8,3% della domanda totale);

Segue la zona Alfieri con soli 73 p.a.. Il caso della zona Alfieri, come per la P.zza Campo del Palio sono emblematici per far comprendere come l'attrazione di una zona non debba necessariamente coincidere con la presenza di parcheggi, bensì piuttosto con la presenza di strutture lavorative, commerciali, residenziali ecc..

In tal senso una zona coincidente con Piazza del Palio non potrà essere attrazione di alcuno spostamento (fatta eccezione per i giorni di mercato) in quanto priva di infrastrutture sia



residenziali (poli di produzione) che lavorative (poli di attrazione). Per contro, nella realtà, in essa trovano quotidianamente sosta quasi 1.500 auto.

Ciò significa che la conoscenza delle zone a maggior attrazione è per l'operatore di grande importanza per sapere quale sarà la destinazione "ideale" e "finale" dell'utente, ciò al fine di valutare se l'offerta di parcheggio (non necessariamente quella della zona stessa ma anche quella delle zone limitrofe) sia in grado di soddisfare questa **"domanda potenziale"**.

#### **4.5. STIMA DELLA DOMANDA DI SOSTA DEL C.S. PER DIRETTRICE DI PROVENIENZA**

L'ultima analisi sulla domanda di sosta è stata condotta ai fini della conoscenza delle principali direttrici di provenienza degli spostamenti aventi destinazione finale, ideale, all'interno delle zone del Centro Storico, City inclusa.

A fronte:

- dei dati sui volumi di traffico rilevati a novembre 2002 dalla Provincia di Asti, lungo le principali direttrici di accesso alla Città di Asti, ovvero:
  - C.so Alessandria,
  - C.so Savona,
  - C.so Torino,
  - C.so Ivrea,
  - C.so Casale,rilievi effettuati per le 24 ore della giornata ed estesi per una settimana,
- dei dati di traffico e dei dati sulle attrazioni delle singole zone del Centro Abitato, ottenuti attraverso la simulazione condotta con il modello di traffico QRSII&GNE nel periodo 6.00-9.00 (periodo di punta significativo della giornata);
- del confronto dei dati rilevati e dei dati oggetto di simulazione che mostrano una significativa convergenza;

è stato possibile stimare, dei 3.626 spostamenti aventi destinazione nel C.S. nel periodo 6.00-9.00, quale sia la loro ripartizione, in valore assoluto e percentuale, sulle diverse direttrici di accesso al C.S. stesso.

##### **4.5.1 Analisi dei Risultati**

Nella Tab. 4-3 sono riportati i risultati di dettaglio della stima operata, mentre nella Tav. 4-2 sono illustrate graficamente le direttrici di accesso e le zone di attrazione nel periodo di punta mattutino.





Dall'esame dei risultati si possono trarre alcune considerazioni, ovvero:

- la direttrice di maggior carico veicolare di accesso alla Città risulta essere C.so Alessandria che, nel periodo 6.00-9.00, fa registrare circa 3.145 veicoli in ingresso e quasi 3.000 in uscita. Essa è seguita da C.so Savona e C.so Torino che contano, rispettivamente, circa 2.600 e 2.065 veicoli in accesso. C.so Ivrea e C.so Casale hanno minore portata, pari a poco meno di 1.200 veicoli nelle 3 ore di punta mattutine.
- il bilancio complessivo tra i veicoli in ingresso ed in uscita dalla Città di Asti, nel periodo di punta mattutino, fa registrare un saldo positivo a favore degli ingressi (+ 1.327 veicoli), con 10.171 veicoli in accesso ad Asti e 8.844 veicoli in egresso.
- delle 3.626 destinazioni di auto che fanno registrare le varie zone del C.S., si registrano le seguenti ripartizioni percentuali tra direttrici:
  - il 30,9% circa ha provenienza lungo la direttrice di C.so Alessandria;
  - il 25,6% circa ha provenienza lungo la direttrice di C.so Savona;
  - il 20,3% circa ha provenienza lungo la direttrice di C.so Torino;
  - il 11,6% circa ha provenienza lungo la direttrice di C.so Casale;
  - il 11,5% circa ha provenienza lungo la direttrice di C.so Ivrea;



## CAP. 5

### PIANO DELLE SOSTE E DEI PARCHEGGI OBIETTIVI E STRUTTURA ORGANIZZATIVA

#### 5.1 STRUTTURA ORGANIZZATIVA DEL PIANO PARCHEGGI

Come esposto in premessa, il nuovo Piano dei Parcheggi (P.P.) mira, dal punto di vista strategico, al soddisfacimento dei due principali indirizzi guida previsti dal P.G.T.U., ovvero:

- configurare la nuova "**mappa di zonizzazione**" dell'area urbana di Asti non più secondo 3, bensì secondo 4 anelli concentrici a regolamentazione omogenea della mobilità;
- conseguire l' "**integrazione dei diversi Sistemi di Trasporto**".

In quest'ottica il **Piano delle Soste e dei Parcheggi** si pone l'obiettivo di realizzare fisicamente lo "schema di zonizzazione della Città" proposto nel P.G.T.U., cercando di restituire al tessuto urbano la propria funzionalità.

**In fase di consultazione in sede di Agenda 21**, anche sul Piano della ZTL e ZTM, sono state formulate una serie di osservazioni, soprattutto sull'estensione della Zona Z.T.L.; molte delle quali accolte e quindi integrate nei relativi Piani di dettaglio.

L'accoglimento delle suddette osservazioni ha portato come conseguenza il **ridisegno fisico dei limiti della Zona Z.T.M.** (seppur in modo assai limitato) ma, soprattutto quelli che **delimitano la Zona Z.T.L.** che ha subito una consistente riduzione dei suoi confini rispetto a quelli previsti originariamente.

Con questo nuovo aggiornamento del "Piano di dettaglio delle soste e dei parcheggi", vengono introdotte alcune modifiche messe a punto dall'Amministrazione Comunale che, in linea di principio prevedono:

- il mantenimento dei limiti della Z.T.L. così come definita nella versione 03-06-2004 del Piano, con la sola modifica riguardante la suddivisione della City secondo due "zone di sosta" per i residenti (Zona EST e Zona OVEST);
- il sostanziale mantenimento dei limiti della Z.T.M. (con le eccezioni riguardanti l'esclusione di Piazza Lugano, Piazza Vittorio Veneto e C.so Dante nella tratta tra L.go Martiri e P.zza V. Veneto) ma con l'introduzione di un anello interno alla Z.T.M. che delimita e definisce due diverse aree per tipo di regolamentazione delle soste. Una più esterna con "**soste libere**" ed una più interna con "**soste a pagamento**". Per quest'ultima è stata prevista anche una differente suddivisione in "zone" che ora, sia per i residenti che per l'uso degli abbonamenti, sono diventate quattro, ovvero: *Zona Nord, Sud, Est e Ovest*.



- per quanto riguarda la politica tariffaria, per le soste a pagamento è stata prevista una revisione, in ribasso, delle tariffe. Su tale aspetto il Piano continua tuttavia a fornire dati sintetici e di principio, delegando al relativo “Regolamento” redatto dall’Amministrazione Comunale il vero e proprio prospetto tariffario completo.

Tutto ciò premesso, per quanto concerne estensione spaziale, temporale e regolamentazione della Zona ZTL e ZTM. si fa esplicito rimando al relativo Piano di dettaglio, mentre per la valutazione delle soste e dei parcheggi, nel presente Piano sono state recepite le osservazioni su esposte e quindi sono stati ricalcolate le soste e i parcheggi per singole Zone così come ridefinite.

Il nuovo schema di zonizzazione della Città verrà attuato attraverso i seguenti interventi:

- 1) definendo il perimetro della porzione centrale dell'area del **Centro Storico**, denominata "**City**", a cui attribuire una migliore fruibilità pedonale e residenziale, riducendo laddove possibile la possibilità di sosta su strada, consentendo la sosta ai soli residenti (a tariffa annua minima) e, in taluni spazi e tempi definiti, riservandola agli operatori economici ma, allontanando inesorabilmente la sosta di lunga durata. Tale obiettivo è conseguibile attraverso l'istituzione di una Zona a Traffico Limitato (Z.T.L.) di tipo rigido, ovvero estesa alle 24 ore con l'eccezione per qualche categoria di utenza, tra cui quella dei residenti.
- 2) definendo il perimetro della porzione di area denominata "**Centro Storico**", a cui applicare una regolamentazione delle soste chiara ed efficace sugli spazi disponibili.

Con l'introduzione delle modifiche al Piano, la Zona Z.T.M. sarà caratterizzata dalla presenza sia di soste libere che a pagamento. Ciò tuttavia pur mantenendo il principio della omogeneità di regolamentazione della viabilità.

A tal fine, la Z.T.M. sarà caratterizzata dalla presenza di un nuovo “anello interno” che farà da linea di delimitazione tra soste libere e a pagamento.

La corona circolare più esterna sarà con soste libere mentre, la corona circolare che perimetrerà la City sarà con soste a pagamento e sarà suddivisa in quattro zone (secondo i quadranti geografici) per quanto riguarda la sosta dei residenti e quella con uso di abbonamento mensile.

Essa prevederà agevolazioni tariffarie per la sosta di lunga durata e sanzioni inesorabili per la sosta illegale. Come per la City anche nella Zona ZTM con sosta a pagamento sarà consentita la sosta ai residenti, secondo le zone di residenza, alla stessa tariffa annua minima prevista per i residenti nella City.

- 3) nel **Centro Abitato**, promuovendo la realizzazione di alcuni nuovi parcheggi nelle aree con l'attuale maggior necessità di parcheggio o, meglio, con il minor grado di soddisfacimento della domanda di sosta.



Parallelamente il **Piano delle Soste e dei Parcheggi** è finalizzato al conseguimento del secondo obiettivo che sta alla base degli indirizzi del P.G.T.U., ovvero quello di realizzare un Sistema Integrato dei Trasporti, attraverso la previsione di realizzazione di un "**sistema di parcheggi di corrispondenza**", per favorire l'interscambio tra l'automobile e l'autobus.

Essi saranno dislocati lungo il perimetro del Centro Abitato, in corrispondenza di tutte le principali direttrici di accesso alla Città. Tali parcheggi agevoleranno gli automobilisti in ingresso nella Città a lasciare l'auto nel parcheggio di corrispondenza per proseguire il viaggio verso il Centro con l'autobus, ad una tariffa agevolata rispetto a quella prevista per la sosta nel C.S..

Tuttavia, affinché il Piano dei Parcheggi, ovvero la sua attuazione, conduca ai risultati esposti è necessario che si verifichino due condizioni fondamentali:

- la prima, è che i **Cittadini** siano rispettosi della nuova concezione di sosta e di viabilità che scaturisce dal piano;
- la seconda, è che **l'Amministrazione Comunale** attui una politica della regolamentazione e del controllo tanto efficiente quanto rigorosa.

Il miglior piano non potrà dare risultati alcuni se i cittadini non ne rispettano i dettati, ovvero se l'Amministrazione non li fa rispettare.

Affinché queste condizioni si verifichino è tuttavia di fondamentale importanza che i **cittadini di Asti conoscano il Piano e la sua filosofia**. Ciò è possibile solo attraverso una seria e massiccia **campagna di informazione** che porti a conoscenza di tutti i reali vantaggi che si potrebbero avere attraverso l'attuazione delle misure previste dal nuovo Piano dei Parcheggi.

Nella Tav. 5-1 è illustrata la Struttura organizzativa del Piano Parcheggi, con la suddivisione in zone omogenee e la viabilità urbana gerarchizzata.

## 5.2 OBIETTIVI DEL PIANO DEI PARCHEGGI

Gli obiettivi finali che si vogliono conseguire con il Piano delle Soste e dei Parcheggi in attuazione del P.G.T.U., possono pertanto essere sintetizzati nei seguenti punti:

- riqualificare il tessuto urbano e quello viario attraverso l'attuazione di una politica della regolamentazione del traffico e delle soste secondo aree urbane omogenee e funzionali;
- disincentivare progressivamente l'uso dell'automobile a misura che si proceda verso il centro urbano, adottando uno lo schema di zonizzazione proposto dal PGTU ad anelli



concentrici, a favore dell'uso di altri modi di trasporto a minor "impatto ambientale" (piedi, bici, autobus, ecc.) ;

- promuovere la mobilità pedonale e ciclabile nell'area storica più pregiata della Città migliorando la qualità della vita sociale cittadina ed eliminando il traffico di attraversamento del C.S., mediante l'estensione dell'attuale area Z.T.L., configurandola non come un insieme di vie ZTL, bensì come una zona ZTL omogenea e ciò non solo dal punto di vista spaziale ma anche da quello della regolamentazione. Contestualmente si limiteranno fortemente i fenomeni legati sia all'inquinamento atmosferico che da rumore, oltre che dall'impatto visivo delle auto in sosta, legale e illegale, con occupazione del suolo a discapito della fruibilità dei cittadini.
- ridurre il fenomeno di congestionamento veicolare dalle vie del Centro Storico promuovendo contestualmente l'uso dell'autobus, attraverso l'istituzione di una omogenea zona con parcheggio a pagamento estesa a tutto il Centro Storico e, con regime di circolazione a Traffico Moderato (Z.T.M.). Ciò con conseguenti benefici anche e soprattutto in termini di minor inquinamento atmosferico e da rumore e maggior fruibilità pedonale;
- favorire e promuovere l'integrazione tra i diversi modi di trasporto, attraverso la creazione di un "Sistema di Parcheggi di Corrispondenza - Park & Ride" dislocati lungo il perimetro del Centro Abitato lungo le direttrici di accesso all'area urbana.

Tutti questi obiettivi sono stati tradotti graficamente nelle Tavole dalla n. 5-2 alla 5-6.



## CAP. 6

### PIANO DELLE SOSTE E DEI PARCHEGGI LA NUOVA OFFERTA DI SOSTA

#### 6.1 GENERALITA'

Il Piano delle Soste e dei Parcheggi prevede l'istituzione di una mappa delle soste e dei parcheggi e la loro relativa regolamentazione, nell'area urbana di Asti, strettamente correlata alla zonizzazione operata individuando 4 macro-zone, ovvero:

- zona verde;
- zona blu (interna alla Z.T.M.);
- zona bianca (interna alla Z.T.M.);
- zona bianca (esterna alla Z.T.M.);

Alla **zona verde** appartengono le soste ed i parcheggi che ricadono nell'ambito dei confini della City (ZTL).

Alla **zona blu** appartengono tutte le soste ed i parcheggi ricadenti nei limiti fisici dell'anello interno al Centro Storico (ZTM).

Alla **zona bianca** appartengono tutte le soste ed i parcheggi appartenenti:

- all'anello più esterno ricadente nel C.S. (Z.T.M.);
- a tutti i n. 10 Settori di Traffico in cui è stato zonizzato il Centro Abitato.

L'offerta di parcheggio di ciascuna delle 4 zone è caratterizzata dai seguenti elementi:

- è rivolta a soddisfare determinate tipologie di domanda di sosta;
- è regolamentata in modo omogeneo nell'ambito di ciascuna zona;
- è soggetta ad una tariffazione omogenea per ciascuna zona.

Oltre a questi provvedimenti il P.P. prevede una nuova articolazione delle modalità e delle tipologie di sosta, ovvero:

- *Sosta libera*

Laddove le caratteristiche geometriche dei flussi veicolari lo consentono il piano favorisce l'estensione della possibilità di sosta libera, tuttavia limitata ai soli ambiti dei Settori di Traffico, denominati come ZONA BIANCA. Inoltre per garantire modalità di sosta quanto più possibile ordinate, dovrà essere predisposto il riordino dell'attuale segnaletica orizzontale e la sua estensione con l'individuazione di nuove aree di parcheggio.



- *Sosta a pagamento*

E' prevista, seppur con diversi sistemi di tariffa e modalità di regolazione, negli ambiti della City (ZONA VERDE) e in quelli del Centro Storico (ZONA BLU).

Con l'introduzione a livello diffuso della tariffazione della sosta nelle zone ZTL e ZTM, è necessario prevedere forme di agevolazione per i residenti, con l'istituzione di appositi abbonamenti annui.

Il Codice della Strada, all'art. 7 consente espressamente alle Amministrazioni Comunali di scegliere se offrire la possibilità di sosta ai residenti a titolo gratuito o a titolo oneroso.

Il **sistema di tariffazione** dovrebbe prevedere una tariffazione differenziata per zona e promuovere l'**integrazione tariffaria**.

A questo proposito il P.P. prevede la realizzazione di un "**Sistema di Parcheggi di Corrispondenza - P&R**", localizzati ai confini del Centro Abitato la cui tariffazione risulti integrata a quella prevista per l'utilizzo dell'autobus.

Nel seguito si esaminano nel dettaglio.

Si precisa che, rispetto ai posti auto rilevati nel corso della "indagine di campo" effettuata nel Gennaio - Febbraio 2003, i cui risultati sono riportati nel Cap. 3, possono risultare delle differenze in termini di posti auto con il piano di progetto, ciò a causa di:

- eliminazione di parcheggi prima previsti in Z.T.M., che ora ne sono stati esclusi (es. Piazza Lugano);
- previsione di realizzazione di nuovi stalli soprattutto nella Z.T.L. grazie alla creazione di sensi unici di marcia, già considerati nell'ambito del progetto, ma non ancora esistenti;
- nuove stime fornite dall' A.S.P. circa alcune grandi aree di parcheggio (es. Ex Colli di Felizzano) per le quali si era assunto il dato fornito dal progetto del parcheggio e non oggetto di rilevazione diretta;
- altre svariate cause minori (presenza di cantieri, dehors, ecc...)

## 6.2. L'OFFERTA DI SOSTA NELLA «CITY» - ZTL (ZONA VERDE)

L'obiettivo fondamentale da perseguire al fine di ottenere un più razionale utilizzo delle soste su strada e dei parcheggi è quello di **dissuadere la penetrazione nell'area centrale della Città soggetta a ZTL**, con limitazione del traffico estesa all'intera giornata fatta l'eccezione solo per alcune categorie di utenti.

Ciò è possibile attuando gli interventi nel seguito descritti.



Per quanto riguarda la **regolamentazione della sosta**, essa è rivolta al soddisfacimento delle seguenti tipologie di domanda di sosta:

- la sosta dei residenti, in spazi pubblici e privati,
- la sosta dei veicoli che effettuano operazioni di carico e scarico delle merci per un periodo massimo di 60 minuti nella fascia oraria dalle 6,00 alle 10,30 e dalle 15,30 alle 17,30;
- le altre categorie di utenti che occasionalmente possono accedere alla ZTL in funzione di autorizzazioni specifiche definite nell'ambito del “**Regolamento di autorizzazione all'accesso-egresso nella ZTL**” definito dall'Amministrazione Comunale.

Circa l'**offerta di parcheggio**, allo stato attuale, complessivamente sono presenti nell'area soggetta a regime di ZTL, **301 posti auto**, dei quali 41 posti auto ricadono su vie ZTL situate fuori dai limiti della City.

Poiché gli interventi sulla rete viaria previsti dal P.G.T.U. non comporteranno la perdita di alcuna sosta, ne consegue che l'offerta di parcheggio prevista in progetto nella City (ZTL) sarà come minimo pari a quella attuale.

In definitiva i posti-auto disponibili nella zona "ZTL" si attestano sulle **301 unità**, di cui:

- n. 123 soste su strada;
- n. 178 soste su Piazza.

Per quanto riguarda la sosta dei residenti, la Z.T.L. è stata suddivisa in due zone, ovvero:

	<u><i>Totale stalli</i></u>	<u><i>Soste</i></u>	<u><i>Parcheggi</i></u>
- <i>Zona Est</i>	146 p.a.	71	75
- <i>Zona Ovest</i>	155 p.a.	52	103

I residenti nelle due Zone della ZTL avranno la possibilità, a causa della carenza di posti auto interni, di trovare parcheggio fuori dai limiti della ZTL, tuttavia entro le rispettive Zone della ZTM immediatamente adiacenti, ovvero la Zona Est e la Zona Ovest della ZTM.

Nella Tavola 6-1 e Tabelle 6-1, 6-2 e 6-3 nelle è riportato il quadro di dettaglio dell'offerta di parcheggio prevista dal P.P. nella City (ZONA VERDE), differenziate tra soste su strada e parcheggi su Piazza.

La disponibilità di posti-auto pubblici assomma pertanto a 301 unità, cui si deve sommare l'offerta di parcheggio privata, ovvero di proprietà dei residenti.





### 6.3. L'OFFERTA DI SOSTA NEL «CENTRO STORICO» - ZTM (ZONA BLU)

La **regolamentazione della sosta** nel **Centro Storico** è rivolta al soddisfacimento delle seguenti tipologie di domanda di sosta:

- **domanda di sosta dei residenti:**  
essa deve essere soddisfatta in prossimità delle abitazioni, al fine di ridurre al minimo i percorsi iniziali e/o terminali degli spostamenti.
- **domanda di sosta a rotazione, ad esempio per acquisti e servizi:**  
essa deve essere soddisfatta in prossimità del luogo di destinazione, con percorsi pedonali che possono raggiungere i 300 - 400 m, considerando l'incidenza dello spostamento terminale in relazione al tempo di sosta.
- **domanda di sosta pendolare:**  
essa deve essere soddisfatta all'esterno della City o a monte lungo le direttrici di penetrazione.

In relazione alle **modalità di gestione dei parcheggi**, all'interno del Centro Storico, è prevista l'istituzione di una ZONA BLU, caratterizzata tutta da **soste a pagamento** che prevedano, tuttavia, forme di agevolazione per particolari categorie di utenti quali i residenti e i lavoratori pendolari, come sarà meglio descritto nel capitolo dedicato alla regolamentazione delle soste.

Infine, per quanto riguarda l'**offerta di parcheggio** nella Z.T.M. (Centro Storico), allo Stato Attuale i posti auto disponibili sono complessivamente pari a **4.449 unità**, di cui:

- n. 2.293      soste su strada;
- n. 2.156      soste su Piazza.

A questi vanno aggiunti ulteriori **1.488 posti** auto ubicati in Piazza del Palio, tutti regolati come soste libere, che pur essendo situati fuori dai limiti del C.S. risultano posizionati immediatamente a ridosso della stessa City, rappresentando un importantissimo bacino di parcheggio per il centro cittadino.

Sommando questi ultimi parcheggi a quelli del Centro Storico, risulta una **offerta di sosta complessiva** pari a **5.937 posti auto**, zone ZTL escluse.

Nell'ambito del C.S. (Z.T.M.) il Piano, in modifica rispetto alla versione del 03/06/2004, prevede la seguente suddivisione per zone omogenee:

- n. 3.033      posti auto con sosta libera;
- n. 2.904      posti auto con sosta a pagamento.



In particolare delle **2.904 soste a pagamento nella Z.T.M.**, sono previste n. 4 aree/piazze che si differenziano per tipologia della regolamentazione (sosta per un massimo di 2 ore) e tariffa (più elevata), per un totale di **241 posti auto**.

Questi parcheggi, denominati come “**parcheggi a tariffa differenziata**”, introdotti al fine di garantire una maggior rotazione giornaliera, sono i seguenti:

- **Piazza Cairoli** : 40 p.a.;
- **Piazza Medici**: 46 p.a.;
- **Piazza Catena**: 109 p.a.;
- **Piazza Astesano**: 46 p.a. (inclusa Via de Rolandis, Via Costa, tratta di Via Brofferio)

In via transitoria anche per il parcheggio di **Piazza Statuto** (n. 56 p.a.) è prevista la stessa tariffazione differenziata delle su indicate Piazze.

In relazione alle **modalità di gestione dei parcheggi**, in questa zona non è pertanto prevista la sosta di lungo termine ma unicamente quella di **breve o brevissima durata**. Tale obiettivo si ottiene attraverso l'introduzione in tale zona di tariffe più elevate e di una rotazione elevata con un massimo della durata della sosta di 2 ore.

Non sono previste pertanto forme di agevolazione mediante abbonamenti.

I restanti **2.663 posti auto a pagamento della Z.T.M.** sono stati suddivisi in quattro zone, secondo i parametri geografici di appartenenza, ovvero:

	<u><i>Totale stalli</i></u>	<u><i>Soste</i></u>	<u><i>Parcheggi</i></u>
- <i>Zona Nord</i>	536 p.a.	270	266
- <i>Zona Sud</i>	501 p.a.	383	118
- <i>Zona Est</i>	1.151 p.a.	279	872
- <i>Zona Ovest</i>	475 p.a.	271	204

L'Amministrazione Comunale ha peraltro in corso avanzato di progetto la previsione di realizzare, nel breve periodo (1-2 anni), **nuove aree di parcheggio pubblico**.

In punto è allo prevista la realizzazione dei seguenti nuovi parcheggi, così come risultano illustrati nella Tav. 6-2.

- parcheggio nuovo Tribunale: n. 250 posti auto
- parcheggio "Mauriziano": n. 120 posti auto

per un totale di ulteriori **370 posti auto** all'interno della Z.T.M., oltre a quelli di P.zza Torino e ad un nuovo parcheggio da prevedersi nella zona di Viale Partigiani (rifugio



antiaereo), dei quali tuttavia, quelli del Nuovo Tribunale saranno a servizio esclusivo del personale del Tribunale stesso.

In conclusione, le **previsioni a breve termine** (entro 1-2 anni) del P.P. sono quelle di poter dotare il Centro Storico di Asti (Z.T.M.) di un **numero complessivo di posti auto** pari a circa **4.950 unità** di cui:

- n. 4.449 p.a. soste (**immediatamente disponibili**), ovvero:
  - n. 2.752 p.a. soste libere
  - n. 3.185 p.a. soste a pagamento
- oltre n. 500 c.a. soste su Piazza (**in progetto - con previsione a circa 1-2 anni**)

Le Tabelle 6-4, 6-5 e la Tavola 6-1 contengono il **quadro di dettaglio dell'offerta di parcheggio** presente nella ZONA BLU, differenziata tra soste su strada e parcheggi su Piazza.

In particolare i dati sulle soste su strada della ZONA BLU sono stati aggregati secondo "zone di parcheggio", così come risultano delimitate nella Tavola 6-3.

#### **6.4. L'OFFERTA DI SOSTA NEL CENTRO ABITATO**

L'offerta di sosta nel C.A. non è stata oggetto di rilevazione diretta.

Tuttavia per consentire un adeguato soddisfacimento della domanda di sosta del C.A. e/o della domanda di sosta diretta nel C.S. che sosta fuori dai limiti del C.S., l'Amministrazione Comunale di Asti ha in previsione di progetto e/o di realizzazione una serie di parcheggi.

Nella Tav. 6-2 sono riportati sia l'ubicazione che la capienza dei parcheggi in progetto, la cui capacità complessiva sfiora i **1.500 posti auto**.

#### **6.5. L'OFFERTA DI SOSTA DEI PARCHEGGI DI CORRISPONDENZA – P&R**

Al fine di agevolare e promuovere l'utilizzo dell'autobus per gli spostamenti pendolari diretti verso il Centro Storico, il Piano Parcheggi prevede la realizzazione di "parcheggi di corrispondenza" del tipo Park&Ride.

Trattasi di aree di parcheggio a raso, di dimensione variabile dai 100 ai 200 posti auto, ubicate in corrispondenza del limite del Centro Abitato e dotate di fermata attrezzata dell'autobus.

Tali parcheggi hanno la caratteristica di essere riservati esclusivamente a utenti che parcheggiano l'auto per proseguire il viaggio verso il centro città in autobus.

L'integrazione tra i due modi di trasporto viene agevolata attraverso una formula di pagamento di una tariffa integrata auto+bus, vantaggiosa rispetto al pagamento del parcheggio nel C.S.



In punto i parcheggi di corrispondenza in previsione sono in numero di 5, ovvero **ubicati lungo le 5 principali direttrici** di accesso alla Città ed hanno le seguenti capacità in termini di posti auto offerti:

- C.so Alessandria: 150 p.a.
- C.so Savona: 180 p.a.
- C.so Torino: 75 p.a.
- C.so Ivrea: 100 p.a.
- C.so Casale: 100 p.a.

Nella Tav. 6-2 sono illustrati i parcheggi di corrispondenza con la loro presunta ubicazione e la relativa capacità.



## CAP. 7

### IL GRADO DI SODDISFACIMENTO DELLA DOMANDA DI SOSTA

#### 7.1 LA DOMANDA DI SOSTA

Dal capitolo relativo alla valutazione della domanda di sosta (cfr. Cap. 4) si evince che la **domanda potenziale di sosta complessiva**, nella zona compresa nella corona del Centro Storico, risulta stimata in circa **8.000 posti auto**, di cui:

- il 36,6% circa di lungo termine (2.940 posti auto c.a.),
- il 24,9% circa di breve termine (2.000 posti auto c.a.),
- il restante 38,5% dei residenti che lasciano l'auto sul suolo pubblico durante l'intera giornata (3.088 posti auto).

La sintesi dei risultati dell'indagine relativa alla domanda di sosta di lungo termine è riportata nella Tab. 4-2 del Cap. 4.

La **domanda di sosta a lungo termine complessiva**, ovvero quella tipicamente sistematica (interessante cioè la mobilità di tipo pendolare), è pari a circa **3.000 posti auto**, così distribuita nell'arco della giornata:

- il 68,3 % circa del totale dalle 6.00 alle 9.00;
- il 31,7 % circa del totale dalle 9.00 alle 12.00

Le analisi per direttrice condotte nel Cap. 4 hanno rilevato inoltre che tale domanda risulta provenire dalle seguenti direttrici:

- C.so Alessandria, per il 30,9 % del totale,
- C.so Savona, per il 25,6%,
- C.so Torino, per il 20,3%,
- C.so Ivrea-Via XXV Aprile, per l'11,5%,
- C.so Casale-C.so Volta, per l'11,6%.

L'analisi dei dati, in funzione della zona di destinazione, ha poi evidenziato che una forte domanda di sosta a lungo termine si registra nelle zone della City, Gramsci e Don Minzoni.



La **domanda di sosta a breve termine**, nel Centro Storico, è circa pari a **2.000 posti auto**, così distribuita nell'arco della giornata:

- il 57% circa del totale dalle 9.00 alle 12.00;
- il 43% circa del totale dalle 6.00 alle 9.00.

Quanto alla **domanda dei residenti**, le analisi hanno consentito di stimare la domanda diurna all'interno del Centro Storico, in 3.000 posti auto circa, dei quali 1.372 all'interno della City e della Zona Cattedrale che, come detto insieme definiscono l'originale delimitazione della City prevista dal PGTU.

## 7.2 LA STIMA DELL'OFFERTA DI SOSTA

Stimata la domanda di sosta, occorre valutare quale sia l'offerta di sosta esistente nello scenario di progetto.

A tal proposito occorre osservare come la reale offerta di sosta non coincida con il numero di "stalli" esistenti bensì come la stessa offerta sia strettamente correlata con la tipologia di domanda di sosta che deve soddisfare (cfr. Cap. 4.1).

La correlazione tra offerta e domanda di sosta si ottiene applicando al generico "posto auto" un apposito coefficiente, denominato "**indice di rotazione (i.r.)**" che fornisce l'indicazione sul numero di auto che lo stallo può ospitare "a rotazione" nell'arco del periodo di esercizio. L'indice di rotazione dello stallo varia in funzione della tipologia di domanda di sosta. Genericamente tale indice assumerà valori bassi per la domanda di sosta di lungo periodo e valori più elevati per la domanda di sosta di breve termine.

L'indice di rotazione è parimenti connesso al "**tempo di occupazione (t.o.)**" dello stallo auto, ovvero esso definisce il tempo (espresso in ore) in cui la generica auto occupa lo stallo stesso, sempre nel periodo di esercizio considerato.

Nella fattispecie, partendo dai dati noti sul numero di "**posti auto**" esistenti nel Centro Storico, la stima dell' "**offerta di sosta**" correlata alla domanda da soddisfare è stata effettuata applicando i seguenti "*indici di rotazione*", e relativi "tempi di occupazione" dello stallo, considerando un *periodo di esercizio giornaliero* pari a **11,5 ore-giorno (8.00-19.30)**:

- domanda dei residenti nella ZTL:            ***i.r. = 1,0***            *t.o. = 11,5 ore-giorno*
- domanda nella ZTM:
  - Zona a tariffa differenziata:            ***i.r. = 6,0***            *t.o. = 1,91 ore-giorno*
  - Zona ZTM a pagamento:            ***i.r. = 1,4***            *t.o. = 8,21 ore-giorno*
  - Zona ZTM libera:            ***i.r. = 1,4***            *t.o. = 8,21 ore-giorno*



L'applicazione di detti "indici di rotazione" è ampiamente e volutamente stata assunta in via cautelativa.

Ad esempio, l'indice di rotazione assunto per la Zona ZTM, pari a 1,4 presuppone che tutti i posti auto restino occupati ciascuno per oltre 8 ore al giorno. Situazione quest'ultima poco realistica ma molto cautelativa, ciò soprattutto per quanto riguarda i 2.663 p.a. a pagamento per i quali si presuppone che l'indice di rotazione non potrà realisticamente superare valori pari a 1,7-1,9, corrispondenti ad un tempo medio di occupazione giornaliera della sosta di circa 6,76-6,05 ore-giorno.

Pertanto, applicando i su esposti indici di rotazione è stata stimata l'**offerta di sosta** del Centro Storico che, come risulta dalla Tab. 7-1, risulta pari a:

▪ <b>City</b> (ZTL):	stalli = 301 p.a.	<i>offerta sosta = 301 p.a.</i>
▪ <b>Zona a tariffa differenziata:</b>	stalli = 241 p.a.	<i>offerta sosta = 1.446 p.a.</i>
▪ <b>C.S.</b> (ZTM tariffa bassa):	stalli = 2.663 p.a.	<i>offerta sosta = 3.728 p.a.</i>
▪ <b>C.S.</b> (ZTM libera):	stalli = 3.033 p.a.	<i>offerta sosta = 4.246 p.a.</i>

Corrispondente ad una offerta di sosta complessiva ZTL+ZTM pari a circa **9.721 posti auto**.

### 7.3 LA COMPARAZIONE "DOMANDA-OFFERTA" DI SOSTA

Per quanto riguarda l'offerta di sosta nel Centro Storico, nel complesso si può affermare che in un giorno feriale medio, l'**offerta di parcheggio prevista nella Z.T.M.** (Centro Storico) che assomma da subito **circa 9.720 posti auto**, di cui **301 p.a. nella City** (riservati ai residenti), sono ampiamente in grado di soddisfare la mobilità complessiva in ingresso nel Centro Storico e nella City che, come detto, si aggira sulle **8.030 unità totali**.

Nella Tab. 7-1 è riportato il quadro di dettaglio circa il grado di soddisfacimento della domanda di sosta del C.S e della City, differenziando:

- la **domanda di sosta**, per:
  - domanda di lungo termine,
  - domanda di breve termine,
  - domanda residua dei residenti,
- l'**offerta di sosta**, per
  - soste su strada,
  - parcheggi su Piazza.



- il **confronto domanda-offerta**, per:
  - differenza tra posti auto offerti e necessari;
  - coefficiente di occupazione dei parcheggi;
  - giudizio circa il grado di soddisfacimento.

Si rileva che il parcheggio di Piazza Campo del Palio, pur essendo fuori dai limiti della ZTM, sia per la sua dimensione che per la sua ubicazione situata a ridosso della ZTL, non poteva non essere considerato nel bilancio domanda-offerta.

Nel complesso, si può affermare come la domanda di sosta sia già oggi soddisfatta con l'attuale offerta di parcheggio, addirittura con **coefficiente di occupazione residuo del +17%** a favore dell'offerta, corrispondente a **+ 1.690 posti auto liberi**.

Tale valore sale al **+20%** se si considera la sola **Zona Z.T.M.** sia con soste libere che a pagamento con un saldo positivo a favore dell'offerta di ben **1.900 posti auto**.

Se da un punto di vista complessivo la domanda di sosta è “coperta” dai posti auto esistenti, qualche osservazione può essere invece formulata circa gli squilibri che emergono dal confronto domanda-offerta per singola zona di parcheggio.

In tal senso, dall'analisi dei dati che emergeva nell'ambito del documento del 03-06-2004 che aveva consentito la stima del grado di soddisfacimento per singola zona (*cosa ora non più possibile con l'attuale e diversa zonizzazione della ZTM*), che può tuttavia essere confermata in questo nuovo aggiornamento del Piano, le uniche zone che registrano uno squilibrio tra la domanda e l'offerta di sosta sono quelle situate nel settore meridionale del C.S., ovvero le zone già definite come Gramsci e Don Minzioni (**Sud e Sud-Ovest**).

Infatti, nelle suddette zone, a fronte di una domanda potenziale stimata in poco più di 2.700 posti auto, faceva riscontro una offerta di circa 1.508 posti auto, con un saldo negativo di circa 1.200 posti auto.

Tale squilibrio, compensato a livello generale dagli esuberi di parcheggio delle altre zone, porta a formulare considerazioni circa l'opportunità di dotare tale settore del C.S. di nuove aree di parcheggio.

Tutte le altre “zone” registrano invece un'ampio soddisfacimento della domanda con coefficienti di occupazione residui che andavano da +26% di posti auto liberi della ex Zona Alfieri-Ospedale (**Est**) al 29% della ex Zona Crispi-Morelli (**Nord**).

Numericamente insufficiente risulta l'offerta di parcheggio per i **residenti all'interno della City (Z.T.L.)** con una domanda di 511 posti auto per una offerta di 301 stalli. Lo squilibrio pari a 210 posti auto insoddisfatti (-70%) potrà essere tuttavia facilmente assorbito offrendo la possibilità ai residenti nelle due zone in cui è suddivisa la Z.T.L. (Est ed Ovest) di parcheggiare nelle zone limitrofe della Z.T.M., ovvero la Zona Ovest e la Zona Est.

Il saldo complessivo del +17% a favore dell'offerta di sosta nel C.S. (ZTL inclusa) ne rappresenta la dimostrazione numerica.





## CAP. 8

### SISTEMA DI REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA

#### 8.1 GENERALITA'

Come esposto in premessa, il P.P. istituisce un sistema di regolamentazione delle soste nell'ambito del Centro Abitato di Asti di tipo misto, con *soste libere e a pagamento*, pur tuttavia adottando una struttura organizzativa basata sulla omogeneità del sistema di regolamentazione delle soste adottato per le singole zone.

Omogeneità che riguarda oltre alla gestione delle soste anche la stessa regolamentazione della viabilità.

Nel seguito si esamina nel dettaglio il sistema di regolamentazione di ciascuna zona omogenea in cui è stato suddiviso il C.A. di Asti, ovvero:

- *la City;*
- *il Centro Storico;*
- *il Centro Abitato;*

oltre alla regolamentazione dei "Parcheggi di corrispondenza- P&R" previsti a corona del Centro Abitato.

Per ciascuna "zona omogenea" verranno descritti i principali elementi atti a descriverne il tipo di regolamentazione previsto, ovvero:

- la regolamentazione della viabilità;
- la regolamentazione delle soste;
- la politica tariffaria;
- la gestione ed il controllo delle soste.

Nelle Tabelle n. 8-1 e 8-2 sono riportati, in dettaglio, tutti gli aspetti relativi al tipo di regolamentazione delle soste, della viabilità e sulla politica tariffaria delle diverse zone appartenenti al Centro Storico ed alla City.



## 8.2 LA SOSTA NELLA CITY

Nella City, che rappresenta il "cuore" del C.S., è previsto un sistema di regolamentazione delle soste di tipo esclusivamente "**residenziale**" ed "**a titolo oneroso**", fatte poche altre limitate eccezioni di cui si dirà più oltre.

Ciò significa che all'interno del perimetro che definisce la zona "City" il parcheggio dell'auto è consentito sostanzialmente ai soli "residenti" all'interno della stessa, secondo le zone di residenza.

La Z.T.L. è stata infatti suddivisa in due sottozone di residenza, ovvero:

- Zona Est: 146 p.a.
- Zona Ovest: 155 p.a.

Questo sistema di regolamentazione delle soste è strettamente correlato all'adozione di un sistema di controllo della viabilità che prevede l'istituzione di una **Zona a Traffico Limitato (Z.T.L.)** di tipo "rigido".

### 8.2.1. Regolamentazione della viabilità

Seppur in fase di studio esecutivo nell'ambito di un apposito progetto di dettaglio, la Z.T.L. prevista per la City presenta le seguenti caratteristiche di regolamentazione, ovvero:

- **limitazione temporale**
  - giornaliera: pari alle 24 ore
  - settimanale: pari a sette giorni la settimana
  - annuale: estesa a tutto l'annofatte le seguenti eccezioni di cui al p.to successivo
- **limitazione per categorie di utenti e di veicoli:**  
tutti i veicoli a motore, ad eccezione di:
  - veicoli privati di residenti nella City (autorizzati);
  - veicoli privati (autorizzati) adibiti a carico/scarico merci ed esclusivamente in corrispondenza di stalli delimitati da segnaletica orizzontale e/o verticale ed in determinate fasce orarie giornaliere (6.00-10.30 e 15.30-17.30);
  - veicoli autorizzati occasionalmente ai sensi del "*Regolamento di autorizzazione all'accesso - egresso dalla ZTL*" redatto dall'Amministrazione Comunale.



### **8.2.2. Regolamentazione delle soste**

Ciò premesso, la regolamentazione della sosta nella City, segue le limitazioni imposte dal regime di Z.T.L. contenute nel dettaglio nell'apposito “Regolamento” predisposto dall'Amministrazione Comunale.

In sintesi in essa sarà consentita la sosta esclusivamente a:

- veicoli privati di residenti nella City (a pagamento);
- mezzi privati per il carico/scarico merci (nelle fasce orarie consentite dalla ZTL).
- veicoli autorizzati occasionalmente ai sensi del “Regolamento di autorizzazione all’accesso alla ZTL” redatto dall’Amministrazione Comunale.

Al fine di garantire il posto auto per i residenti nella City, a causa della carenza di posti auto all’interno della ZTL (301 p.a.), è prevista la possibilità per gli stessi di parcheggiare l’auto nella zona della ZTM adiacente.

In punto si prevede che i residenti nella Zona Est della ZTL possano parcheggiare anche nella adiacente Zona Est della ZTM, così come i residenti nella Zona Ovest della ZTL possano parcheggiare nella Zona Ovest della ZTM.

### **8.2.3. Politica Tariffaria**

La politica tariffaria prevista per le soste a pagamento della City prevede, nello scenario finale, come sola categoria di utenti ammessi al parcheggio su suolo pubblico, quella dei “residenti”, fatte altre poche eccezioni.

Per i residenti la sosta sarà consentita “a titolo gratuito” fino ad un massimo di n. 2 auto per famiglia. Oltre la seconda auto per famiglia la sosta prevederà il pagamento di una tassa annua, seppur minima.

### **8.2.4. Gestione e Controllo della sosta**

Il permesso di sosta nella City dovrà essere rigorosamente autorizzato dall'Amministrazione Comunale per mezzo di rilascio di apposito “PASS” abbinato alla targa del veicolo.

Dovrà essere sanzionata in modo inesorabile a:

- la sosta di veicoli non autorizzati;
- la sosta illegale, ovvero quella fuori dagli stalli, in quanto provoca intralcio, talora grave, al regolare deflusso veicolare,
- quella in zone soggetto a divieto di sosta e, ancor peggio, di sosta e fermata (particolare rigore sanzionatorio dovrà essere posto in corrispondenza delle fermate dell'autobus).

A tal proposito si ricorda che le soste su strada devono essere obbligatoriamente demarcate sulla pavimentazione per mezzo di strisce di colore blu (di forma e dimensioni a norma del Codice della Strada) obbligatoria per tutti gli stalli, siano essi sosta su strada che su Piazza.



### 8.3. LA SOSTA NEL CENTRO STORICO

Nel Centro Storico (C.S.), ovvero nella zona a forma di corona circolare che perimetra la City, è previsto un sistema di regolamentazione delle soste di tipo esclusivamente “**a titolo oneroso**”.

#### **8.3.1. Regolamentazione della viabilità**

Anche la regolazione della viabilità nel C.S. seguirà la regola dell'omogeneizzazione generalizzata della mobilità attraverso l'istituzione di una Zona a Traffico Moderato (Z.T.M.).

Anche per la realizzazione della Z.T.M. è in corso lo sviluppo di un Piano di dettaglio in attuazione del P.G.T.U.

#### **8.3.2. Regolamentazione delle soste**

All'interno del perimetro che definisce la zona "Centro Storico" sono state definite due macro - aree con differente regolamentazione della sosta, ovvero:

- un'area con **sosta libera** (n. 3.033 p.a.);
- un'area con **sosta a pagamento** (n. 2.904 p.a.)

Per quanto riguarda “**l'area a pagamento**”, fatta eccezione per i **241 p.a.** della “**zona a tariffa differenziata**”, il parcheggio nei restanti **2.663 p.a.** è consentito con le seguenti modalità:

▪ **limitazioni temporali:**

- giornaliera: a pagamento dalle ore 8.00 alle 19.30;  
libera dalle 19.30 alle 8.00
- settimanale: a pagamento dal Lunedì al Sabato  
libera la Domenica

▪ **limitazioni spaziali:**

- **per i “non residenti”:**
  - nessuna limitazione nel periodo notturno 19.30-8.00;
  - nessuna limitazione nel periodo diurno 8.00-19.30 a tariffa oraria;
  - entro una delle **4 Zone**, nel periodo diurno 8.00-19.30, muniti di abbonamento settimanale o mensile, ovvero (cfr. Tav. 6-3):
    - ZONA NORD: 536 p.a.
    - ZONA SUD: 501 p.a.
    - ZONA EST: 1.151 p.a.
    - ZONA OVEST: 475 p.a.



- per i “residenti”:
  - nessuna limitazione nel periodo notturno 19.30-8.00;
  - entro una delle **4 zone di residenza**, nel periodo diurno 8.00-19.30, ovvero (cfr. 7-3):
    - ZONA NORD: 536 p.a.
    - ZONA SUD: 501 p.a.
    - ZONA EST: 1.151 p.a.
    - ZONA OVEST: 475 p.a.

Per tutti la sosta è consentita solo negli stalli delimitati in colore blu sulla pavimentazione.

### **8.3.3. Politica tariffaria**

La politica tariffaria è finalizzata a soddisfare le esigenze di diverse categorie di utenti, prevedendo anche l'adozione di tariffe agevolate e/o integrate per i lavoratori pendolari, piuttosto che una tariffa annua minima per i residenti nel C.S., uguale a quella prevista per i residenti nella City.

Premesso che il sistema tariffario sarà definito con apposito "Regolamento" redatto dall'Amministrazione Comunale, in sintesi, nella Zona BLU della Z.T.M., è previsto indicativamente il seguente quadro tariffario:

- tariffa oraria unica:  $\leq 0,77$  Euro/ora;
- abbonamento mensile: c.a. 20,00 Euro (copertura Lunedì-Sabato);
- tariffa annua residenti: gratuita fino a 2 auto-famiglia;  
35,00 Euro/anno oltre la seconda auto.

Ricerca e promuovere l'integrazione tariffaria tra le tariffe delle soste e le tariffe dei mezzi collettivi (bus e treno).

### **8.3.4. Gestione e Controllo della sosta**

Il permesso di sosta dei residenti nel C.S. (a tariffa annua agevolata) dovrà essere rigorosamente autorizzato dall'Amministrazione Comunale per mezzo di rilascio di apposito "PASS" abbinato alla targa del veicolo e con riferimento ad una delle 4 zone in cui è stata suddivisa l'area a pagamento interna alla Z.T.M. (cfr. Tav. 6-3), ovvero:

- ZONA NORD
- ZONA SUD
- ZONA EST
- ZONA OVEST

Dovrà essere sanzionata la sosta illegale, ovvero:

- quella senza pagamento della tariffa o a tariffa scaduta;



- quella fuori dagli stalli, in quanto provoca intralcio, talora grave, al regolare deflusso veicolare,
- quella in zone soggetto a divieto di sosta e, ancor peggio, di sosta e fermata (particolare rigore sanzionatorio dovrà essere posto in corrispondenza delle fermate dell'autobus).

A tal proposito si ricorda che le soste su strada devono essere obbligatoriamente demarcate sulla pavimentazione per mezzo di strisce di colore blu (di forma e dimensioni a norma del Codice della Strada).

### **8.3.5. La sosta nella “Zona a tariffa differenziata” (sotto-zona del C.S.)**

La "Zona a tariffa differenziata" è in realtà costituita da una serie di n. 4 aree di parcheggio poste a corona della City, per le quali è previsto un sistema di regolamentazione delle soste di tipo esclusivamente “a titolo oneroso” e “a tariffa differenziata” rispetto a quella definita per la restante area a pagamento interna alla Z.T.M.

In via transitoria anche **Piazza Statuto** sarà considerata come zona a tariffa differenziata.

#### **8.3.5.1 Regolamentazione della viabilità**

Anche la regolazione della viabilità in queste aree seguirà la regola dell'omogeneizzazione generalizzata della mobilità attraverso l'istituzione di una Zona a Traffico Moderato (Z.T.M.).

#### **8.3.5.2 Regolamentazione delle soste**

All'interno delle aree di sosta "a tariffa differenziata" il parcheggio dell'auto è consentito, con le seguenti modalità:

- limitazioni temporali:
  - giornaliera: a pagamento dalle ore 8.00 alle 19.30;  
libera dalle 19.30 alle 8.00
  - settimanale: a pagamento dal Lunedì al Sabato  
libera la Domenica
  - giornaliera: massimo di 2 ore consecutive
- limitazioni spaziali:
  - per i “non residenti”:
    - nessuna limitazione nel periodo 0.00-24.00;
  - per i “residenti”:
    - nessuna limitazione nel periodo notturno 19.30-8.00;
    - non consentita nel periodo diurno 8.00-19.30 con l'abbonamento "residenti"

Per tutti la sosta è consentita solo negli stalli delimitati in colore blu sulla pavimentazione.



### **8.3.5.3. Politica tariffaria**

La politica tariffaria è finalizzata a soddisfare le esigenze della sola mobilità occasionale, ovvero quella che produce la domanda di breve o brevissima durata, oltre naturalmente a quella dei residenti.

Non prevede pertanto l'utilizzo di abbonamenti bensì una tariffa agevolata per le soste di brevissima durata con l'istituzione di una tariffa minima (0,10 Euro) per 10' di parcheggio.

In dettaglio, in queste aree di sosta sarà previsto indicativamente il seguente quadro tariffario:

- tariffa oraria unica: 1,20 Euro/ora
- tariffa minima: 0,10 Euro per 10 minuti di sosta

### **8.3.5.4. Gestione e Controllo della sosta**

Dovrà essere sanzionata la sosta illegale, ovvero:

- quella senza pagamento della tariffa o a tariffa scaduta;
- quella fuori dagli stalli, in quanto provoca intralcio, talora grave, al regolare deflusso veicolare,
- quella in zone soggetto a divieto di sosta e, ancor peggio, di sosta e fermata (particolare rigore sanzionatorio dovrà essere posto in corrispondenza delle fermate dell'autobus).

A tal proposito si ricorda che le soste su strada devono essere obbligatoriamente demarcate sulla pavimentazione per mezzo di strisce di colore blu (di forma e dimensioni a norma del Codice della Strada).

## **8.4. LA SOSTA NEL CENTRO ABITATO**

Nel Centro Abitato (C.A.), ovvero nella zona a forma di corona circolare che perimetra internamente il C.S. ed esternamente il centro urbano, così come definitivo ai sensi del C.d.S., è previsto un sistema di regolamentazione delle soste di tipo esclusivamente “**a titolo gratuito**”.

### **8.4.1. Regolamentazione della viabilità**

Anche la regolazione della viabilità nel C.A. seguirà la regola dell'omogeneizzazione generalizzata della mobilità che, in essa sarà di tipo ordinario.

Il Piano di dettaglio relativo al nuovo “Schema di circolazione della viabilità nel Centro Abitato” sarà oggetto di uno specifico Piano di dettaglio.



#### 8.4.2. Regolamentazione delle soste

All'interno del perimetro che definisce la zona "Centro Abitato", il parcheggio dell'auto è consentito, con le seguenti modalità:

- limitazioni temporali:  
nessuna limitazione, compatibilmente con le prescrizioni del Nuovo Codice della Strada ed in particolare, con riguardo a specifici divieti opportunamente evidenziati con la segnaletica, sia orizzontale che verticale (es. segnali di divieto di sosta in giorni particolari come giorni di mercato o in periodi temporali prescritti per la pulizia delle strade, ecc...);
- limitazioni spaziali:  
nessuna limitazione, compatibilmente con le prescrizioni del Nuovo Codice della Strada ed in particolare, con riguarda a divieti opportunamente evidenziati con la segnaletica, sia orizzontale che verticale (es. segnali di divieto di sosta e/o di fermata, stalli riservati a portatori di handicap, stalli riservati a carico scarico merci, ecc..)

#### 8.4.3. Politica tariffaria

La sosta è prevista “a titolo gratuito”, , per tutte le soste su strada e parcheggi su Piazza. Non sono previste limitazioni per particolari categorie di utenti

#### 8.4.4. Gestione e Controllo della sosta

Dovrà essere sanzionata la sosta illegale, ovvero:

- quella fuori dagli stalli, in quanto provoca intralcio, talora grave, al regolare deflusso veicolare,
- quella in zone soggetto a divieto di sosta e, ancor peggio, di sosta e fermata (particolare rigore sanzionatorio dovrà essere posto in corrispondenza delle fermate dell'autobus).

A tal proposito si ricorda che le soste su strada devono essere obbligatoriamente demarcate sulla pavimentazione per mezzo di strisce di colore bianco (di forma e dimensioni a norma del Codice della Strada) per le soste su strada disposte a "pettine" e a "lisca di pesce" e per tutte le soste su Piazza o Area attrezzata.

Si propone tuttavia, anche se non obbligatoria, la demarcazione degli stalli anche se disposti in senso longitudinale al marciapiede.





## 8.5 LA SOSTA NEI PARCHEGGI DI CORRISPONDENZA (P&R)

La regolamentazione della sosta nei parcheggi di corrispondenza dovendo assolvere alla duplice funzione di:

- consentire la sosta alle sole persone che intendono parcheggiare l'auto per proseguire il viaggio, verso la destinazione finale dello spostamento, per mezzo dell'autobus;
- rendere appetibile l'interscambio tra l'automobile e l'autobus;

dovrà essere così regolamentato:

- essere dotato di **ingresso all'area di parcheggio automatizzato**, ovvero con possibilità di accedere al parcheggio esclusivamente da un unico punto di accesso controllato/automatizzato con barriera e, previo ritiro di apposito "ticket " da parcometro;
- avere una **tariffa unica integrata sosta auto + uso autobus**, con tariffa che risulti molto conveniente rispetto alla tariffa che l'utente pendolare dovrebbe pagare effettuando la sosta a pagamento nel C.S.;

La **tariffa giornaliera** che si propone è pari a circa **1,50-2,00 Euro/giorno**, tuttavia le tariffe saranno fissate dall'apposito "*Regolamento*" redatto dall'Amministrazione Comunale.

Con tale "titolo" sarà possibile lasciare l'auto in sosta per l'intera giornata e contemporaneamente sarà possibile usufruire dell'uso dell'autobus per tutto il giorno.

Si propone anche la possibilità di vendere **abbonamenti settimanali** per l'utilizzo dei Park & Ride ad un prezzo competitivo di **4-5 Euro/settimana** (tutti i giorni feriali, incluso il sabato).

Affinchè la politica dei parcheggi di corrispondenza abbia successo è naturalmente di fondamentale importanza che il servizio di autobus integrato al parcheggio sia in grado di offrire un livello di servizio elevato, e ciò soprattutto per quanto riguarda le frequenze di esercizio.



## CAP. 9

### GESTIONE DELLE SOSTE A PAGAMENTO

#### 9.1 L'ATTUALE GESTIONE DEI PARCHEGGI A PAGAMENTO

Allo stato attuale, il Comune di Asti ha in atto un "Contratto di Servizio" con la Società A.S.P. SpA avente ad oggetto la "Gestione dei servizi attinenti alla sosta a pagamento su suolo pubblico ed in strutture dedicate, per la rimozione ed il bloccaggio dei veicoli in sosta irregolare".

I principali contenuti contrattuali possono essere così riassunti:

- I parcheggi in gestione attualmente all'ASP sono:
  - in numero pari a 1.899 stalli;
  - a pagamento dalle ore 8.00 alle 20.00;
  - a pagamento dal lunedì al Sabato;
  - a pagamento tutto l'anno ad eccezione del mese di Agosto.
  
- Il contratto ha validità per il periodo temporale compreso tra il 12.11.2002 e il 31.12.2012.
  
- al gestore spettano tutti gli oneri conseguenti a:
  - la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere di sosta, nonché gli interventi di implementazione, di adeguamento e di ripristino di soste e aree di parcheggio;
  - l'approvvigionamento, l'installazione e la manutenzione delle attrezzature di controllo della sosta (parcometri e controlli di accesso);
  - la realizzazione della segnaletica orizzontale, verticale con oneri a totale carico del gestore;
  - la fornitura e distribuzione dei titoli di viaggio (di qualsiasi tipo);
  - la realizzazione di campagne di informazione all'utenza;
  - il monitoraggio e il controllo di gestione statistico;
  - l'informazione all'utenza;



- il controllo della sosta a mezzo di attività di prevenzione ed accertamento ai sensi dell'art. 17, comma 132 della Legge 127/97;
  - l'amministrazione e gestione della sosta, con raccolta del danaro ed espletamento di tutte le procedure e formalità burocratico amministrative e fiscali;
  - proposte di studi di fattibilità per la realizzazione di opere in struttura;
  - la redazione annuale di un Piano Economico-Finanziario.
- al gestore spettano tutti i RICAVI conseguenti a:
    - il servizio di sosta a pagamento, la cui tariffa attuale è pari a 0,77 Euro/ora al lordo dell'IVA, con tariffa minima pari a 0,20 Euro per frazione di ora;
  - Il gestore è tenuto a versare all'Amministrazione del Comune di Asti un CANONE annuo così definito:

$$CANONE = \text{tariffa oraria di un posto auto (al netto dell'IVA)} \times n. \text{ stalli affidati in } \times \text{coeff. } K$$

dove  $K = 140$

Ne consegue che, allo stato attuale, l'A.S.P., versa al Comune di Asti un Canone annuo pari a Euro 170.150,40.

## 9.2 LA GESTIONE DELLE SOSTE CON L'ATTUAZIONE DEL PIANO PARCHEGGI

Il Contratto di Servizio attuale lascia aperta la possibilità di apportare variazioni all'esistente Piano dei Parcheggi oggetto del contratto di gestione.

Poichè il Piano delle soste e dei parcheggi oggetto della presente relazione comporta una notevole variazione, sia in relazione al numero degli stalli a pagamento che alla tariffazione degli stessi, si rende opportuno formulare richiesta al Gestore attuale affinché formuli un **Piano economico-finanziario** relativo al nuovo scenario di progetto.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.  
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.  
This page will not be added after purchasing Win2PDF.