

## **Documento di sintesi della IV Fase del Piano della Mobilità Alternativa e note del sindaco Stefano Mocio**

*E' la sintesi dello studio approntato dall'ing. Filippi e dall'Arch. Miriam Maiorino, che è stato fatto proprio dal Comune, commentato dal sindaco in fase di presentazione al Consiglio comunale.*

L'attuazione della IV fase del Piano della Mobilità Alternativa vuole conseguire una serie di obiettivi per rendere il Comune di Orvieto sempre più vivibile per i cittadini.

Molti sono gli interventi già effettuati ed a questi se ne stanno aggiungendo altri quali: la realizzazione di un nuovo sistema informatico per il controllo degli accessi in alcune vie del centro storico; verrà ulteriormente regolamentata la circolazione, la sosta ed il carico e scarico merci nel centro storico saranno approntati interventi per risolvere le problematiche del traffico nelle zone residenziali del comune.

Il Piano della IV fase della mobilità alternativa ha visto lo sviluppo di due fasi operative.

Nella prima fase è stata effettuata l'analisi dello stato attuale dell'intero territorio comunale, con particolare attenzione al centro storico mediante indagini specifiche sulle principali attività presenti in Corso Cavour e via del Duomo. Sono stati intervistati 130 commercianti e 10 aziende addette alla distribuzione delle merci. La fase di analisi ha riguardato anche lo studio degli assi e degli incroci più pericolosi del comune ed ha messo in evidenza che il centro storico è il luogo in cui vengono rilevati i maggiori problemi legati al traffico.

Nella seconda fase del lavoro sono stati sviluppati gli indirizzi per l'attuazione degli interventi nel centro storico e nel restante territorio comunale.

Tra gli interventi proposti dal Piano per il centro storico, i principali sono:

- un nuovo schema di circolazione a due Stanze, scaturito dall'esigenza di riorganizzare la circolazione della Rupe e dalla necessità di razionalizzare la sosta per coloro che possono accedere al centro storico;
- la regolazione degli accessi alla ZTL con limitazione della circolazione dei veicoli dalle ore 0:00-24:00 dal lunedì alla domenica; un sistema informatico di controllo degli accessi con il riconoscimento del veicolo e la localizzazione dei varchi elettronici lungo Corso Cavour in ingresso da Piazza Cahen, a via Cesare Nebbia in uscita, in Piazza della Repubblica in uscita ed in via del Duomo in ingresso ed in uscita;
- la regolazione del carico e scarico merci, con riorganizzazione degli orari;
- la riorganizzazione del sistema tariffario della sosta;
- l'introduzione di misure di moderazione del traffico nelle strade pericolose e con velocità elevate dei veicoli (via Postierla, via del Popolo, via Sant'Angelo da Orvieto, via Alberici, via L. Maitani) e riorganizzazione degli schemi di circolazione delle piazze interessate dal maggior numero di incidenti (Piazza Cahen, Piazza Marconi e Piazza della Repubblica).

Gli interventi previsti per il restante territorio comunale hanno riguardato le frazioni di Orvieto Scalo, Ciconia e Sferracavallo ed i centri abitati minori.

Ad Orvieto Scalo tra gli interventi proposti si evidenziano: il miglioramento funzionale ed il ridisegno della geometria della rotatoria, la trasformazione dell'intersezione tra via Monte Nibbio e via della Direttissima in rotatoria. Inoltre, è stata prevista la realizzazione di marciapiedi ed attraversamenti pedonali protetti da isola salvagente sulla viabilità principale e l'inserimento di "porte" di accesso alle zone residenziali ed attraversamenti pedonali rialzati nella viabilità secondaria.

A Ciconia tra gli interventi proposti si evidenziano: l'inserimento di attraversamenti pedonali protetti da isole salvagente in via dei Tigli in corrispondenza delle scuole e l'introduzione di misure di moderazione del traffico nella viabilità secondaria di accesso alle zone residenziali (es. "porte" di accesso ed attraversamenti pedonali rialzati).

A Sferracavallo tra gli interventi proposti si evidenzia lo spostamento dell'entrata e dell'uscita dalla scuola su via Adige all'ingresso secondario su via Dora Riparia.

Le misure da attuare nelle zone residenziali periferiche dovranno essere valutate nei Piani di Dettaglio da redigersi per ciascuna zona. Essi riguarderanno gli attraversamenti pedonali lungo la viabilità principale, il ridisegno delle intersezioni e l'inserimento di "porte" agli accessi nonché l'inserimento di limiti di velocità a 30km/h nelle zone residenziali. Inoltre, verranno realizzati attraversamenti pedonali rialzati nei pressi delle scuole, nelle strade residenziali e lungo gli assi in cui sono presenti attività commerciali.

Il sindaco, Stefano Mocio illustrando il documento ha detto: "Il documento termina con l'affermazione che richiama al programma aggiornato del Sindaco e precisa che la fase di gestione del piano sarà compiuta mediante appositi atti amministrativi. Questa precisazione è necessaria perché il contenuto del documento è di competenza sostanziale della Giunta Comunale. Data la rilevanza dell'argomento abbiamo deciso di sottoporlo al Consiglio Comunale. Il documento è stato oggetto di una serie di incontri con soggetti singoli, associazioni di categoria ed anche della diffusione di questionari per comprendere meglio quali erano i bisogni e le domande provenienti da alcune categorie. Certo, è sempre difficile intercettare la cosiddetta maggioranza silenziosa dei singoli cittadini non organizzati che vengono regolarmente dal Sindaco, dagli altri amministratori e all'Ufficio Relazioni con il Pubblico per segnalare la velocità eccessiva del traffico, la sosta illegale ed altri aspetti che riguardano la quotidianità della mobilità e della circolazione nella nostra città. Spesso, è difficile dare voce ai soggetti che vivono queste difficoltà. Il documento ripercorre rapidamente la storia dei provvedimenti attuati nelle prime tre fasi del programma di Mobilità Alternativa, compreso il non attuato, perché ci sono delle cose previste nelle prime tre fasi che ad oggi non sono ancora attuate. Luci ed ombre dunque, rispetto alla gestione di queste prime tre fasi; noi riteniamo però che ci siano più luci che ombre, perché parliamo di un tema molto complesso e delicato che tocca tanti interessi di varia natura e i bisogni che vengono dai vari settori della città. La breve sintesi del quadro di riferimento è utile per ripercorrere la storia di una città che, a partire dagli inizi degli anni '80, avvertiva i problemi di stabilità causati dal traffico degli autoveicoli. Ricordiamo le voragini che si aprivano. Questo andrebbe ricordato anche oggi, perché i problemi di staticità del passato sono stati risolti e la Rupe da problema è diventata ora una risorsa. Dobbiamo questo alla saggezza di tutte le forze politiche di allora, di maggioranza e di minoranza, se si è riusciti nel lavoro per ottenere il finanziamento e rifinanziamento di una legge speciale per la nostra città. Nel documento sono elencati gli strumenti pianificatori successivi, partendo dal piano della mobilità del 1988, che ripercorrono le grandiose opere fatte in questa città: la rifunzionalizzazione della funicolare, la realizzazione degli ascensori, delle scale mobili, la realizzazione del parcheggio di Foro Boario, l'introduzione dei minibus nel centro storico, l'introduzione dello schema a circolazione 'stanze' che ha portato alcuni benefici sebbene controbilanciati da una serie di problemi che si sono verificati rispetto ad un numero forse eccessivo di stanze, alla realizzazione di percorsi pedonali protetti, all'introduzione della funzione di sosta a rotazione, importante anche per le finalità delle attività commerciali ed artigianali presenti e numerose nel centro storico, Inoltre: le ZTL, l'ampliamento delle aree protette, fino all'approvazione del piano urbano del traffico del 1997 che conteneva una serie di interventi importanti alcuni dei quali attuati ed altri in fase di attuazione che, insieme ai piani di dettaglio del 1998, hanno disegnato la città che oggi conosciamo. Il documento richiama anche altri strumenti programmatori che sono importanti ed intrecciati con il piano della mobilità, come il PRG ed alcune scelte di piani attuativi che rivestono importanza in quanto gli insediamenti che individuano sono strumenti di attrazione e di creazione di flussi veicolari, non ultima l'attuazione dell'area urbanistica AG1 di Orvieto Scalo e le altre scelte compiute in termini di rifunzionalizzazione dello strumento commerciale, i piani approvati lo scorso mese di giugno relativamente alla riqualificazione del centro storico, di Orvieto Scalo, gli interventi per Sferracavallo, fino al progetto presentato al Ministero e alla Regione relativo al contratto di quartiere per Ciconia. Il documento contiene anche una parte relativa ai dati e all'inquadramento della tematica a livello socio-economico, demografico e di parco veicolare, non ultimo il tasso di

motorizzazione privata che è molto importante come indicatore tecnico con il numero di veicoli totali. Dall'89 al 2003 c'è stata una grande progressione in tal senso; questo lo vediamo anche rispetto alla capacità delle nostre arterie fuori dal centro storico che soffrono perché programmate, progettate e realizzate per flussi di traffico più bassi; oggi esse affrontano flussi anche tre volte più grandi come la strada statale Amerina nell'innesto con la rotatoria, che avrà una soluzione vera e definitiva solo con la Complanare. Il documento contiene, infine, l'analisi della situazione attuale in termini di sosta, di classificazione delle strade e di regolazione della circolazione dove i permessi e la distribuzione delle merci sono due punti critici della nostra gestione, infatti tra il 2002/2003 vi è stata una forte crescita perché sul carico/scarico non c'è un sostanziale rispetto dell'orario di accesso soprattutto all'area verde compresa fra Piazza della Repubblica e Piazza Cahen – Piazza Duomo e Piazza del Popolo, così come è diffuso il mancato rispetto dell'utilizzo di questa area verde da parte di tutti gli altri veicoli a motore. Mediante questionari, sono state compiute delle indagini importanti che hanno permesso di capire quali erano le aspettative di chi consegna e di chi vende le merci in termini di superfici complessive del locale, di dimensione dell'area di stoccaggio, della localizzazione dello stoccaggio che, se è fuori sede, comporta ulteriori flussi in andata e in uscita, ma anche dati sulla frequenza degli ordinativi (se giornalieri, settimanali e mensili, con un 44% che sono settimanali), sulle modalità di invio degli ordini ai fornitori e la fascia oraria di maggiore frequenza per la consegna nonché sulla preferenza rispetto alla consegna stessa delle merci. Infine, sono stati stilati i possibili interventi della 4<sup>a</sup> fase che consideriamo l'ultima fase del piano di mobilità dell'88. Il documento contiene infine la situazione sugli altri territori del comune e gli interventi per il centro storico”.

“I principali interventi che successivamente verranno dettagliati da atti amministrativi sono: la riorganizzazione dello schema di circolazione a stanze dove prendiamo atto che dodici stanze sono troppe perché alcune non hanno posti auto sufficienti per i residenti; andremo cioè alla riorganizzazione a due stanze con la Torre del Moro che farà da spartiacque fra di esse, una scelta ottenuta scientificamente applicando il parametro che è quello della sostenibilità e dell'accettabilità del percorso pedonale. Il secondo punto prevede l'introduzione dei controlli elettronici degli accessi. Arriviamo forse in ritardo su questo provvedimento rispetto alla media delle città italiane ed europee, con riferimento a quelle a vocazione turistica dove i provvedimenti sono più restrittivi di quelli che noi oggi immaginiamo. In questo senso riteniamo che il primo provvedimento da garantire sia quello della tutela della croce viaria della cosiddetta 'area verde', anche se questo è un passo ancora non sufficiente. Ritengo utile la discussione che c'è stata nella conferenza dei capigruppo che denota una pressoché mutata cultura ed un diverso approccio su questo tema. Tutti hanno riconosciuto, ad esempio, la necessità di tutelare la piazza del Duomo. Una conferenza dei capigruppo che tutto sommato si spinge oltre le previsioni di principio elencate nel documento. In tal senso la riorganizzazione della viabilità principale e secondaria nel centro storico, dovrà tenere conto di questo tema. E' necessario ancora oggi garantire la circolarità della viabilità principale sopra il masso tufaceo? E' un tema forte che è stato discusso e che ovviamente ci appassiona. E ancora: possiamo ritenere il centro storico come area residenziale complessiva, superando una serie di problematiche interpretative del codice della strada che è arretrato rispetto a quelli dei paesi europei più avanzati? Penso alle tematiche legate alla dissuasione fisica della sosta e della velocità soprattutto in via Postierla, Via Alberici e altre arterie del centro storico, oggi invivibili perché transitate a velocità inaccettabili. Il codice della strada ci vieta di utilizzare dissuasori fisici della velocità nella viabilità principale, quindi una riflessione va fatta rispetto alla viabilità principale e al centro storico. Altra parte del documento riguarda gli interventi tesi al miglioramento della sicurezza stradale, altro tema assolutamente prioritario per i nostri concittadini. Il documento, seppure per linee di principio, segnala la nostra partecipazione ad un progetto comunitario regionale cofinanziato in parte a livello locale, per interventi sulla sicurezza stradale nel centro storico, a Orvieto Scalo, Ciconia, Sferracavallo e nel resto del territorio comunale. Abbiamo individuato un primo gruppo di interventi intorno alle scuole, e gradualmente andremo avanti rispetto alle segnalazioni che ci sono pervenute nel tempo, mi riferisco a Via Venere a Canale, ad alcune strade nei grandi quartieri fuori delle mura e alle strade del centro storico. Avendo già fatto una

riorganizzazione del sistema tariffario e dei parcheggi e le regolamentazione della sosta su strada, per quanto riguarda i parcheggi al momento non prevediamo nessun tipo di modifica del sistema tariffario attualmente in atto nel nostro centro storico. Tra gli aspetti più rilevanti del documento, ci sono infine una serie di interventi sulle variazioni dei sensi unici. In conclusione: il Consiglio Comunale di oggi è importante perché cerca di porre all'attenzione di noi tutti una serie di temi fra loro connessi come la 4<sup>a</sup> fase della Mobilità Alternativa, la ridefinizione della segnaletica relativa alle pre-insegne, nuove previsioni per l'arredo pubblico e privato: piazze, tavoli, pre insegne omogenee e moderne, controllo elettronico degli accessi. Invito a dare una lettura complessiva di questi interventi perché se attueremo completamente questo progetto con provvedimenti che saranno sicuramente oggetto di tentativi di stravolgimento da parte dei vari gruppi di pressione organizzati rispetto a un interesse piuttosto che a un'altro, ebbene se andremo avanti con determinazione portando fino in fondo questi provvedimenti, allora riusciremo a far crescere complessivamente l'immagine della nostra città, in termini di vivibilità e di qualità della vita. Dobbiamo avere il coraggio di andare avanti, perché per il centro storico e per tutto il territorio abbiamo dei deficit che devono essere superati per rendere la nostra città veramente competitiva con il resto delle città europee; lo siamo già per la cultura, per l'accoglienza, per i turismi, lo siamo per la filiera agroalimentare e per tanti altri temi. Dobbiamo fare lo sforzo per esserlo anche rispetto a come ci presentiamo nelle nostre vie, nelle strade, nelle piazze e nelle nostre strutture commerciali. Se faremo questo lo avremo fatto nell'interesse dell'intera collettività. Dobbiamo farlo partecipando le nostre scelte, cercando il dialogo con tutti i soggetti interessati, sperimentando le nostre scelte, ma avendo il coraggio di portarle fino in fondo".

A conclusione dell'ampio dibattito (di cui si da conto in un successivo comunicato) il Sindaco ha assicurato che farà proprie le considerazioni fatte da gran parte dei consiglieri ed ha sintetizzato: "Negli atti di gestione conseguenti all'approvazione del piano è necessario lavorare con forza affinché si arrivi a valutare tecnicamente il superamento del concetto di circolarità interna alla Rupe, della viabilità principale e di pedonalizzazione di piazza Duomo". Il Sindaco ha poi aggiunto che "tutte le considerazioni tecniche fatte dai consiglieri saranno trasferite al tavolo tecnico che subito si insedierà, per tradurle nei provvedimenti che si attueranno sin dai prossimi mesi".