



COMUNE DI ORVIETO

PROVINCIA DI TERNI

ASSESSORATO A MOBILITA', VIABILITA' E TRASPORTI

SETTORE 4 VIGILANZA

C.F. 81001510551

email: polizia@comune.orvieto.tr.it

Dirigente 0763/306342

Segreteria e fax 0763/306341

Pronto Intervento 0763/340088

PIANO DI INTERVENTI SULLA MOBILITÀ

DEL CENTRO STORICO DI ORVIETO

DOCUMENTO DI LAVORO PER IL Q.S.V.

(Quadro Strategico di Valorizzazione *ex art. 4*, legge regionale Umbria 10 luglio 2008, n. 11)

City manager: Arch. Rocco Olivadese

* * * * *

CALENDARIO DEGLI INCONTRI

DATA	ARGOMENTO
03/06/15	Carico e scarico merci Raccolta differenziata
10/06/15	Parcheggi
17/06/15	Varchi elettronici (posizionamento)
24/06/15	Funicolare e servizi navetta
01/07/15	Mobilità alternativa

Le riunioni del q.s.v. sono pubbliche ed aperte alla partecipazione della cittadinanza. Chiunque desideri ricevere via mail l'invito alle prossime riunioni, ovvero avviso di eventuali cambi di data od orario, potrà inviare la propria richiesta all'indirizzo: r.olivadese@comune.orvieto.tr.it

QUADRO GENERALE

L'attuale assetto della mobilità del centro storico di Orvieto presenta diversi punti critici, gran parte dei quali noti da tempo ed aggravatisi nell'ultimo periodo.

All'origine delle difficoltà, si pone il conflitto tra due esigenze fondamentali e contrapposte:

1) da un lato, quella di raggiungere, ovvero di consentire di raggiungere (di norma, sinora, con la propria auto) più luoghi possibile all'interno del centro storico;

2) dall'altro, quella di alleviare il traffico veicolare sulla rupe.

La prima esigenza è maggiormente avvertita da una parte della popolazione residente e da alcuni operatori economici della città; con ulteriore sottodistinzione tra residenti che, oltre ad accedere il più liberamente possibile con le proprie vetture, insistono anche per poter disporre di un maggior numero di stalli di parcheggi di durata illimitata e possibilmente gratuiti, con predilezione per la fascia d'orario notturna; ed alcuni commercianti, soprattutto quelli legati alla clientela locale, per i quali è viceversa fondamentale permettere soste di durata relativamente più breve ed in orari diversi, in parte complementari rispetto ai residenti: con tendenziale propensione, quindi, per la fascia d'orario diurna, soprattutto nelle giornate e nelle ore di punta.

Queste necessità si scontrano con la seconda esigenza di cui sopra, diametralmente opposta, di contenere quanto più possibile il traffico veicolare all'interno del centro storico, limitandolo o escludendolo in alcune zone individuate come particolarmente sensibili sotto il profilo dell'attrattività residenziale, commerciale e turistica.

I turisti ed in genere i visitatori della città, infatti, (ma anche, in misura significativa, molti residenti e commercianti), reclamano come improcrastinabile il miglioramento della qualità di vita all'interno del centro storico, per cui l'incessante transito delle auto – nell'ordine di diverse migliaia ogni giorno, in alcuni snodi – è causa di vera e propria perdita di vivibilità degli ambienti domestici (con ripercussioni anche, in alcuni casi, sul valore degli immobili), nonché della messa a repentaglio di beni essenziali quali in primo luogo la salute e la sicurezza propria e dei propri cari: purtroppo, a volte, con conseguenze gravi e conclamate.

Tra le conseguenze più nefaste del traffico veicolare, tutte universalmente note e riconosciute, si annoverano, a titolo esemplificativo: l'inquinamento atmosferico; l'inquinamento acustico; il rischio di incidenti stradali; nonché, più in generale, il degrado di tutte le aree urbane percorse od occupate dalle auto: aree sistematicamente congestionate nei giorni e negli orari di punta, a scapito dei pedoni.

Vi è poi un ulteriore aspetto fondamentale, riguardante l'impatto che il traffico veicolare (e la presenza in misura incontrollata di veicoli in sosta ai piedi, o nelle vicinanze, di importanti complessi monumentali) comporta sul piano dell'immagine e del prestigio di Orvieto, città d'arte e di cultura di rilevanza mondiale.

L'impatto è in primo luogo, e senza dubbio, turistico-culturale, ma in virtù della vocazione essenzialmente turistico-culturale dell'economia locale – che cioè sul turismo si basa e dal turismo tende a ricavare una parte cospicua delle proprie risorse – riverbera pesantemente anche e proprio sul commercio e sulla capacità di attrarre visitatori.

Tanto premesso, nell'intento di conciliare le opposte esigenze si deve prendere atto di un'ulteriore circostanza, anch'essa storicamente nota: il fenomeno dell'eccessivo traffico veicolare all'interno del centro storico è tuttora aggravato dalla insufficiente valorizzazione delle alternative di mobilità, tanto di quelle esistenti (perché sfruttate poco e male); quanto delle ulteriori, possibili soluzioni, sinora mai implementate.

In questo senso, è bene premettere una riflessione sullo scenario evolutivo della mobilità del centro storico di Orvieto, su cui l'Amministrazione è oggi chiamata ad intervenire.

Sin dagli anni '80, in fase di elaborazione e poi di progressiva attuazione del "Progetto Orvieto" (per la cui lungimiranza la città deve ai suoi ideatori un perenne tributo di gratitudine) si era messo a fuoco

il contesto, unico e peculiare, del centro storico della città, delineando già da allora le linee di intervento indispensabili a garantire il passaggio da un sistema di mobilità essenzialmente medievale – perché fondato su schemi e infrastrutture viarie risalenti al medioevo se non ad epoche addirittura anteriori – ad un sistema multimodale, evoluto ed integrato, in linea con i mezzi e le più moderne necessità.

Grazie al “Progetto Orvieto”, la città poté, a suo tempo, indirizzare notevoli investimenti sul comparto della mobilità, per dotarsi, in anticipo rispetto ad altre analoghe realtà, di un sistema in grado di garantire l'assorbimento di grandi flussi di traffico senza congestionare le vie del centro.

Tuttavia, nonostante il brillante lavoro di studio e pianificazione che fu allora condotto, e nonostante la città disponga ormai da tempo di tutte le infrastrutture (parcheggi coperti; parcheggio di Piazza della Pace; funicolare; ascensori e scale mobili) necessarie e sufficienti a portare a compimento quel percorso di modernizzazione a suo tempo iniziato, negli ultimi anni la mobilità del centro storico è stata oggetto di interventi incoerenti e contraddittori, che l'hanno resa, come oggi da molti è percepita, stagnante e disorganizzata. E soprattutto: non funzionale.

A ciò si aggiunga che il sistema delle infrastrutture sopra citate (a causa del loro utilizzo marginale, che a sua volta determina ricavi largamente al di sotto dei potenziali) ha sinora rappresentato una consistente fonte di spesa per le casse comunali, fino al punto in cui, negli anni scorsi, si è iniziato a sacrificarne la manutenzione, a scapito dell'efficienza.

Questo processo va invertito: dal ripristino della perfetta funzionalità del sistema di mobilità alternativa della città, non solo quest'ultima trarrà beneficio sul piano della qualità della vita, ma potrà trarre anche sostegno economico per ulteriori miglioramenti e investimenti.

In aggiunta e di pari passo al recupero dell'esistente, va poi curata l'attivazione di ulteriori sistemi di mobilità alternativa, sinora mai utilizzati nel nostro ambito territoriale, per i quali occorre un salto di qualità sia sul piano tecnologico e dell'arredo urbano (al fine di allinearsi con le più moderne tecnologie c.d. *smart city*), sia sul piano della coscienza collettiva.

Sotto altro profilo, l'Amministrazione si propone l'ulteriore obiettivo di recuperare alla città alcuni luoghi ed ambienti urbani la cui vivibilità, negli anni, è venuta meno per effetto dell'aumento incontrollato dei volumi di traffico.

Il primo *step* di tale recupero passa, necessariamente ed auspicabilmente, attraverso “*nuovi occhi*” (Proust), ossia attraverso il recupero della percezione visiva di spazi, vie e piazze, che hanno perso il loro connotato più propriamente urbano in favore di un utilizzo massicciamente asservito al traffico automobilistico, in alcuni casi in modo esagerato e distorto: ad esempio Piazza S. Giovenale; Piazza del Popolo; Via Garibaldi.

Si può fare di più e di meglio, relativamente a questi spazi, procedendo alla individuazione del loro grado di compiutezza e individuando gli elementi di degrado che debbono essere rimossi, al fine di restituire il ruolo e la funzione a loro propri: reinserendoli a pieno titolo nel tessuto urbano, arredandoli e rendendoli realmente fruibili (e quindi godibili) in funzione residenziale e/o commerciale, a beneficio della collettività intera, senza incidere sugli equilibri generali della mobilità urbana.

Un'ultima notazione, per quanto ovvia, è dovuta in ordine alla necessità di leggere il presente piano di interventi in collegamento e continuità sia con il servizio di trasporto pubblico locale (t.p.l.: attualmente affidato a Umbria Mobilità, che gestisce funicolare e bus), sia con tutti gli operatori che, a vario titolo, interagiscono con il sistema urbano di mobilità (ad esempio: il servizio TAXI; il servizio di raccolta differenziata; ecc.); oltre che, in più ampia accezione, come strumento di supporto a beneficio – oltre che dei residenti e delle categorie commerciali – delle esigenze di accoglienza turistica e della programmazione degli eventi culturali in città.

In questo senso, il quadro qui esposto si pone come prodromico e logicamente precedente rispetto al piano della segnaletica (stradale, pedonale e turistica) che l'Amministrazione potrà ultimare solo all'esito delle scelte relative alla mobilità cittadina.

Avendo riguardo all'intero contesto dell'universo cittadino, insomma, è (e sarà) possibile maturare quella visione armonica del sistema di mobilità del centro storico, indispensabile presupposto per qualsivoglia tentativo di miglioramento che siamo chiamati, come Amministrazione e come Cittadinanza, a perseguire.

LIVELLI DI INTERVENTO

Il fulcro del presente piano di interventi è costituito dall'intento di valorizzare ed implementare compiutamente il sistema, ovvero i sistemi, di mobilità alternativa, a cominciare da quelli esistenti di cui la città già dispone, in vista del loro pieno utilizzo ed in funzione di ulteriori accrescimenti e potenziamenti.

L'approccio, in fase di attuazione, sarà graduale e costantemente monitorato.

La mobilità alternativa, in quest'ottica, deve costituire allo stesso tempo il punto di partenza ed il punto di arrivo: di partenza, perché l'intento è di sfruttare al meglio il sistema di t.p.l. e la logistica di cui la città già dispone, per anni impiegata in maniera limitata e comunque per periodi di tempo ristretti e solo in alcuni giorni e/od orari (in qualche caso perché malfunzionante o per nulla funzionante).

Punto di arrivo, perché a regime l'obiettivo è quello di arricchire l'offerta con formule di mobilità più moderne, sostenibili e *tourist friendly* (come ad esempio le c.d. biciclette elettriche a pedalata assistita nell'ambito di un servizio di *bike sharing*), che ben si prestano ad essere implementate in un ambiente quasi completamente pianeggiante quale è l'acrocoro su cui insiste il centro storico di Orvieto.

La progressiva attuazione del piano consentirà di estendere gli spazi a disposizione della mobilità pedonale e ciclabile, migliorando la qualità di vita dei residenti e di soggiorno dei turisti, senza in alcun modo precludere – ma anzi facilitando sotto vari aspetti – l'accessibilità e la concreta visibilità degli esercizi commerciali.

Per comodità espositiva, si possono distinguere nell'ambito del piano quattro livelli di intervento:

- A) Interventi sulla viabilità e gestione degli spazi urbani (regolazione flussi di traffico automobilistico; ampliamento delle aree pedonali e delle zone a traffico limitato, ecc.);
- B) Gestione degli spazi di sosta (agevolazioni per parcheggi insilati, distinte per giorni, fasce orarie e categorie; differenziazioni di tariffa per i parcheggi di superficie in centro; rimodulazione spazi di sosta; implementazione di sistemi di pagamento *smart*; ecc.);
- C) Gestione dei varchi elettronici delle z.t.l. (posizionamento dei varchi; gestione della domanda; ridefinizione degli orari e ricognizione dei relativi permessi, nonché degli orari di carico e scarico merci e delle relative autorizzazioni);
- D) Potenziamento dei sistemi di mobilità alternativa, con recupero alla perfetta funzionalità dei sistemi esistenti ed introduzione di elementi e soluzioni innovative ed ecosostenibili.

Seguono le rispettive schede di sintesi.

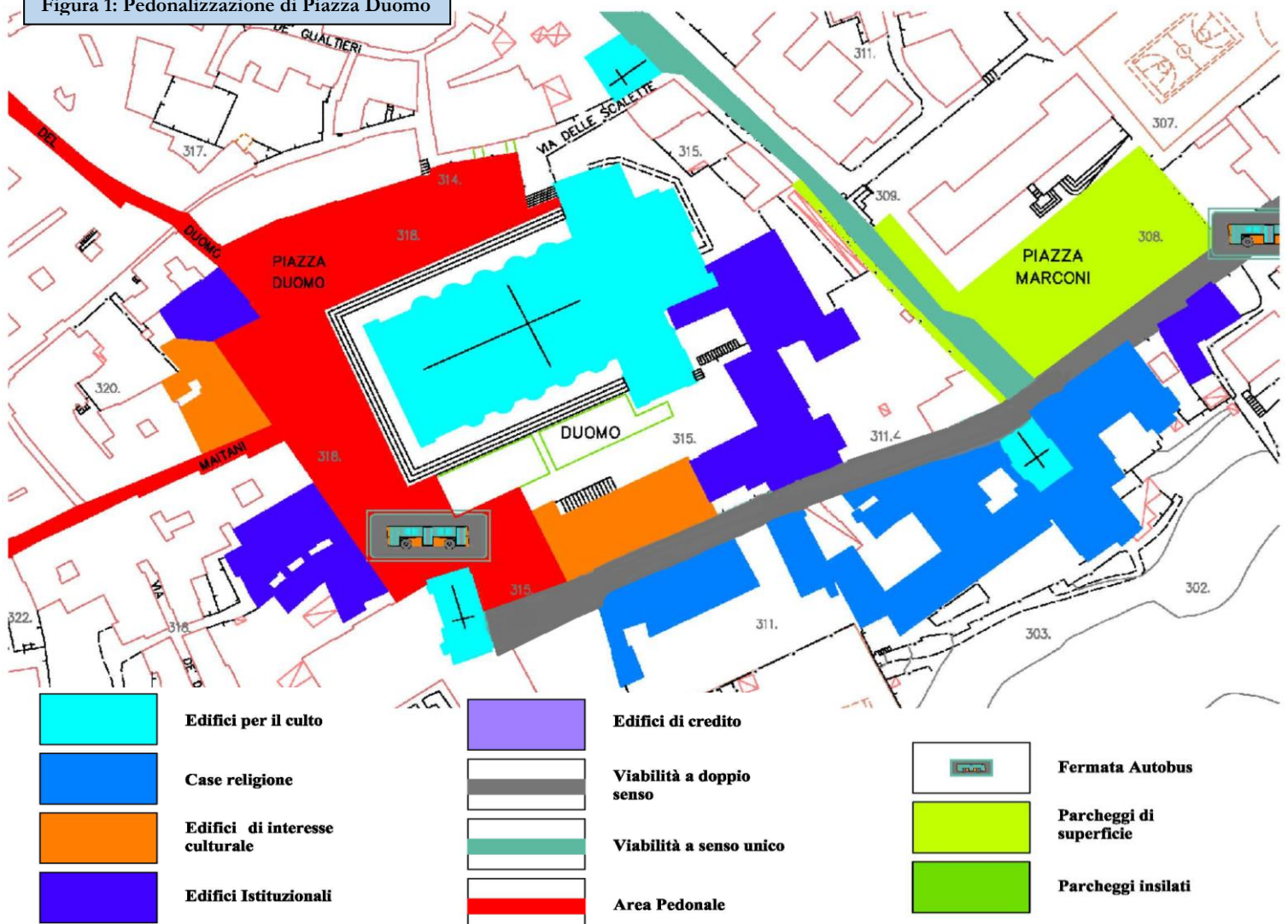
A) INTERVENTI SULLA VIABILITÀ E GESTIONE DEGLI SPAZI URBANI

A1) PIAZZA DEL DUOMO

La recente entrata in vigore del regolamento per Piazza Duomo, finalizzato a rafforzare la tutela del luogo simbolo della città, costituisce la base per i previsti interventi di mobilità, in vista dell'effettiva pedonalizzazione della piazza:

- su Via Maitani il varco elettronico sarà permanentemente attivo, ad eccezione di alcune ristrettissime fasce orarie per carico e scarico merci ed accesso a strutture pubbliche;
- su Via Soliana sarà intensificato il controllo sui veicoli in ingresso, in attesa dell'installazione (già programmata) di un sistema di controllo elettronico all'altezza del varco z.t.l.; il traffico sarà consentito nei limiti del regolamento e comunque solo per accedere al parcheggio. In nessun modo sarà consentito l'attraversamento della Piazza per i veicoli non autorizzati provenienti da Via Soliana;
- sulla Piazza vige il divieto assoluto di sosta. La presenza della Polizia Municipale sarà garantita al massimo disponibile per assicurarne l'osservanza;
- il collegamento all'interno del centro storico tra la zona di porta Romana e la parte Nord di Orvieto sarà consentito, per i residenti del rispettivo settore, attraverso il passaggio in Via L. Signorelli in direzione Via de' Gualteri.

Figura 1: Pedonalizzazione di Piazza Duomo



A2) QUARTIERE MEDIEVALE

Il quartiere medievale necessita di alcune misure, largamente condivise, volte a limitare il traffico a beneficio dei soli residenti, anche al fine di contenere il fenomeno della sosta “selvaggia” nelle sue pregevolissime piazze e vie, soprattutto in Piazza S. Giovenale.

Si prevedono, pertanto, i seguenti interventi:

- posizionamento di un varco elettronico z.t.l. in Via Malabranca (o, in alternativa, di un sistema di varchi posizionati in altri snodi di traffico, in grado di ottenere comunque l'effetto coordinato di limitare ai soli residenti, nelle ore prestabilite, l'accesso al quartiere medievale);
- ripristino del collegamento bus (circolare “C”), con fermate lungo Via Malabranca ed in Via della Cava, all'incrocio con Via del Caccia;
- rimodulazione, alla luce delle nuove necessità, degli stalli di parcheggio delle principali aree di sosta all'interno del quartiere (attualmente 23 posti riservati ai residenti in Piazza S. Giovenale e 21 in Piazza Guerrieri Gonzaga + 5 per soggetti diversamente abili). In particolare, in Piazza S. Giovenale sarà recuperato lo spazio necessario a ricollocare le panchine recentemente rimosse, con un progetto, attualmente in fase di predisposizione, concordato con i residenti del quartiere.

A3) PIAZZA MARCONI – VIA POSTIERLA

L'area di Piazza Marconi sarà oggetto di interventi per migliorare la scorrevolezza del traffico, che nelle ore di punta raggiunge volumi ragguardevoli anche a causa della presenza del polo scolastico.

Nondimeno, non essendo possibile (almeno per il momento) eliminare il doppio senso di marcia su Via Postierla, saranno rafforzati i controlli e realizzati strumenti di dissuasione per la mitigazione della velocità dei veicoli.

Pertanto, si prevedono i seguenti interventi:

- modifica della viabilità in Piazza Marconi, con inversione del flusso di traffico in senso antiorario, rispetto all'attuale senso orario, mantenendo inalterato il numero degli stalli per parcheggio auto (attualmente 95 zone blu parcometri + 2 per soggetti diversamente abili + 7 riservati alla Guardia di Finanza);
- realizzazione di sistemi di dissuasione stradale per la mitigazione del traffico e della velocità dei veicoli in Via Postierla (di prossima attuazione), unitamente all'intensificazione dei controlli sull'accesso alle vie secondarie (Via di S. Stefano; Via Stefano Porcari; ecc.) da parte di non residenti.

A4) PIAZZA DEL POPOLO

Piazza del Popolo deve tornare ad assumere un ruolo centrale, secondo la vocazione che le è propria, sia come luogo d'aggregazione destinato ad ospitare importanti eventi cittadini, sia quale prestigiosa sede dell'attività congressuale ad Orvieto.

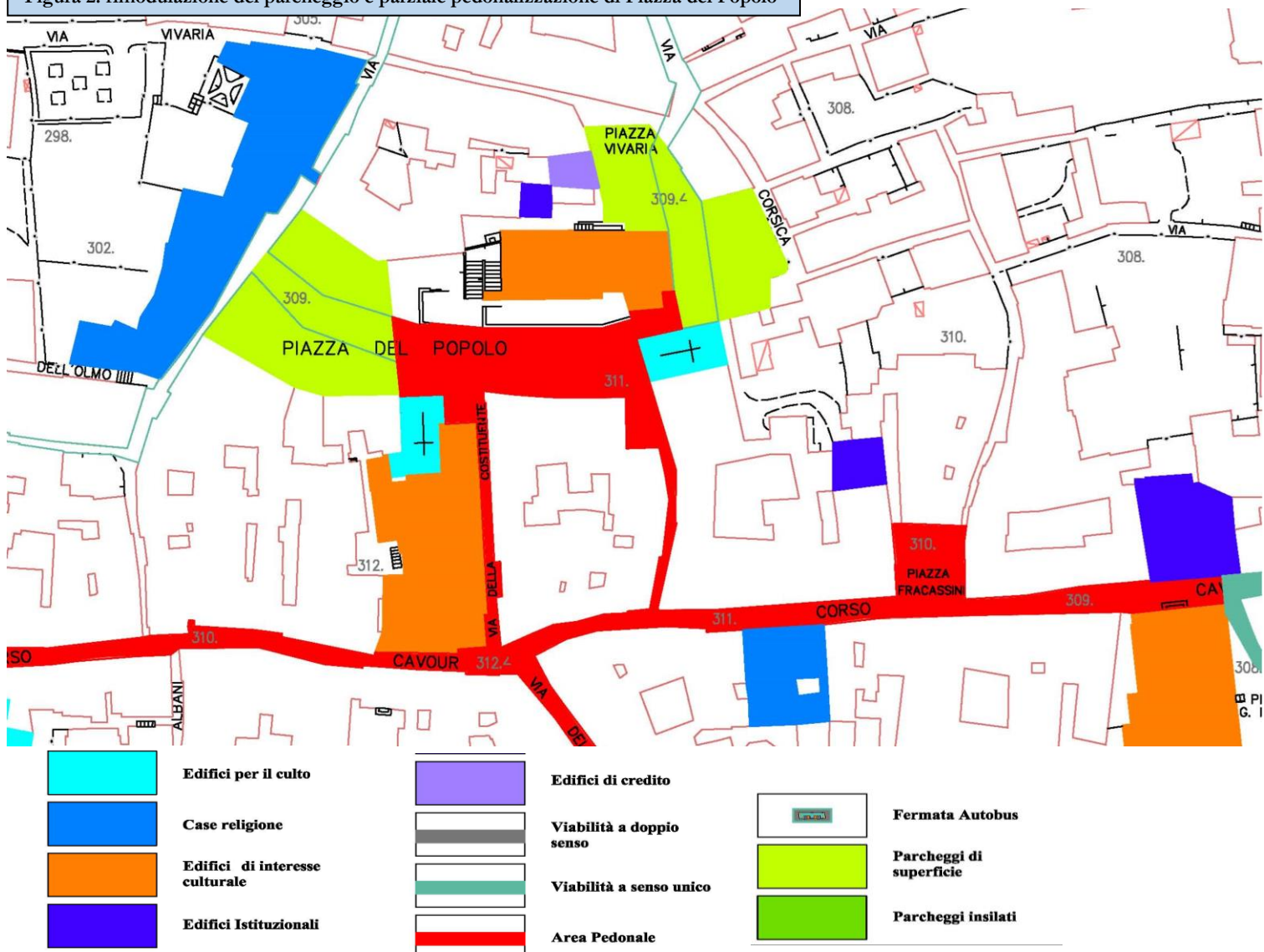
In funzione di ciò, dev'essere recuperata sotto il profilo della percezione visiva e della piena funzionalità l'importanza del Palazzo del Capitano del Popolo, con il necessario e definitivo sgombero dal

traffico dell'area antistante, la cui fruibilità è risultata spesso intralciata dall'intenso flusso veicolare oltre che dalla presenza di auto in sosta vietata, soprattutto nelle ore serali.

L'area compresa tra il Palazzo del Capitano del Popolo e l'Hotel Reale, tra Via della Costituente e Via S. Leonardo, sarà completamente pedonalizzata, mentre la restante porzione della piazza conserverà l'attuale destinazione a parcheggio (in misura ridotta nelle dimensioni), salvi i consueti provvedimenti di chiusura al traffico disposti in base al calendario degli eventi, nonché per consentire lo svolgimento del mercato settimanale. Nel dettaglio, inoltre:

- per consentire il deflusso di auto dalla piazza, sarà ripristinato il precedente senso di marcia del c.d. "vicolo dell'Ancora" (Via A. Vitozzi), da Via del Popolo in direzione Piazza Vitozzi (intervento di prossima attuazione);
- sarà ripristinato il doppio senso di marcia da/per Piazza Vivaria, con (se necessari) piccoli interventi infrastrutturali in Piazza Corsica (intervento di prossima attuazione);
- saranno mantenuti gli stalli per parcheggio auto in Piazza Vivaria (attualmente 44 zone blu parcometri + 3 per soggetti diversamente abili);
- gli stalli di parcheggio in Piazza del Popolo e Via S. Leonardo saranno rimodulati e redistribuiti (in numero di circa 42 rispetto agli attuali 69, mantenendo i posti riservati per soggetti diversamente abili, nonché le attuali 2 piazzole di carico e scarico: intervento già realizzato).

Figura 2: rimodulazione del parcheggio e parziale pedonalizzazione di Piazza del Popolo



A5) VIA GARIBALDI

La zona di Via Garibaldi è interessata da un recente progetto condiviso di arredo urbano, proposto congiuntamente da alcuni commercianti e già in fase di attuazione, che richiede una più efficace limitazione del traffico veicolare in vista della possibilità di occupare maggiori porzioni di suolo pubblico nella via, sempre ovviamente nei limiti di legge.



Oltre a ciò, in una serie di incontri con residenti e commercianti dell'area di Piazza Ranieri, è stato evidenziato e ribadito che il traffico quotidiano sulla zona è pesantemente incidente sulla qualità della vita ed in misura notevole anche sull'attrattività dei negozi; senza contare che a Piazza Ranieri si trova il punto di arrivo dell'impianto meccanizzato di mobilità proveniente dal parcheggio di Campo della Fiera, vale a dire il primo contatto con la città da parte di centinaia di migliaia di turisti ogni anno.

Le misurazioni, effettuate anche di recente, hanno confermato l'incessante passaggio di auto persino nel periodo di "bassa stagione" rispetto ai flussi turistici.

L'Amministrazione conviene, pertanto, con l'opportunità di dotare l'area di un sistema elettronico di controllo del varco di ingresso z.t.l., il cui posizionamento è in fase di studio e sarà oggetto di confronto

approfondito¹, così da facilitare l'accesso pedonale alla zona e l'espansione verso l'esterno (mediante occupazione di suolo pubblico) da parte degli esercizi che ne hanno fatto richiesta.

In via complementare alle misure sopra citate, il capolinea bus (che allo stato attuale è posizionato nell'ultimo tratto di Via Garibaldi) sarà riportato a Piazza della Repubblica.

Pertanto, in sintesi:

- sarà posizionato un varco elettronico z.t.l. per una migliore gestione del traffico veicolare, individuando orari di apertura del varco compatibili con le esigenze di commercianti e residenti, nonché con le esigenze dei fruitori di altre strutture rilevanti presenti nell'area (es. scuola materna di S. Lodovico);
- non sarà modificato l'attuale senso di marcia e non sarà pedonalizzata alcuna via²;
- sarà ripristinato il capolinea bus a Piazza della Repubblica, come già concordato con Umbria Mobilità che sta attualmente curando il relativo progetto.

¹ La collocazione dei varchi elettronici sarà oggetto di specifica discussione in sede di Q.S.V.

Tra le proposte sin qui ricevute, si considerano le seguenti alternative (salvo altre):

- a) posizionamento di un varco elettronico z.t.l. per la sola porzione finale di Via Garibaldi, a partire dall'incrocio con Piazza Ranieri. Il varco elettronico verrebbe, in questo caso, collocato nell'ottica di rendere più efficace un divieto già esistente. Seguendo tale opzione, la chiusura del varco negli orari a traffico limitato non avrebbe effetto in direzione Piazza Ranieri, né ovviamente in direzione Via Alberici – Piazza Febei.
- b) posizionamento di un varco elettronico z.t.l. per la zona di Via Garibaldi / Piazza Ranieri all'incrocio con la SS 71 Umbro Casentino (Porta Romana). Seguendo tale opzione, la chiusura del varco negli orari a traffico limitato comprenderebbe Piazza Ranieri, Via Loggia dei Mercanti, Via Ripa Medici e la zona di S. Giovanni, senza produrre effetto in direzione Via Alberici – Piazza Febei.
- c) posizionamento del varco elettronico all'altezza della rotonda di ingresso a via di Porta Romana (con svincolo per il parcheggio di Campo della Fiera), luogo ove attualmente viene posizionata la transenna di blocco del traffico per non residenti in occasione delle principali festività. Seguendo tale opzione, di maggiore impatto, la chiusura del varco negli orari a traffico limitato avrebbe effetto, oltre che sulla diramazione Via Garibaldi / Piazza Ranieri, anche in direzione Via Alberici – Piazza Febei (verso Piazza Ippolito Scalza ovvero verso Via Lattanzi).

² Non si è preferita l'ipotesi (alternativa) di totale pedonalizzazione del tratto di Via Garibaldi che dal bivio per Piazza Ranieri conduce a Via Cipriano Manente, per la cui attuazione sarebbe necessario invertire il senso di marcia lungo quest'ultima (accedendovi da Via Albani in discesa verso Via Garibaldi) per poi confluire in uscita verso Via A. Cozza, nella stessa direzione attualmente seguita dai bus provenienti (in uscita) da Piazza della Repubblica.

B) PARCHEGGI

L'utilizzo dei parcheggi insilati sarà fortemente incentivato per i residenti dei 12 comuni d'ambito attraverso riduzioni delle tariffe di sosta per i possessori dell'apposita tessera (già introdotta) ed altre misure, alcune delle quali stagionali ed attualmente in fase di studio.

L'Amministrazione prevede, in via sperimentale, i seguenti incentivi:

- l'esenzione dal pagamento della sosta presso i parcheggi di Via Roma e Campo della Fiera per i possessori della tessera "residenti dei 12 comuni d'ambito", tutti i giorni, nella fascia oraria 18.30 – 02.00;
- l'esenzione dal pagamento della sosta presso i parcheggi di Via Roma e Campo della Fiera per i possessori della tessera "residenti dei 12 comuni d'ambito" nelle mattine di giovedì e sabato (in concomitanza del mercato).

Queste (ed altre) misure sperimentali entreranno in vigore contemporaneamente alla introduzione di misure compensative, quale ad esempio la rimodulazione degli orari o delle tariffe di sosta nei parcheggi a raso (cfr. *infra*, B3).

Inoltre, per la migliore utilizzabilità dei parcheggi insilati, l'Amministrazione prevede il ripristino della piena funzionalità del sistema di mobilità alternativa (scale mobili e ascensori, questi ultimi h24) e l'implementazione di un regolare sistema di collegamento bus ("pollicino") tra i parcheggi medesimi ed il centro storico.

Oltre alle agevolazioni già in vigore e compatibilmente con gli equilibri di bilancio e la sostenibilità del sistema, l'Amministrazione intende anche porre in essere tutte le misure possibili per meglio rispondere alle esigenze di particolari categorie, per le quali l'utilizzo dei parcheggi si renda necessario limitatamente a particolari orari e/o periodi dell'anno.

In questo senso, su richiesta degli Istituti scolastici, l'Amministrazione ha recentemente (aprile 2015) introdotto una tessera speciale per gli studenti pendolari delle scuole superiori del centro storico, che possono accedere ai parcheggi insilati ad una tariffa agevolata nei giorni e negli orari di scuola.

B1) CAMPO DELLA FIERA

Si prevedono i seguenti interventi:

- automazione del piano superiore del Parcheggio del Campo della Fiera (intervento già completato);
- ripristino del collegamento con il "pollicino" con fermata sulla SS 71 Umbro Casentinese;
- razionalizzazione della segnaletica da/per il parcheggio;
- ripristino della piena funzionalità del sistema di mobilità alternativa (intervento in corso), con progressiva estensione degli orari e dei giorni di esercizio;
- *restyling* del percorso meccanizzato che conduce a Piazza Ranieri (intervento in fase di progettazione).

B2) VIA ROMA

Si prevedono i seguenti interventi:

- rimodulazione del servizio “pollicino” (circolare “C”) per una maggiore continuità e regolarità del collegamento;
- razionalizzazione della segnaletica da/per il parcheggio;
- *restyling* degli ambienti interni e del percorso pedonale che conduce a Corso Cavour (intervento in fase di progettazione).

B3) PARCHEGGI A RASO A PAGAMENTO (“STRISCE BLU”)

Le piazze attualmente destinate, in tutto o in parte, a “strisce blu” sono le seguenti (per ciascuna, è indicato fra parentesi il numero di stalli auto):

Piazza Cahen (81)

Piazza XXIX Marzo (14)

Piazza Angelo da Orvieto (45)

Piazza del Popolo (42)³

Piazza Vivaria (44)

Piazza Marconi (95)

Piazza Cimicchi (20)

Piazza Ranieri (7)

Piazza A. Vitozzi (25)

Il totale dei posti auto a pagamento è, dunque, attualmente di 373, su un totale di posti auto pubblici, in centro storico (escluso il piazzale interno della Caserma Piave, esclusi i parcheggi privati e tutti i parcheggi a qualsiasi titolo riservati alle Forze dell'Ordine, al Comune, al carico e scarico merci, ai motocicli, ecc.), di 1127, cui si aggiungono i parcheggi di Via Roma e Campo della Fiera, per ulteriori 1200 posti (di cui al momento 560 riservati agli abbonati h24 con posto numerato).

Come si vede, il centro storico dispone di un numero assai considerevole (oltre 2300) di stalli auto pubblici, dei quali, a tutt'oggi, 754 sono gratuiti.

La cronica mancanza di parcheggi è pertanto, senza ombra di dubbio, imputabile al cattivo impiego delle risorse disponibili.

Anche per quanto concerne gli incassi dei parcheggi a pagamento, i dati sin qui raccolti evidenziano macroscopiche incongruenze, con medie giornaliere addirittura, in alcuni casi, inferiori ai 2€ per stallo, in stridente contrasto con l'esperienza quotidiana di chiunque frequenti il centro storico ed a riprova di un diffuso, pervicace malcostume.

Ciò posto, l'Amministrazione potrà in essere una progressiva rimodulazione dei parcheggi a raso e degli spazi destinati a “strisce blu”, nonché degli orari e delle tariffe di sosta.

³ Il numero di stalli indicato (42) è quello attuale, all'esito degli interventi già realizzati sulla piazza. Il totale precedente, comprensivo degli stalli situati in Via S. Leonardo, era di 73.

In particolare, per quanto riguarda la distribuzione degli stalli di sosta a pagamento, è evidente che in alcune zone essi non sono sufficienti a coprire la domanda (es. Piazza Cahen, luogo di arrivo di molti turisti nonché parcheggio prossimo al Pozzo di S. Patrizio), laddove in altre aree, all'opposto, sono scarsamente appetibili e sono sotto-utilizzati (es. Piazza Cimicchi).

Ciò rileva anche per quanto concerne le tariffe applicate, che sono le medesime in tutte le zone del centro nonostante la domanda sia palesemente disomogenea (es. Piazza Marconi, prossima al Duomo, rispetto ad aree di sosta più periferiche).

Infine, è del tutto irragionevole che i parcheggi insilati siano a pagamento h24 mentre i parcheggi di superficie in centro storico sono gratuiti nelle ore serali e notturne.

Questa evidente incoerenza produce il sistematico sovraffollamento delle aree di sosta in centro storico e, per inciso, penalizza per primi proprio i residenti, che lamentano a tutt'oggi gravi difficoltà a trovare posto per la propria auto nelle ore serali a causa della saturazione di pressoché tutti gli stalli (come detto, gratuiti nelle ore serali), mentre i parcheggi di Via Roma e Campo della Fiera finiscono, in tale fascia oraria, per restare inevitabilmente vuoti o semi-vuoti.

Per ovviare a tale situazione, come detto, l'Amministrazione intende rendere gratuiti i parcheggi insilati, nella fascia d'orario serale, per tutti i residenti dei 12 Comuni d'ambito. Unitamente a ciò, alcune piazze saranno riportate a parcheggio gratuito (libero, residenti o zona disco) mentre su alcune sarà praticata una rimodulazione tariffaria.

Infine, l'Amministrazione sta portando avanti l'attivazione di soluzioni multimediali per il pagamento della sosta con *smartphone*. Un primo progetto è allo studio degli uffici e l'avvio della relativa fase di sperimentazione è previsto per la stagione estiva. Si tratta di misure volte a facilitare il pagamento della sosta, consentendo che esso avvenga tramite applicazioni *smartphone*, senza in alcun modo aggravare le tariffe ma anzi permettendo all'utente di aggiornare, ed eventualmente estendere, il proprio periodo di sosta senza necessità di recarsi nuovamente al parcometro, bensì agendo da remoto, utilizzando il cellulare da qualsiasi punto della città.

C) Z.T.L. E RELATIVI PERMESSI, CARICO E SCARICO MERCI

RACCOLTA DIFFERENZIATA

C1) VARCHI ELETTRONICI Z.T.L.

POSIZIONAMENTO

I varchi elettronici al momento attivi nel centro storico di Orvieto sono i seguenti:

- Via Maitani
- Corso Cavour (Piazza Cahen)
- Corso Cavour (Teatro Mancinelli)
- Corso Cavour (Piazza della Repubblica)

Come è evidente, l'attuale sistema è in grado di assicurare un efficace controllo del traffico solo per una minima parte del reticolo viario cittadino.

Nonostante l'importante investimento sostenuto, a suo tempo, per introdurre i varchi elettronici in centro storico, alcune postazioni sono state disattivate (Via del Popolo e Via Montemarte), mentre altre importanti vie di accesso alla città restano, a tutt'oggi, sguarnite di logistica idonea al costante monitoraggio ed al controllo dei flussi veicolari.

Sarà oggetto di discussione, in sede di Q.S.V., l'individuazione di uno o più punti strategici della città idonei al posizionamento di ulteriori varchi elettronici (vedi par. A5), fermo restando che per alcune aree del centro storico l'installazione di sistemi di controllo del traffico è ormai improcrastinabile.

ORARI DI ACCESSO

Altrettanto importante, rispetto al posizionamento dei varchi elettronici, è l'aspetto relativo alla definizione degli orari di accesso e delle categorie che possono accedere negli orari a traffico limitato.

Attualmente, i varchi elettronici che delimitano il tratto di Corso Cavour dal Teatro Mancinelli a Piazza della Repubblica sono attivi h24.

Per quanto riguarda gli altri due varchi, l'orario attualmente in vigore è, su base stagionale, il seguente:

ORARIO STAGIONALE in vigore dal 10 giugno 2013:

ESTIVO (DAL 1° APRILE AL 30 SETTEMBRE + UMBRIA JAZZ WINTER):

feriale e festivo:

chiuso dalle 10:00 – 16:00 e 17:00 – 22.30

aperto dalle 22.30 alle 10.00 del giorno successivo e dalle 16.00 alle 17.00

INVERNALE:

feriale: libero

festivo: chiuso dalle 10:00 – 16:00 e 17:00 – 22.30

aperto dalle 22.30 alle 10.00 del giorno successivo e dalle 16.00 alle 17.00

L'orario attualmente in vigore ha sollevato molte critiche e non è in grado di bilanciare le opposte esigenze.

L'Amministrazione intende, in particolare, recepire le istanze dei residenti, che in gran numero lamentano volumi eccessivi di traffico nelle ore serali e nei giorni festivi, riservando solo ad essi l'accesso alle z.t.l. a partire dalle ore 20.00 fino alle 06.00 del mattino successivo, nonché h24 nei giorni festivi. Tale ultima limitazione intende rispondere anche alle esigenze dei turisti, di norma più numerosi in tali occasioni, ed in genere favorisce l'esigenza, molto avvertita, di una maggiore vivibilità del centro storico almeno nei giorni di festa.

In aggiunta a tali restrizioni, potranno essere definiti giorni ed orari ulteriori di limitazione del traffico, tenendo presenti le notevoli differenze tra i flussi stagionali invernale ed estivo, nonché le specifiche esigenze di residenti e commercianti.

C2) CARICO E SCARICO MERCI E RACCOLTA DIFFERENZIATA

Strettamente connesso all'orario di accesso alle z.t.l., dovrà pure essere stabilito all'esito di confronto pubblico il novero delle categorie che possono accedere negli orari e nelle zone a traffico limitato, avendo cura – se necessario – di rivedere e semplificare in alcuni aspetti il sistema esistente (estremamente articolato e complesso), a cominciare dal traffico inerente il carico e scarico merci, nonché la raccolta differenziata dei rifiuti.

Il criterio-guida che l'Amministrazione propone, in merito, è quello di inibire quanto più possibile, in tutta l'area pedonale, sia il carico e scarico merci, sia la raccolta differenziata, nella fascia oraria diurna di maggiore concentrazione turistica, con particolare attenzione alle esigenze delle attività di ristorazione e somministrazione (dalle 10.00 alle 15.30).

D) MOBILITÀ ALTERNATIVA

Come già anticipato, il fulcro del presente piano di interventi è costituito dall'intento di valorizzare ed implementare il sistema di mobilità alternativa, che a sua volta è suscettibile di articolarsi in più sottosistemi altamente integrabili, con introduzione di elementi e soluzioni *smart* ed ecosostenibili.

In primis, rileva in questa sede l'ottimizzazione del sistema di trasporto pubblico locale (t.p.l.: autobus e funicolare) e del sistema di ascensori e scale mobili che da anni versa in stato di degrado e che va, invece, pienamente recuperato alla città in vista di un più intenso utilizzo.

In secondo luogo, viene in luce l'opportunità di arricchire l'offerta del trasporto pubblico locale con formule di mobilità più moderne e sostenibili, con particolare riguardo a quelle *tourist friendly* (ad esempio: *bike sharing*), molto utilizzate in altri Paesi europei, soprattutto nelle città a vocazione turistica.

D1) SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: FUNICOLARE E BUS

Il sistema di trasporto pubblico locale, con riferimento al centro storico di Orvieto, deve essere aggiornato alle odierne esigenze della città.

A questo scopo, agli inizi del mese di maggio 2015, Umbria Mobilità ha condotto – d'intesa con l'Amministrazione Comunale – un sondaggio (mediante questionario somministrato ad un campione casuale fra gli utenti di Funicolare e bus), volto a delineare la reale domanda di mobilità dei cittadini, nonché, sotto altro aspetto, a comprendere l'esatta incidenza (e le potenzialità di crescita) della Funicolare, nell'ambito del servizio complessivo reso sul territorio.

I risultati di tale attività sono attualmente in corso di elaborazione, saranno resi noti e costituiranno il punto di partenza per ogni progetto correttivo e/o di sviluppo relativo al sistema di t.p.l.

L'altro tassello imprescindibile per il rilancio della Funicolare è costituito dalla riqualificazione di Piazza della Pace, che – come è noto – versa da diversi anni in stato di abbandono ma nonostante ciò ha costituito (e costituisce) ogni anno il punto di arrivo in città per migliaia di autobus.

La convenzione tra l'Amministrazione e la Società a cui è affidata tale riqualificazione, nell'ambito di reciproci impegni, obblighi ed oneri, è stata sottoscritta il 16 maggio 2015 e prevede, per il concessionario: la gestione e pulizia dei servizi igienici pubblici, la gestione del Museo della Funicolare, la pulizia e custodia del sottopasso e del relativo percorso meccanizzato e delle aree coperte adiacenti al fabbricato concesso, la custodia e la manutenzione del verde, la raccolta dei piccoli rifiuti e la riqualificazione di tutto l'edificio oggetto della concessione da allestire in funzione dell'accoglienza turistica e del ristoro, nonché per la promozione di monumenti, luoghi e prodotti del territorio.

Poste le premesse per la migliore ed attuale comprensione della domanda di trasporto, e poste anche le basi del rilancio dell'accoglienza turistica (e non solo) a partire dal parcheggio che riceve il maggior numero di turisti/utenti della Funicolare, la città potrà finalmente, su basi più solide, intraprendere il confronto con Umbria Mobilità in vista della possibile estensione dell'orario di funzionamento della Funicolare e – soprattutto – della più ottimale forma di coordinamento tra il servizio di navette e la Funicolare stessa.

In ogni caso, l'Amministrazione intende intensificare e regolarizzare il servizio di linea sul percorso della navetta (attualmente "circolare C") che collega la stazione a monte della Funicolare con le principali zone del centro storico.

Lo scopo è quello di consolidare una linea già esistente, appunto la circolare "C", estendendone il tracciato al quartiere medievale per essere in grado di collegare regolarmente, entro un lasso di tempo che non dovrebbe superare i 30 minuti, tutti i luoghi di interesse sulla rupe, compresi i parcheggi insilati, a favore di turisti e residenti.

D2) ALTRE FORME DI MOBILITÀ ALTERNATIVA

L'economia del presente documento di lavoro non consente una disamina approfondita di ciascuno dei sistemi di mobilità alternativa che ben si prestano ad essere implementati nel centro storico di Orvieto.

Le più moderne tecnologie offrono, infatti, una notevole gamma di alternative, la cui più opportuna selezione sarà possibile solo all'esito di un approfondito confronto con i residenti e con le categorie.

Tra le possibilità, che sono molteplici e non si escludono mutualmente (bus a chiamata, *car sharing*, *car pooling*, ecc.), l'Amministrazione sta concretamente valutando l'ipotesi di introdurre un servizio di *bike sharing*, soprattutto per soddisfare la crescente sensibilità dei turisti in tal senso.

Inoltre, in attuazione del proprio Piano di Mobilità Elettrica / Programma di Azioni per la Mobilità Sostenibile, l'Amministrazione sta proseguendo con l'installazione di più colonnine di ricarica destinate ai veicoli alimentati ad energia elettrica (una colonnina è stata già installata a Piazza della Repubblica nel dicembre 2014, altre due verranno realizzate a breve in altri punti strategici della città) ed incentiverà con permessi e tariffe speciali l'adozione di veicoli elettrici.

Va poi ricordato che più volte, in passato, risulta essere stata proposta e presa in considerazione l'opportunità di realizzare un sistema integrato per il carico e scarico con mezzi elettrici, mediante la creazione di una piattaforma logistica "ultimo km ad emissioni zero".

La concreta praticabilità dell'opera è allo studio dell'Amministrazione, valutato in particolare l'impatto positivo che essa avrebbe sotto il profilo dell'abbattimento dell'inquinamento, nonché le ricadute, altrettanto positive, in termini di facilità di smistamento delle merci ed accessibilità alle aree pedonali.

* * *

Orvieto, 1° giugno 2015

(Avv. Andrea Vincenti)

Assessore a viabilità, mobilità e trasporti del Comune di Orvieto

(Dott. Mauro Vinciotti)

Dirigente Settore 4 del Comune di Orvieto

(Arch. Rocco Olivadese)

City Manager