

LA NUOVA/VECCHIA PROPOSTA DI VIABILITÀ: UN CENTRO STORICO PER LE MACCHINE

La Giunta di centro-destra Senatore, che a distanza di quasi cento giorni dal suo insediamento, non ha ancora approvato un suo programma di mandato, mentre senza alcuna trasparenza, informazione, coinvolgimento della cittadinanza porterà in approvazione al prossimo Consiglio Comunale una delibera, detta di *indirizzi*, che in realtà stravolgerà l'uso del Centro Storico.

Difficile definire delibera di indirizzi un atto nel quale, oltre a sconvolgere completamente la viabilità in centro storico e non solo, si individuano due nuove rotatorie eliminando, anche se non lo si dice, circa 300 posti auto nella struttura di sosta più importante prevista dal vigente PUT (nell'area del Pio x).

In realtà, non si tratta affatto di “indirizzi”, peraltro palesemente contraddittori, l'allegato alla delibera è una planimetria indicante già i nuovi percorsi viari, una sorta di ribaltamento del PUT vigente, privo però di tutti gli elementi che un PUT deve per legge contenere.

La proposta di delibera non si basa su alcuna analisi, studio o progetto che le direttive ministeriali obbligano a rispettare

(dati di partenza e dei flussi dei veicoli, simulazione del traffico, calcolo della capacità della rete viaria sulla base delle caratteristiche funzionali delle strade, analisi delle aree di sosta, degli effetti sulla sicurezza, sull'ambiente, sul patrimonio storico/monumentale e molte altre).

La nuova viabilità proposta non fa nessun cenno alle intenzioni, pur dichiarate, sul parcheggio del PIO X.

La proposta di delibera considera l'attuale un PUT obsoleto e superato!

Il PUT attuale non solo è uno strumento ampio e articolato, ma anche coerente ed in linea con le conseguenze alla viabilità derivanti dall'apertura della tangenziale.

Volutamente non viene fatto alcun riferimento alla “zona 20”, già progettata da professionisti della materia.

Non si parla dei “distretti del commercio” di cui Portogruaro è capofila. Un progetto avviato per far fronte alla crisi economica proprio in rapporto al centro storico. Un progetto già finanziato, di cui però non si sa più nulla (dove sono gli interventi attuativi, è stato nominato il manager di distretto?).

Non si fa accenno alla “Agenda Centro Storico” che aveva coinvolto, quella sì in una ampia e approfondita fase partecipativa, cittadini residenti, categorie economiche, enti, portatori di interesse, ecc..

Vengono dimenticati i diversi milioni di Euro spesi in arredo urbano e ripavimentazione dei selciati storici in San Giovanni, via Rastrello, La Stretta, Calle Bovoloni, via Roma, dai Mulini al Museo archeologico, del Liston, delle nuove piazze realizzate (S. Marco, delle Erbe, Cattinari, belvedere e brolo retro Municipio), del recupero degli edifici monumentali e del nuovo centro culturale di Palazzo Venanzio, degli accordi urbanistici pubblico-privati per la riqualificazione del centro antico della città, del GiraLemene.

Tutti interventi realizzati e finalizzati a rivitalizzare economicamente e turisticamente il centro storico.

LA DELIBERA PROPOSTA SI PONE IN APERTO CONTRASTO CON LE DIRETTIVE MINISTERIALI, CHE PER I CENTRI STORICI PREVEDONO:

- **rispetto dei valori ambientali** - in particolare - nell'area centrale urbana, in genere - area maggiormente congestionata e ricca di valori storici, artistici, architettonici e paesaggistici da tutelare;
- **deviazione del traffico veicolare in attraversamento**, su itinerari tangenziali rispetto all'area centrale;
- **riduzione dei percorsi interni al centro**, le strade interne all'area centrale non dovranno essere organizzate come strade di scorrimento automobilistico, ma come percorsi per la mobilità lenta;
- **l'organizzazione delle soste di lunga durata** fuori dalle sedi stradali, attraverso la realizzazione di nuove aree di parcheggio (parcheggi sostitutivi - vedi PIO X);
- **congrue opere di arredo urbano** (sistemazioni a verde, specifici materiali per le pavimentazioni, illuminazioni diversificate, attrezzature per il miglioramento degli ambienti stradali, ecc.).

NEL MERITO DELLE PROPOSTE AVANZATE ecco le RELATIVE CONSEGUENZE:

- **Gli assi viari 1) Borgo S. Giovanni - via Martiri della Libertà - via Abbazia- Borgo S. Nicolò e 2) Borgo S. Nicolò - via Garibaldi, v. Seminario, v. Cavour** diventano assi di attraversamento e di grande scorrimento in direzione sud-nord e nord -sud in contrasto con le regole basilari per il centro storico;
- **Per l'asse S. Nicolò, v. Garibaldi, v. Seminario, v. Cavour, B.go S. Agnese** vi è un rischio elevato che diventi un asse di attraversamento e di passaggio alternativo a via Stadio-Matteotti con conseguente aumento del traffico e senza benefici per il centro al quale, tra l'altro, da quell'asse non si può più accedere;
- **Contrariamente a quanto si prefigge il progetto, è fortemente penalizzata l'accessibilità da Nord** (porta d'ingresso principale della città - direttrici autostradali VE-TS e PN e provinciale da e per UD); rispetto alla situazione attuale infatti non si può più accedere a via Martiri;
- **Di fatto si realizzano due circuiti (ring) all'interno del centro storico:** 1° ring: via Valle- via Spalti-via Martiri- via Belli- via Valle; 2° ring B.go S. Giovanni -via Martiri- via Abbazia- v. Garibaldi- v. Seminario- v. Cavour- B.go S. Agnese- Via Bon- Borgo S. Giovanni. Una viabilità che rischia di favorire una circolazione continua, ripetuta e inutile, con un evidente aumento del traffico in centro storico ed in aperto contrasto con le direttive vigenti;
- **Si generano importanti punti di conflitto e potenziale pericolosità alle intersezioni di via Belli-S. Gottardo, via Spalti-San Giovanni, S.Nicolò-Via Abbazia**, dove bisognerà organizzare dei problematici stop o diritti di precedenza con accumulo di veicoli in ambiti di grande pregio e fragilità edilizia (anche in questo caso non si conoscono le soluzioni di dettaglio, né se sia stata fatta la verifica della capacità delle intersezioni stesse);
- **Vi sarà un notevole appesantimento di uno degli assi più trafficati della città - via Bon - per il senso inverso in via Cavour e per le manovre di ingresso ed uscita dalle torri;** asse che i precedenti piani prevedevano addirittura di sgravare mettendo via Fondaco ad un

solo senso di marcia (esclusi mezzi di soccorso); ora invece viene inserita una rotonda (tutta da verificare tra l'altro la compatibilità con il progetto di sistemazione viaria approvato con l'accordo di pianificazione edilizio/urbanistico del Pilsen), troppo vicina a quelle di S. Agnese e Trieste-Isonzo e aggiungendo una ulteriore direttrice (quella verso S. Giovanni) all'intersezione per garantire l'ingresso al centro;

- **l'apertura di porta S. Giovanni e S. Gottardo** porterà ad un incremento significativo del traffico in aree di grande fragilità e avrà un notevole impatto sui più importanti monumenti cittadini (torre S. Giovanni, Torre S. Gottardo, ponti di San Gottardo e di San Giovanni). Sotto la torre di San Giovanni si realizzerà un vero e proprio incrocio a quattro braccia. Vi convergerà infatti anche via Rastrello, che in planimetria è indicata a doppio senso di marcia, seppur a traffico limitato, senza protezione per i pedoni. Ricordiamo che S. Giovanni è chiuso 2 giorni su sette, per il mercato del giovedì e per il mercato agricolo del mercoledì (in questa giornata l'unico accesso sarà via Pellico da via Valle che a sua volta è collegata con V.le Isonzo), quindi con un preoccupante impatto su aree sensibili come quelle delle scuole - polo umanistico di via Martiri e di via Seminario, le medie e i licei tecnologici di via Valle - dove gravitano giornalmente migliaia di studenti. E' già stato attestato che la Porta San Gottardo non è in grado di sostenere il traffico veicolare, in quanto l'edificio, secondo le prescrizioni della Soprintendenza per i Beni Architettonici, culturali e paesaggistici non sopporta le continue sollecitazioni e vibrazioni del suolo, causate dal passaggio di autoveicoli. Si rileva inoltre che il Ponte di Borgo San Gottardo è instabile e che sotto le torri lo spazio ridotto non consente il passaggio simultaneo di autoveicoli/motocicli e di pedoni/ciclisti.
- **Rumori e vibrazioni.** I residenti ricorderanno il problema del rumore e delle vibrazioni, soprattutto di notte, derivanti dal transito dei veicoli che attraversavano il centro storico per andare da nord a sud e viceversa.

**TUTTE PROBLEMATICHE GIA' AFFRONTATE DECENNI FA,
CHE IL BUON SENSO NON DOVREBBE RIPROPORRE.**

**LA PROPOSTA DI NUOVA VIABILITA' È CHIARAMENTE INCOERENTE
NELLA DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI:
IL CENTRO SI APRE ALLE MACCHINE E NON ALLE PERSONE**

La giunta Senatore con la nuova proposta di viabilità non affronta: il miglioramento della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, il risparmio energetico, la qualità urbana, la creazione di isole ambientali, la salvaguardia delle aree di elevato valore urbanistico ed architettonico, la costituzione di percorsi protetti di accessibilità pedonale in prossimità dei servizi scolastici e sanitari.

Non è modificando la viabilità che si fanno ritornare i clienti nei negozi. La valorizzazione del commercio non deriva dalle auto, ma dall'offerta commerciale, da un nuovo e più ampio piano dei plateatici, dal coordinamento delle attività, dall'idea di distretto commerciale, dall'idea di centro commerciale integrato, dal city manager, da eventi continuativi e programmati, da un progetto "zona 20", che non può essere una semplice limitazione della velocità veicolare come proposto dalla giunta Senatore.

Per sostenere, appoggiare ed agevolare i piccoli imprenditori e il mercato è necessario considerare inoltre anche gli altri strumenti (affitti, agevolazioni tributarie ecc.).

La viabilità in centro storico deve essere rivolta alla tutela dell'utente fruitore del Centro quindi l'Amministrazione Comunale ha il diritto-dovere di tutelare tutti i cittadini, per primi i residenti.

Vengono trovati i finanziamenti per stravolgere negativamente la viabilità in centro storico e **non si avviano prioritariamente i progetti esistenti per la sicurezza stradale nelle frazioni** (vedi incrocio di Lison SS 14 con via Attigliana - attraversamenti pedonali – piste ciclabili).

IL GIUDIZIO SUL NUOVO PROGETTO DI VIABILITÀ DEL CENTRO STORICO È NETTAMENTE NEGATIVO

La valorizzazione della città non può essere subordinata al numero di macchine che arrivano nel suo “cuore”.

LA PROPOSTA DI VIABILITÀ non è affatto nuova, GUARDA AL PASSATO, E' IN CONTROTENDENZA CON I CONCETTI BASILARI E CONSOLIDATI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE che indicano espressamente modalità di spostamento in grado di diminuire gli impatti ambientali, sociali ed economici generati dai veicoli privati.

COME IN TUTTE LE CITTÀ ANCHE IL FUTURO DI PORTOGRUARO È LEGATO A NUOVI MODELLI DI VITA, DI CONSUMO, DI UTILIZZO DEGLI SPAZI URBANI.

I comportamenti virtuosi acquisiti dai cittadini di Portogruaro in questi anni, non senza iniziali difficoltà, diventati buone pratiche anche grazie a progetti come *“Portogruaro città educativa”*, che ha coinvolto scuole e famiglie per educare i futuri cittadini alla mobilità sicura e *“C'entro in bici”*, con la possibilità di accedere al centro storico pedalando, rischiano con la Delibera Senatore di essere vanificati.

La visione della nostra città non può che corrispondere ad un centro senza auto, luogo di incontro e di cammino, con un Ufficio turistico fruibile, con visite guidate, con una tipizzazione delle attività artigianali e commerciali.

Un centro storico come luogo di cultura, di storia, di arte, di musica, di eventi.

Un centro storico luogo di attrazione turistica per le sue bellezze architettoniche e paesaggistiche.

Un centro storico come salotto, non come autorimessa.

SU QUESTA VISIONE MODERNA E SOSTENIBILE SI DEVE COSTRUIRE LA VITA E L'ECONOMIA DELLA NOSTRA CITTÀ.

**Gruppo Consiliare
“Centrosinistra più avanti insieme”**

**Circolo PD
Portogruaro**