

POSIZIONE DEL COMITATO CITTADINO “VIVERE IL CENTRO”

CHI SIAMO

“Vivere il Centro” è una nuova associazione cittadina nata dalla constatazione che in ogni confronto sulle problematiche peculiari del centro storico manchi una componente importante: quella dei residenti.

Stanchi di essere ostaggio degli interessi proclamati a gran voce dagli operatori economici del centro città, vogliamo far presente all’amministrazione locale che, nel delicato equilibrio di una città antica naturalmente votata al turismo, occorre avere rispetto per la città ed anche per chi vi risiede stabilmente.

Lo stesso statuto comunale indica tra le sue finalità il ritorno alla residenzialità del centro, nonché un turismo di qualità.

A queste dichiarazioni di principio, a parole fatte proprie dalle amministrazioni precedenti, non sono mai state prese decisioni e misure conseguenti.

Il centro storico è stato sempre più lasciato in balia degli interessi di chi bada al proprio tornaconto, grande o piccolo che sia, senza che mai si percepisse una visione complessiva e lungimirante di come custodire e far fruire a tutti il cuore storico della nostra bella città.

Il risultato è sotto gli occhi di tutti, in particolare di noi residenti: un centro storico che si spopola, sempre più simile alla drammatica metamorfosi di Venezia, utilizzato come parco di divertimento o per intrattenimenti da sagra.

E chi in tutto ciò ha guadagnato chiede che le deroghe diventino regola, dai plateatici sui marciapiedi alla estensione delle fasce d’accesso per le auto nella ZTL.

Abbiamo fiducia che la nuova amministrazione comunale voglia e sappia dare finalmente una visione diversa della città e su questo vogliamo essere riconosciuti come interlocutori, quanto meno al pari dei commercianti. Anzi, riteniamo di essere un interlocutore più significativo dei commercianti, perché, a differenza di questi, non siamo una lobby di residenti esclusivamente interessata a garantire il proprio benessere abitativo.

Abbiamo infatti a cuore la vivibilità e l’estetica della città che significa valorizzazione dell’assetto urbano e del patrimonio artistico-culturale, affinché sia fruibile da tutti, non certo solo dai residenti.

Vorremmo ancora che in centro storico potessero tornare ad abitare a costi ragionevoli giovani famiglie, prospettiva oggi oggettivamente impossibile, stante la competizione di redditive benché impattanti locazioni turistiche per le quali non è fissato alcun tetto numerico.

Dopo più di 2 anni e mezzo di pandemia, in cui tutti noi abbiamo sofferto anche economicamente ed abbiamo subito ogni tipo di deroga per venire incontro alle esigenze dei commercianti e dei ristoratori, è ora arrivato il momento di ragionare su quale visione si abbia della città, perché le deroghe non possono mai diventare “regola” per definizione.

COSA CI CONTRADDISTINGUE DAGLI ALTRI

Due sono le cifre che ci caratterizzano:

- a. la totale assenza di conflitto d’interessi con l’amministrazione locale.
In concreto, questo significa che se una persona, quanto irreprensibile non importa, esercita una qualsiasi altra attività che dipenda per incarichi, autorizzazioni, finanziamenti o altri affari dalla pubblica amministrazione locale, non può appartenere a Vivere il Centro. E’ una rigidità di stampo anglosassone, ma fondamentale per garantire “oggettivamente” di fronte ai cittadini tutti che si sta lavorando soltanto per l’interesse comune. Crediamo su questo di essere “unici”.
- b. la trasversalità partitica, anagrafica e professionale degli aderenti.

LA DIFFERENZA CHE RIVENDICHIAMO

Non è possibile mettere sullo stesso piano associazioni dei commercianti e associazioni/comitati dei cittadini per trovare un punto di equilibrio tra due forze divergenti per obiettivi perseguiti. I residenti sono cittadini che hanno eletto i propri rappresentanti per curare l’interesse generale della città. I commercianti sono

invece solo una piccola parte del tutto, anche se negli ultimi 15 anni hanno spadroneggiato nella città piegandola alle proprie esigenze di categoria, con le conseguenze che sono sotto gli occhi di tutti.

Ferisce e disgusta quindi osservare un degrado urbano immolato sull'altare del profitto comunque perseguibile e di una concorrenza giocata al massimo ribasso per qualità di servizi resi e dignità dell'offerta di lavoro.

Il Covid e il caro-bollette coinvolgono tutti, non solo i commercianti, e nelle città turistiche è certamente meno difficile recuperare che altrove.

NOI E IL TURISMO

Comprendiamo bene che il turismo costituisce un'importante risorsa per Verona. Proprio per questo però riteniamo che vada curata ed amministrata con intelligenza, affinché non si trasformi in un boomerang, per tutti, commercianti compresi. Sono costoro infatti che rischiano di essere travolti dai grandi centri commerciali che ormai circondano la città, nonché dagli acquisti on-line, come documentano già i DHL che scorrazzano liberamente e sempre più numerosi nella città storica.

Più precisamente, riteniamo che sia possibile impedire lo spopolamento della città e superare il turismo di basso profilo che usura la città e basta -quello di chi mangia e abbandona rifiuti sui gradoni dei monumenti o che fa il giro in centro sul torpedone dotato di megafono e permesso di transito in ZTL- solo se:

- a. si integra il turismo con la cultura (non solo quella eno-gastronomica);
- b. si evitano manifestazioni da lunapark;
- c. si favoriscono botteghe di prossimità;
- d. si incentivano negozi che propongano merci e prodotti locali caratterizzanti e non facilmente altrove disponibili;
- e. si incentiva la residenzialità giovanile;
- f. si liberano strade e marciapiedi da auto, moto, sedie, tavolini e monopattini abbandonati dove capita;
- g. si evitano cassonetti strabordanti di rifiuti ammassati anche a terra e spesso utilizzati come latrine per mancanza di bagni pubblici;
- h. si evita di perimetrare stalli auto che sovrastano i marciapiedi ostacolandone la fruibilità;
- i. si restituisce ad Arena e Teatro Romano la loro originaria destinazione d'uso delocalizzando negli stadi i "concertoni" che impattano su strutture monumentali e città storica;
- j. si evita l'utilizzo del vallo dell'Arena e di piazza Bra come affastellato stabile deposito di mezzi di trasporto/sollevamento ed installazioni degli spettacoli;
- k. si evitano assembramenti che ostacolano la mobilità pedonale;
- l. si mette in grado la Polizia Locale di garantire il rispetto della legge e delle regole come oggi purtroppo non accade.

LE NOSTRE PRIORITA'

1. I plateatici

- a. Non è più tollerabile che i marciapiedi siano sequestrati da una doppia fila (interna ed esterna) di tavoli e sedie che ne impediscono di fatto la pedonalizzazione, e non solo ai disabili che già sarebbe bastante.
- b. I plateatici non possono obbligare i pedoni a camminare su strade accessibili ad auto/moto, aumentando il disagio se non anche il pericolo d'investimento.
- c. Parimenti, gli arredi esterni e la cartellonistica delle ristorazioni non devono ostacolare l'accesso ai portoni di casa, oltre che ai passi carrai.
- d. La musica non deve essere amplificata da altoparlanti esposti all'esterno dei locali e non deve superare comunque un picco predefinito di decibel.

- e. L'utilizzo dei plateatici deve essere inibito oltre un determinato orario notturno e comunque vanno sempre scoraggiati, da parte degli esercenti in primis, comportamenti a forte impatto acustico.
- f. La superficie dei plateatici in concessione deve essere proporzionata alla superficie coperta del locale e comunque non occupare più della metà dello spazio pubblico disponibile, come accade, ad esempio, per il Liston della Bra.
- g. Non deve essere consentito l'utilizzo di "pseudo-plateatici" di fatto, resi tali dall'assembramento sistematico di consumatori in piedi davanti all'ingresso dei bar, spesso allestito con invitanti mensole di appoggio che si affacciano sulla pubblica via.
- h. L'ubicazione del plateatico non deve essere consentita a ridosso di strade di scorrimento o di cassonetti dei rifiuti, anche se in ZTL, sia per motivi di sicurezza stradale ma anche di igiene ambientale, pensando alle polveri sottili liberate da auto/moto per le quali l'OMS ha recentemente fissato un limite di sicurezza sanitaria di 5 microgrammi/mc, cioè dieci volte inferiore al valore di picco amministrativamente ora consentito.
- i. Il personale di servizio non deve essere obbligato ad attraversare con vassoi di vivande strade percorse da auto/moto allo scopo raggiungere il plateatico, per ovvie ragioni di sicurezza del lavoro.
- j. I plateatici non devono interferire con la vista dei monumenti della città.

2. Le emissioni odorigene.

E' disponibile un'ampia e pacifica giurisprudenza -di natura civile, penale ed anche amministrativa (TAR del Veneto)- che equipara le emissioni odorigene provocate dalla cottura dei cibi a quelle di origine industriale. E questo è giustificato non solo dalla pari efficacia degli insulti olfattivi che di per sé provocano danni alla salute, ma anche dalla tossicità specifica delle sostanze che si liberano soprattutto durante la frittura. Si pensi che il Testo Unico della sicurezza su lavoro, prevede per gli addetti a questa mansione l'attribuzione del rischio cancerogeno.

Ne deriva che non è più sufficiente che le emissioni siano convogliate a camino (a volte manca anche questo), perché si rende necessario il loro abbattimento.

Sono da anni ormai disponibili sul mercato batterie filtranti a strati sovrapposti che si innestano lungo la canna fumaria e che prima di intervenire con i carboni attivi, per adsorbire le molecole odorigene, abbattano le sostanze oleose che fungono da vettori di aerosol.

Questi dispositivi dovrebbero essere immediatamente obbligatori per i nuovi esercizi, o comunque variazioni di ragione sociale, ma nel breve resi tali anche per le ristorazioni preesistenti, adottando una gerarchia di priorità d'impatto (fritti, presce, carne ai ferri...).

L'obbligo dovrebbe essere esteso anche ai bar che offrono cibi sovrapponibili a quelli dei ristoranti, per quanto precotti, ma bisognosi di un riscaldamento a temperature di cottura.

3. Il transito e la sosta in ZTL

Per una città moderna che si deve ispirare alla sostenibilità ambientale, l'obiettivo ultimo non può che essere l'eliminazione totale delle auto/moto da tutte le strade dei centri storici e dei quartieri ad essi assimilabili per caratteristiche urbanistiche, con la sola esclusione di coloro che ne hanno necessità per comprovate esigenze di salute, anche in via transitoria.

Ragionevolmente però appare necessaria una *fase di transizione* che comunque muova rigorosamente in questa direzione. Più precisamente.

- a. Favorire l'accesso al Centro Storico ai non aventi titolo a transito e sosta mediante la realizzazione di aree di parcheggio in zone periferiche che non impattino comunque sui centri abitati, dotate di navette a trazione elettrica con frequenza adeguata anche nelle ore notturne da e per la ZTL, con priorità assoluta per i lavoratori del centro storico.
- b. Revisionare tutti i permessi di transito e sosta in ZTL, dal momento che il loro numero è quadruplo rispetto a quello dei residenti, evidenziandone quindi un lampante abuso.
- c. Prevedere un ampliamento progressivo della ZTL

- d. Eliminare tutte le finestre ordinarie e straordinarie della ZTL (festività, elezioni, ecc.) sia per le auto che per le moto, come già accade in altre città simili alla nostra.
- e. Consentire il transito libero in ZTL per auto o motoveicoli esclusivamente a:
 - Residenti proprietari di auto/motoveicoli o in comodato d'uso formalizzato in Motorizzazione Civile esteso solo a familiari facenti parte del medesimo nucleo familiare.
 - Portatori di handicap.
 - Pubblici servizi.
 - Manutentori formalizzati (un pass per ragione sociale).
 - Clienti di alberghi o assimilabili solo se ospitati in posti auto privati.
- f. Consentire il transito limitato in ZTL per auto o motoveicoli in specifiche fasce orarie soltanto a:
 - Titolari di attività commerciali /amministrative
 - Corrieri DHL
 - Servizi navetta alberghieri
- g. Consentire la sosta in stalli dedicati ZTL oltre al transito in qualsiasi orario soltanto a:
 - Residenti in ZTL senza disponibilità esclusiva di posto auto/posto motoveicolo in ZTL, ma a pagamento la sosta per il successivo veicolo negli stalli dedicati.
 - Residenti in ZTL con disponibilità esclusiva di 1 solo posto auto /posto motoveicolo in ZTL, ma a pagamento la sosta per il successivo veicolo negli stalli dedicati.
 - Portatori di handicap
 - Pubblici servizi
 - Manutentori formalizzati (un permesso per ragione sociale)
- h. Consentire accessi puntuali in ZTL e sosta in stalli a pagamento per traslochi, opere edilizie, ecc. previo formale e limitato rilascio di permesso da parte della Polizia Locale.
- i. Prevedere per i non-Residenti, in via provvisoria e da valutare a consuntivo, un massimo di 50 pass al giorno, non ripetibili mensilmente, da richiedere preventivamente sempre alla Polizia Locale per non futili motivi.

4. Conferimento dei rifiuti

La soluzione ultima sarebbe il porta-a-porta integrato da punti di raccolta mobili e presidiati (come già ora accade addirittura a Venezia), con abbattimento degli oneri del servizio di raccolta per i residenti virtuosi, cioè che producono minor rifiuto. Anche in questo caso però è necessario prevedere una fase di transizione.

In primis, **non è più sostenibile che nei cassonetti conferiscano indifferentemente ristoratori e residenti.**

Che il numero dei cassonetti dei rifiuti risulti insufficiente e che il loro utilizzo appaia assolutamente inappropriato (per natura e/o ingombro del rifiuto) a causa pressoché esclusiva dei ristoratori è comprovato dall'osservazione che durante il lockdown, nonostante la presenza dei residenti nella propria abitazione fosse maggiore, i cassonetti risultavano sistematicamente semivuoti.

Si tratta quindi di differenziare il conferimento in cassonetti dei rifiuti dedicati che potrebbero essere ridotti di numero, allo scopo di contenere anche l'impatto dei mezzi di raccolta, oltre che quello visivo, nonché di migliorarne la pulizia.

Inoltre, si sottolinea l'esigenza di una segnaletica orizzontale delimitante i cassonetti dei rifiuti e lo spazio utente che non dovrebbe mai invadere carreggiate auto e piste ciclabili per intuibili ragioni di sicurezza, come invece ora accade.

5. Risparmio energetico e inquinamento atmosferico

Quasi tutti i negozi del centro storico mantengono le porte aperte sia d'estate che d'inverno con conseguente dispersione termica. Se ciò prima era deprecabile, oggi non è più tollerabile, alla luce delle tante ragioni che tutti conosciamo.

Parimenti, i ristoratori riscaldano d'inverno i plateatici esterni con stufe elettriche o a gas.

Tutto ciò crea sconcerto e richiede un'immediata presa di posizione da parte della nuova amministrazione della città che impedisca queste pratiche non eco-sostenibili che vanno ad incrementare il già importante impatto generato dal traffico urbano e dal riscaldamento domestico.

6. Interventi edilizi ad impatto negativo sotto il profilo urbanistico o delle mobilità

Alcuni sono ben visibili, come il rialzo di parte della pavimentazione di via Pellicciai per ottenere l'altezza sufficiente a realizzare un sottostante posto-auto, che purtroppo, nonostante le reiterate segnalazioni, è stato considerato lecito dagli Enti aventi titolo per intervenire, o la vendita sotto costo alla proprietà COIN della servitù di pubblico passaggio del proprio porticato di via Cappello, nonostante il parere negativo rilasciato all'unanimità dalla Commissione competente della Circoscrizione, ma ignorato dalla Giunta o ancora borchie delimitanti nuovi plateatici conficcate *sine cura* nello spessore di supporti pregiati. Altri sono stati oggetto di dibattito, come il cosiddetto *Piano Folin*, senza che il loro rilevante impatto -sia in termini di traffico che di destinazione d'uso e sia in riferimento alla dichiarata finalità del Comune di favorire l'incremento dei residenti del Centro- mai sia stato seriamente preso in considerazione e valutato dalla precedente amministrazione.

Parimenti, nelle concessioni rilasciate ad alberghi e supermercati in centro storico non si tiene conto dell'impatto secondario indotto da queste attività connesse ai servizi di cui hanno necessità (rifornimento merci, lavanderia, manutenzioni, ecc.).

7. I regolamenti e i controlli della Polizia Locale

Molteplici sono i regolamenti finalizzati ad ordinare le diverse attività cittadine (regolamento comunale d'igiene, regolamento plateatici, regolamento attività rumorose, ecc). Tali regolamenti andrebbero necessariamente aggiornati, ma soprattutto dovrebbe essere **garantita all'interno delle previste commissioni valutatrici la presenza di effettive competenze tecnico-professionali**, in grado di analizzare appropriatamente le problematiche e le interferenze che interventi/iniziative/azioni proposte possono generare.

Analogamente, gli addetti al controllo delle tematiche trattate dovrebbero essere adeguati per numero e per specifica formazione.

Una forte deterrenza alle trasgressioni potrebbe essere ottenuta aumentando **l'estensione delle aree video-sorvegliate, a partire dai punti più critici della città**, che otterrebbe anche come conseguenza desiderabile un **importante rafforzamento della sicurezza per l'incolumità fisica delle persone di cui tanto si parla**.

Al proposito, è documentabile il successo di questa operazione nella cittadina belga di Mechelen (Fiandre), in cui la polizia locale opera in prevalenza all'interno di un'un'ampia sala occupata da schermi che riportano in tempo reale i filmati di quanto accade in tutta la città. Non appena si osserva una situazione critica, la polizia locale interviene prontamente e spesso preventivamente.

Oltre alle trasgressioni del codice della strada e analoghi, si è abbattuto il numero dei reati commessi contro persone e cose con la conseguente alta soddisfazione dei cittadini per la sicurezza ad ampio spettro garantita.

Si puntualizza che la legge della privacy è di derivazione europea, quindi queste scelte gestionali non sono state considerate difformi da quanto prevede la normativa specifica. Si tratta quindi di:

- a. organizzare un controllo costante e capillare da parte della polizia locale, anche avvalendosi della tecnologia di video sorveglianza, delle norme che regolano questi capitoli di azione e che comportano un forte impatto sul benessere dei cittadini tutti;
- b. prevedere un sistema di penalizzazione progressiva a punti, sul tipo di quanto stabilito per la patente di guida, che arrivi fino alla sospensione di permessi ed autorizzazioni concesse per la ZTL.
- c. Controllare la velocità e delle norme di circolazione in ZTL per monopattini, motoveicoli, auto e furgoni.
- d. Non derogare mai dal comminare le sanzioni quando previste dalla violazione contestata, perché solo la certezza della sanzione produce deterrenza e quindi prevenzione.