

## Osservazioni al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Pordenone

L'Ordine degli Architetti PPC della provincia di Pordenone valuta positivamente la scelta intrapresa dall'amministrazione comunale di Pordenone di dotarsi di uno strumento strategico innovativo per la pianificazione sostenibile della città.

Il gruppo di lavoro che si occupa di temi urbani, in questo caso specifico avvalendosi del contributo di Legambiente, FIAB Pordenone - Aruotalibera, Il Ballo della Scrivania, una volta esaminati i documenti approvati dalla Giunta comunale e analizzato attentamente il loro contenuto, sulla scorta delle Linee Guida della Commissione europea "Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile", tenendo in debito conto le specificità locali, ritiene doveroso esprimere alcune osservazioni sia in merito alle caratteristiche strutturali con le quali è stato declinato lo strumento nel contesto pordenonese, che nel merito degli scenari e delle azioni prospettate nel Piano.

### PREMESSA

La politica della mobilità è una delle questioni più complesse che competono agli enti locali, e l'obiettivo della sua sostenibilità pone una delle sfide più ardue. Gli strumenti di pianificazione attualmente previsti dalla normativa italiana in materia sono:

- 1) **Piano Urbano del Traffico (PUT)**, piano gestionale di breve periodo (due anni). Lo strumento, istituito nel 1986, è divenuto obbligatorio per i comuni con più di 30.000 abitanti con l'approvazione del Nuovo Codice della Strada (1992).

Il PUT si articola in tre distinti livelli:

- a) PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano)
- b) PPTU (Piani Particolareggiati del Traffico Urbano)
- c) PETU (Piani Esecutivi del Traffico Urbano)  
e integra ulteriori piani di settore introdotti successivamente:
- d) Piano della Sicurezza Stradale Urbana
- e) Piano Urbano della Rete Ciclabile
- f) Piano Urbano della Fluidificazione del Traffico
- g) Programma Urbano dei Parcheggi

Il PUT è disciplinato dalle Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei piani urbani del traffico, pubblicate sulla G.U. del 24 giugno 1995, e deve essere inteso come piano d'immediata realizzabilità, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali.

- 2) **Piano della Mobilità (PUM)**, un piano strutturale di medio/lungo periodo (10 anni) per i comuni o le aggregazioni di comuni con più di 100.000 abitanti, istituito nel 2000 ma non reso obbligatorio. I **requisiti minimi** dei contenuti del PUM sono espressi nelle linee guida ministeriali. Il PUM costituisce un "progetto del sistema" della mobilità e riguarda l'insieme organico degli interventi: sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la figura del *mobility manager*, sui sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci.

Gli **obiettivi** del PUM riguardano:

- a) la necessità di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione,
- b) l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico,
- c) la riduzione dei consumi energetici,
- d) l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale,

- e) la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico,
- f) l'incremento della capacità di trasporto,
- g) l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di *car pooling* e *car sharing*,
- h) la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane.

3) **Piano dei Trasporti**, è stato istituito nel 1986, ha come riferimento un'area comprensoriale relativa al bacino di traffico. Di durata decennale, comprende interventi strutturali di più ampio respiro, che comportano il potenziamento dell'offerta di infrastrutture e dei servizi di trasporto.

4) **Piano Provinciale della Viabilità Extraurbana** è uno strumento affidato alle Province che deve essere redatto d'intesa con gli altri Enti proprietari delle strade interessate: non dispone ancora delle Direttive.

**Lo strumento fino a oggi maggiormente utilizzato per il governo della mobilità urbana in tutto il territorio nazionale è il Piano Urbano del Traffico.**

**L'applicazione del PUT**, strumento gestionale di breve periodo, segmentato in piani di settore, i cui tempi di formazione coincidono il più delle volte con la durata dello strumento, in mancanza di un piano strategico di più ampio respiro, **si è tradotta il più delle volte in un sostanziale fallimento.**

L'assenza di un sistema di valutazione degli effetti delle azioni messe in campo nel tempo (a Pordenone così come in molte altre città) non consente una verifica puntuale di efficacia dei Piani Urbani del Traffico, ma **i dati disponibili evidenziano crescenti livelli di congestione, alti tassi d'inquinamento atmosferico e acustico, d'incidentalità, in un quadro generale di non-governo in cui il trasporto pubblico non riesce ad essere competitivo con quello privato.** (*Osservatorio città sostenibili – Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile*)

Le criticità emerse dall'utilizzo del PUT per il governo della mobilità sono state ampiamente sperimentate anche a Pordenone, che lo ha adottato nel 1994 e il successivamente nel 2005. **Fra quelli esistenti, e previsti dalle norme, la disciplina identifica il Piano Urbano della Mobilità quale strumento più coerente con le linee elaborate nel tempo a livello europeo.** Non vi è però alcun obbligo per i comuni di dotarsene, e non si dispone ancora di un'adeguata normativa tecnica di supporto.

## **STRUMENTI INNOVATIVI DI PIANIFICAZIONE: IL P.U.M.S.**

Un passo avanti, a livello europeo, è stato fatto con l'attribuzione alla politica dei trasporti di un ruolo di pilastro strutturale nella strategia comune europea in tema di sostenibilità urbana. Già dal 2004 gli esperti europei hanno suggerito l'adozione di una direttiva per l'istituzione di piani di trasporto urbano sostenibili, in seguito si è costituito un gruppo di lavoro multi disciplinare ha portato infine alla definizione di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (SUT Planning).

Si tratta di un piano strategico che si differenzia dai piani tradizionali per una serie di caratteristiche.

1) Per quanto concerne l'ambito territoriale, il P.U.M.S. deve riguardare una "agglomerazione urbana", intesa come una porzione di territorio avente, di norma, una soglia di popolazione

superiore ai 100.000 abitanti e una densità tale da poter essere considerata come un'area urbanizzata, o comunque tale da configurare un sistema urbano.

**Questa definizione dell'ambito territoriale è importante, perché supera il concetto di città come entità amministrativa o come *continuum* costruito, per riferirsi a quello di area di polarizzazione delle interazioni spaziali relative alla mobilità della popolazione:** il sistema urbano è quell'area nella quale la popolazione insediata trova il posto di lavoro e i diversi servizi di rango urbano.

- 2) Il secondo requisito del P.U.M.S. consiste nella partecipazione pubblica e nella cooperazione degli attori nel processo di formazione e gestione del piano: partecipazione dei cittadini, informazione pubblica e consultazione dei soggetti portatori d'interessi è necessaria perché tutti possano fare proprio il P.U.M.S. e le politiche che promuove. **Questa prassi, oltre a favorire l'accettazione e il supporto da parte delle persone, riduce il rischio di errori per i decisori politici e facilita l'implementazione del piano.**
- 3) Un altro punto fondamentale riguarda l'individuazione degli indicatori più adatti a svolgere **le analisi e le valutazioni, che riguardano i molteplici aspetti ambientali, economici e sociali della sostenibilità, che devono necessariamente essere aggiornate e monitorate in modo continuativo.** Il Piano ha una proiezione sul medio-lungo periodo (cinque-dieci anni), ma le azioni e gli aspetti economici devono essere periodicamente rivisti, annualmente o ogni due anni, e messi in relazione a dei traguardi fissati.

Il messaggio di fondo che emerge dalla lettura dei documenti fondativi della politica della mobilità urbana sostenibile è molto chiaro: **un radicale ripensamento dei tradizionali strumenti di governo delle città.**

**Non più le abituali politiche di settore, ma un approccio sistemico** mirato alla soluzione di problemi complessi.

Non più le politiche che avviano azioni di cui non si è in grado di valutare l'efficacia e l'efficienza, ma **piani e programmi monitorati e valutati periodicamente con procedure basate sulla misurazione del grado di raggiungimento degli obiettivi e sul coinvolgimento partecipativo delle comunità locali.**

<b>Pianificazione tradizionale dei trasporti</b>		<b>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile</b>
Si mette al centro il traffico	→	Si mettono al centro le persone
Obiettivi principali: capacità di flusso di traffico e velocità	→	Obiettivi principali: accessibilità e qualità della vita, sostenibilità, fattibilità economica, equità sociale, salute
Focus modale	→	Sviluppo delle varie modalità di trasporto, incoraggiando al contempo l'utilizzo di quelle più sostenibili
Focus infrastrutturale	→	Gamma di soluzioni integrate per generare soluzioni efficaci ed economiche
Documento di pianificazione di settore	→	Documento di pianificazione di settore coerente e coordinato con i documenti di piano di aree correlate (urbanistica e utilizzo del suolo, servizi sociali, salute, pianificazione e implementazione delle politiche cittadine, etc.)
Piano di breve-medio termine	→	Piano di breve e medio termine, ma in un'ottica strategica di lungo termine
Relative ad un'area amministrativa	→	Relativo ad un'area funzionale basata sugli spostamenti casa-lavoro
Dominio degli ingegneri trasportisti	→	Gruppi di lavoro interdisciplinari
Pianificazione a cura di esperti	→	Pianificazione che coinvolge i portatori di interesse attraverso un approccio trasparente e partecipativo
Monitoraggio e valutazione dagli impatti limitati	→	Monitoraggio regolare e valutazione degli impatti nell'ambito di un processo strutturato di apprendimento e miglioramento continui

**TAB.1** - Principali differenze fra modelli diversi di pianificazione.

## **OSSERVAZIONI GENERALI SULLE CARATTERISTICHE DEL P.U.M.S. DI PORDENONE**

**1) Il P.U.M.S. di Pordenone presenta caratteristiche che non corrispondono a quelle di un piano strategico improntato alla sostenibilità.** Alla luce di quanto premesso riguardo all'inefficacia degli strumenti fino ad ora utilizzati per il governo della mobilità urbana, affinché il P.U.M.S. di Pordenone possa ambire a una reale efficacia è necessario che esso venga sviluppato e implementato coerentemente con i principi di sostenibilità che caratterizzano lo strumento.

- Occorre appurare la fattibilità e sostenibilità delle ipotesi che vengono inserite negli scenari del P.U.M.S. di Pordenone e che concorrono a determinare le azioni di progetto, poiché il P.U.M.S. *“deve fornire precise indicazioni riguardo ai piani di settore e ai programmi attuativi necessari per l'esecuzione del piano, e deve indicare i tempi e le risorse necessarie per la loro predisposizione”* (Osservatorio città sostenibili – Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile).
- Il P.U.M.S. di Pordenone deve esplicitare i tempi e le risorse necessarie per le azioni del piano, soprattutto quelle che lo stesso definisce fondamentali ma che, in taluni casi, non si ritrovano nel programma degli interventi (*per la loro individuazione si rinvia al capitolo sulle osservazioni specifiche alle proposte del P.U.M.S.*).

**2) Il processo di sviluppo del P.U.M.S. di Pordenone non sta seguendo un percorso partecipativo.** Affinché quanto contenuto nel P.U.M.S. di Pordenone possa tradursi in azioni reali ed efficaci, è necessario creare una base solida per la collaborazione duratura tra tutti i gruppi e i soggetti interessati.

Per fare ciò è necessario:

- identificare in modo chiaro tutti i portatori d'interesse e i loro obiettivi e valutare la loro rilevanza, la loro capacità e le risorse che possono mettere in campo per contribuire alla pianificazione (ad esempio utilizzando uno strumento di mappatura dei portatori di interesse);
- identificare gli attori più deboli che possono necessitare di assistenza;
- includere nel processo di pianificazione tutti i principali attori, gestendo i conflitti attraverso una strategia esplicita finalizzata a bilanciare il peso dei diversi soggetti.

I soggetti da includere nel processo di pianificazione possono essere individuati così come indicato all'interno delle Linee guida europee, e distinti in base alla loro posizione.

L'individuazione dei portatori d'interesse è un compito che non si conclude all'inizio del processo di pianificazione, ma va rivisto e aggiornato quando scenari e opzioni politiche diventano più concrete.

**La costruzione del processo partecipato è un elemento strutturale fondamentale del P.U.M.S.** (Commissione europea - *“Linee Guida - Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*).

### **3) Il P.U.M.S. di Pordenone non sta realizzando un processo integrato.**

Una delle caratteristiche fondamentali che deve avere il P.U.M.S., secondo le Linee guida europee, è quella di praticare un alto livello di cooperazione e consultazione fra gli enti con diversi livelli di competenza e che si occupano di settori e tematiche differenti in modo da garantire coerenza e complementarietà con le politiche adottate da altri settori (trasporti, urbanistica, servizi sociali, salute, energia, educazione) a tutti i livelli. Per far ciò occorre operare uno scambio costante d'informazioni con altri enti e soggetti con ambiti operativi diversi (quartieri, agglomerazione urbana, provincia, regione) e con le autorità i soggetti e gli enti nell'ambito "della città funzionale" (nel caso del P.U.M.S. di Pordenone, la città dei 100.000).

### **4) Il P.U.M.S. di Pordenone non ha un piano d'implementazione.**

Il P.U.M.S. deve prevedere e comprendere un piano per l'implementazione e cioè: un **cronoprogramma** delle attività previste dal piano (piani attuativi, piani di settore, azioni...), deve **definire i ruoli e le responsabilità** per le attività da compiere, e deve **definire un budget di previsione per la realizzazione delle politiche** e delle misure definite dal piano.

*("Linee Guida - Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibili")*

### **5) Il P.U.M.S. di Pordenone non ha effettuato le necessarie valutazioni della performance corrente né pianificato quelle future.**

- Il P.U.M.S. deve **partire da un'attenta valutazione della prestazione del sistema attuale** dei trasporti, **e dalle stime sugli scenari futuri.**
- Il P.U.M.S. deve fornire **un'analisi esaustiva dello stato di fatto** e stabilire un quadro di partenza **su cui misurare i progressi fatti in direzione degli obiettivi** che esso stesso pone.
- Per far ciò è necessario individuare un **serie di indicatori adatti a descrivere in modo soddisfacente lo stato di fatto** del sistema dei trasporti.
- Il P.U.M.S. deve **identificare obiettivi specifici** che devono essere **realistici rispetto allo stato di fatto** descritto nell'analisi iniziale, **e nel contempo ambiziosi.**
- Il P.U.M.S. deve proporsi **obiettivi misurabili, basati su una visione realistica e credibile.**

*("Linee Guida - Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibili")*

### **6) Il P.U.M.S. di Pordenone non prevede azioni di monitoraggio, valutazione e revisione.**

L'implementazione del P.U.M.S. deve essere monitorata attentamente e gli obiettivi valutati regolarmente sulla base degli indicatori selezionati.

A questo scopo occorre compiere le azioni necessarie a garantire l'accesso in tempi utili a dati e informazioni rilevanti.

La relazione sul monitoraggio deve essere condivisa con i cittadini e i portatori di interesse, e fornisce ai soggetti interessati importanti informazioni sullo sviluppo e implementazione del P.U.M.S., e consente, se necessario, un aggiustamento degli obiettivi e la pianificazione di azioni correttive.

*("Linee Guida - Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibili")*

**L'attività di monitoraggio viene richiesta anche dall'ASS n.6**, come riportato nel Documento preliminare di VAS del PRGC, Pag 12/13

*“2.3.1 Contributo preventivo ASS n. 6. Richiede indicazione sullo stato di avanzamento degli altri piani in fase di redazione (in particolare Piano Urbano Mobilità Sostenibile e Piano di Classificazione Acustica). Chiede di seguire per l'individuazione degli indicatori di monitoraggio la check-list applicativa del documento “Mobilità sostenibile e sicura in ambito urbano” realizzato tramite la collaborazione tra la Direzione Centrale Salute, Federsanità ANCI e Dipartimenti di prevenzione, con l'obiettivo di promuovere la salute e il benessere dei cittadini. Puntualizza che il documento riguarda perlopiù il RAP PRGC COMUNE DI PORDENONE – PROCEDURA DI V.A.S. 13 piano della mobilità P.U.M.S. e il Piano di zonizzazione acustica comunale, per tale motivo la check-list è stata trasmessa anche agli estensori dei suddetti piani.”*

**7) Il P.U.M.S. di Pordenone non analizza costi/ benefici per tutte le modalità di trasporto.**

Il P.U.M.S. deve contenere un'analisi costi/benefici per tutte le modalità di trasporto, che dovrà tener conto dei costi e benefici sociali.

**Tale analisi è necessaria per guidare la scelta tra le diverse ipotesi.** (“Linee Guida - Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibili”)

## OSSERVAZIONI SPECIFICHE ALLE PROPOSTE E ALLE AZIONI DI PIANO

### 2. CAMPAGNA DI INDAGINE - 3. MODELLO DI SIMULAZIONE

L'attività di rilievo di dati quantitativi e qualitativi della mobilità è un elemento molto importante per la costruzione del progetto del P.U.M.S., e non si deve limitare unicamente alla fase iniziale del processo di piano, ma **deve essere integrata con le informazioni specifiche che durante l'analisi e la costruzione del progetto, alla diversa scala, si rendono necessarie.**

Le indagini sulla mobilità (rilievo quantitativo Origine/Destinazione e dei flussi di tutte le componenti della mobilità, fotografie, video, interviste) devono essere calibrate secondo le specificità del contesto e le sue criticità, integrate ed aggiornate dove necessario (attraverso l'osservazione e il rilievo *ad hoc* e di dettaglio, tramite la ricerca e l'ascolto di conoscenze degli "attori-chiave") affinché le informazioni raccolte possano essere realmente utili alla determinazione e alla verifica di scelte che possano ambire ad essere realmente efficaci.

La realizzazione di una campagna d'indagine preliminare è indispensabile se non si dispone di un patrimonio di base di dati aggiornati o aggiornabili, ma se ci si limita a quella fase, perseguendo una "neutrale scientificità", il risultato è quello di ottenere informazioni sufficienti dal punto di vista quantitativo ma molto povere, poiché generiche, dal punto di vista qualitativo.

**La disciplina contemporanea in materia di trasporti, così come le indicazioni contenute nelle Linee guida europee, indirizzano l'approccio alle indagini sulla mobilità verso modalità più focalizzate di raccolta e analisi dei dati, da perseguire attraverso l'individuazione di serie di dati e di analisi adatti al contesto, il cui livello di approfondimento venga determinato in base agli obiettivi.**

**Il P.U.M.S., si osserva, si configura come un processo partecipato anche allo scopo di raccogliere conoscenze specifiche e informazioni altrimenti non rilevabili.**

Quanto premesso spiega la ragione per cui **si ritengono i rilievi e le indagini effettuate per il P.U.M.S. di Pordenone incompleti.**

In particolare, **le indagini sulla ciclabilità, e il relativo modello di simulazione, appaiono poco utili poiché forniscono risultati estremamente generici, o comunque di bassa qualità.**

Inoltre, non è chiaro poi lo scopo di disporre di un modello quantitativo di simulazione degli spostamenti ciclabili, nel momento in cui il medesimo non viene poi utilizzato per verificare le scelte di progetto.

**Mancano del tutto rilievi di traffico dettagliati dei flussi pedonali e ciclistici nelle intersezioni (che devono integrare quelli del traffico motorizzato) a premessa delle ipotesi di riprogettazione funzionale delle medesime, siano esse di tipo tradizionale o a rotatoria, contenute nel P.U.M.S. di Pordenone.**

I flussi pedonali e ciclistici, oltre a contribuire a determinare le condizioni di traffico, sono elementi di conoscenza fondamentali per una corretta progettazione degli spazi urbani in generale, e delle intersezioni stradali urbane in special modo.

**Il P.U.M.S. di Pordenone è estremamente carente nella parte di analisi dei dati, sia quelli disponibili che quelli raccolti nelle specifiche campagne di rilievo.**



Nella maggior parte dei casi essi vengono rappresentati attraverso diagrammi e tabelle, scelta che non consente a quei dati di trasformarsi in informazioni utili all'analisi e alla progettazione.

**La pianificazione della mobilità, poiché si svolge nel territorio, deve sempre vedere i dati ad essa relativi rappresentati e analizzati sulla cartografia.**

**Ciò non significa “appoggiare” diagrammi e numeri sulle planimetrie, ma tradurre quei numeri in un linguaggio visivo utile a trasformarli in informazioni.**

La raccolta dei dati è il primo passo, ma senza una rappresentazione e un'analisi adeguata quei dati restano muti.

Nulla ci dice un elenco di dati origine/destinazione delle persone, poco di più capiamo da un diagramma schematico/numerico, molto invece fa capire (e può suggerire) la rappresentazione sulla cartografia delle linee di desiderio della mobilità costruita con i medesimi dati.

**Un P.U.M.S. che voglia essere veramente sostenibile deve mirare a far fruttare al massimo le risorse disponibili (in questo caso i dati che già ci sono), e calibrare ulteriori raccolte pianificandole oculatamente in base agli obiettivi.**

**Il P.U.M.S., infine, deve individuare una collezione di indicatori specifico per la realtà pordenonese e programmare attività di aggiornamento dei dati adeguate rispetto alle risorse disponibili.**

#### **4.UNA PIANIFICAZIONE PER L'AREA VASTA**

Appare del tutto condivisibile, ed è necessario viste le caratteristiche dello strumento, ampliare l'area di approfondimento del Piano oltre che alla conurbazione (Pordenone, Porcia, Cordenons) a un'area ancor più vasta che il P.U.M.S. di Pordenone estende fino ai comuni di Fontanafredda, Roveredo in Piano, San Quirino, Zoppola, Fiume Veneto.

Non è riportato nei documenti di Piano, però, se i comuni di conurbazione e “area vasta” siano dotati di uno strumento di governo della mobilità.

Per rendere effettiva l'attività d'integrazione e coordinamento, è necessario che il P.U.M.S. espliciti con chiarezza gli elementi che rendono concreta l'estensione dell'area di studio.

**È necessaria la verifica della coerenza delle scelte di piano con gli strumenti di governo della mobilità vigenti nella “città dei 100.000”; è necessario che tale coerenza, e la condivisione delle politiche attuate nel P.U.M.S. di Pordenone con i comuni contermini, venga rappresentata nelle tavole di analisi e in quelle di progetto.**

**Occorre, inoltre, effettuare la medesima verifica di coerenza riguardo agli strumenti di pianificazione di scala superiore (Piani provinciali, Piano Generale dei Trasporti Regionale, Piano del Trasporto Pubblico Locale Regionale).**

#### **4.1 - Le grandi infrastrutture ferroviarie e l'aggancio al Corridoio V**

Non appare chiaro come gli scenari di vasta scala descritti si relazionino al P.U.M.S. di Pordenone, né su quali aspetti incidano e con quali conseguenze.

Il P.U.M.S. deve riferirsi a scenari realistici: non è chiara la prospettiva concreta su cui si basano le ipotesi descritte e la loro sostenibilità.

**Si chiede di chiarire documentandolo se gli scenari ipotizzati nel P.U.M.S. (“blu”, “verde”, “rosso”) siano coerenti con le previsioni contenute nel Piano del Trasporto Pubblico Locale Regionale e di Treviso.**

#### **4.2 – Sistema territoriale metropolitano su ferro Sacile – Pordenone – Casarsa**

Si chiede di chiarire se lo scenario ipotizzato, con le 3 nuove fermate ferroviarie (Porcia, Via Udine, Fiume Veneto) a costituire un “sistema metropolitano su ferro”, sia coerente con i contenuti del Piano del Trasporto Pubblico Locale Regionale.

Si chiede quali siano gli effetti in termini trasportistici dell’ipotesi presentata, se ne sia stata verificata la fattibilità, la sostenibilità e la realizzabilità.

Si registra che l’ipotesi è stata assunta quale elemento dato negli scenari del P.U.M.S..

**Il P.U.M.S. deve riferirsi a scenari realistici: si chiede di chiarire la prospettiva concreta su cui si basa l’ipotesi sommariamente descritta e la sua sostenibilità.**

#### **4.3 – La grande viabilità: la Gronda Nord e la Circonvallazione di Cordenons**

**Il P.U.M.S. inserisce nello scenario di progetto il tracciato completo della Gronda Nord senza esprimere alcuna valutazione di opportunità, analisi costi/benefici o di sostenibilità.**

Si limita a verificarne gli effetti dal punto di vista trasportistico **assumendolo come invariante nello scenario di progetto.**

Nel P.U.M.S. non si programma alcuna attività di valutazione di sostenibilità, né di coordinamento con i comuni co-interessati alla realizzazione del tracciato, né con gli enti di livello superiore per le verifiche di fattibilità.

**Il P.U.M.S. deve riferirsi a scenari realistici: si chiede di chiarire la prospettiva concreta su cui si basa l’ipotesi assunta nel P.U.M.S. e la sua sostenibilità.**

#### **4.4 – Nuovi itinerari esterni per alleggerire il traffico del Ring e della Pontebbana**

Dall’esame del modello di simulazione, e in particolare dallo schema di raffronto fra i carichi di traffico motorizzato esistenti e quelli di progetto, emerge che **gli interventi previsti dal P.U.M.S. non alleggeriscono in modo sostanziale né il tratto urbano della SS13, né il Ring.**

**Si chiede di inserire nel P.U.M.S. la valutazione degli effetti prevedibili**, per lo meno in termini quantitativi, **degli interventi di modifica della segnaletica proposti per incentivare l’utilizzo dell’itinerario a sud in alternativa alla ss13.** Si chiede di estendere l’analisi di sostenibilità anche alla viabilità ricadente nel territorio comunale di Porcia.

#### **4.5 – La mobilità dolce alla scala territoriale**

Le caratteristiche dello strumento P.U.M.S. richiedono la verifica della coerenza delle scelte del P.U.M.S. di Pordenone con gli strumenti di governo della mobilità dei comuni contermini.

In considerazione degli obiettivi di piano, indirizzati ad incentivare l’uso della bicicletta, **è necessario che la coerenza degli strumenti di pianificazione della mobilità venga verificata**

con particolare cura riguardo alle reti ciclabili, e che sia rappresentata dettagliatamente nelle tavole di progetto.

#### **4.6 – Costruzione di un sistema di politiche integrate *bike-sharing*, *car-sharing* e *car-pooling* nella città dei 100 mila.**

Lo scenario prospettato per le politiche di *bike-sharing*, *car-sharing* e *car-pooling* ha come elemento fondamentale la realizzazione di un nuovo sistema metropolitano su ferro (nuove fermate ed “esercizio metropolitano a pendolo fra Sacile e Casarsa”).

Si chiede vengano espresse:

- la prospettiva concreta su cui si basa lo scenario, l’orizzonte temporale e la sua sostenibilità.
- **Si chiede di precisare quali siano gli effetti prevedibili, in termini trasportistici, delle politiche di *bike-sharing*, *car-sharing* e *car-pooling* nell’orizzonte temporale del Piano**
- di indicare lo scenario alternativo e **le prospettive** di sviluppo relative a queste tipologie di mobilità condivisa **qualora non si rivelasse percorribile l’ipotesi di realizzare il nuovo sistema metropolitano su ferro.**

#### **4.7 – La grande viabilità: la SS13 Pontebbana e le rotatorie**

Il P.U.M.S. riclassifica il tratto urbano della SS13 in categoria “E” (Strada urbana di quartiere). Considerato che la strada prosegue in direzione ovest nel territorio comunale di Porcia attraversando un contesto con caratteristiche del tutto simili a quelle pordenonesi, **si chiede se sia stata verificata la coerenza con le previsioni del comune di Porcia, e che questa venga rappresentata nelle tavole di progetto.**

Nella categoria “E” prevista dall’art. 142 del Nuovo Codice della Strada sono ammesse tutte le componenti di traffico; la velocità massima è di 50 Km/h e velocità di progetto deve essere compresa fra 40/60 km/h.

In considerazione del fatto che tali velocità di progetto sono compatibili con sezioni della carreggiata più contenute rispetto all’esistente (D.M. 6792 del 5/11/2001), e che un dimensionamento adeguato della carreggiata induce al rispetto dei limiti imposti garantendo così una maggiore sicurezza.

- **si chiede di prevedere, a supporto della politica d’incentivazione all’uso della bicicletta espressa dal P.U.M.S. di Pordenone, l’inserimento di piste ciclabili a margine della carreggiata della SS13.**
- **Si chiede che tale previsione venga inserita, oltre che nel P.U.M.S., all’interno del PRGC in fase di redazione.**
- Considerato il contesto urbano, in armonia con le politiche del P.U.M.S. a sostegno della mobilità dolce, **e in ottemperanza al Codice della Strada, occorre prevedere, nelle rotatorie di progetto sulla SS13** (che dovranno avere caratteristiche conformi alle geometrie stabilite dal D.M. 6792 del 5/11/2001 per le rotatorie in ambito urbano), **la**

**realizzazione di percorsi protetti di attraversamento sia per i pedoni che per i ciclisti su tutte le direttrici (bracci):** viale Venezia, via Castelfranco, via dell'Autiere, viale d'Aviano, via Montereale (a nord e a sud della rotatoria), via Interna, via San Daniele, ecc.).

- Si chiede di prevedere i medesimi interventi di adeguamento e messa in sicurezza per i pedoni e ciclisti in attraversamento **anche nelle intersezioni a rotatoria esistenti.**

**Qualora le attività necessarie (di analisi o progettazione) non venissero svolte all'interno del P.U.M.S. è necessario, come prevede la disciplina, che vengano svolte da strumenti specifici.**

**Il P.U.M.S. deve indicare gli strumenti necessari, gli obiettivi e i tempi per la loro predisposizione, gli indicatori di valutazione, e rinviare ad essi la progettazione e programmazione degli interventi.**

#### **4.8 – La risoluzione del nodo di Ponte Meduna**

Non è riportata nel P.U.M.S. alcuna indicazione dimensionale riguardo alla sezione di progetto dell'infrastruttura che consenta di verificare la coerenza fra le caratteristiche della sezione di progetto e le prescrizioni del D.M. 6792 del 5/11/2001 per le strade tipo "C" – Strade urbane di scorrimento.

**L'intervento, che ricade in parte in territorio di competenza del comune di Pordenone e in parte in quello di Fiume Veneto, lascia irrisolta l'unica connessione possibile della rete ciclabile fra i due comuni.**

La questione semplicemente non è affrontata nel P.U.M.S., neppure nel documento denominato Bici Plan, che riporta la connessione ciclabile nello schema generale senza prevederne però l'attuazione neppure nel lungo periodo, né tantomeno si fa cenno alle necessarie attività di coordinamento e concertazione fra le due amministrazioni (attività che deve essere pianificata nell'ambito del P.U.M.S.).

**Affinché quanto rappresentato negli schemi funzionali del P.U.M.S. di Pordenone possa essere effettivamente realizzato in un tempo stabilito, è necessario, per cui si chiede,, che venga riportata, nelle tavole di progetto dello stesso, la nuova sezione dell'infrastruttura completa della pista ciclabile opportunamente dimensionata.**

**Si chiede venga verificata e dimostrata la coerenza con le previsioni di piano del comune di Fiume Veneto, e che si programmi la realizzazione dell'opera completa in tutte le sue parti, in concertazione con l'amministrazione comunale di Fiume Veneto, inserendola fra gli interventi del P.U.M.S.**

#### **5. – PARTIRE DAL CENTRO: LE ZTL E LE AREE PEDONALI**

**Si considera favorevolmente la decisione assunta dall'amministrazione di non ampliare le ZTL a favore dell'istituzione di aree improntate alla condivisione dello spazio stradale (Zone 30).**

La disciplina trasportistica a livello europeo, e le linee guida elaborate nel tempo dai paesi comunitari più avanzati sotto questo punto di vista, hanno ampiamente dimostrato che tale decisione, per essere realmente efficace, deve prevedere azioni fortemente disincentivanti per le

automobili da una parte e, dall'altra, azioni migliorative della qualità urbana e di supporto alla mobilità pedonale, ciclistica e al trasporto pubblico locale.

Ci sono una serie di **azioni non previste dal P.U.M.S. di Pordenone** (nonostante vengano raccomandate dalla disciplina e dalle buone pratiche a livello europeo) **che è necessario mettere in atto affinché le politiche promosse dal piano possano rivelarsi effettivamente efficaci:**

- a) una politica della sosta mirata a **mantenere nell'area solo i parcheggi strettamente necessari a garantire l'accessibilità alle attività e ai servizi esistenti** (e previsti). Ciò va perseguito **non tanto attraverso politiche di tariffazione** della sosta ma piuttosto **attraverso la limitazione dei tempi**, che nell'area interna al ring deve essere limitata al massimo per i non residenti e, **ove possibile, limitata al "carico/scarico"**. **Tale scelta, ovviamente, deve essere concordata e negoziata con i diversi portatori d'interessi, tenendo in debito conto le diverse esigenze attraverso un processo aperto, trasparente e partecipato.**
- b) un reale cambio di prospettiva, nel rispetto degli obiettivi dichiarati dal Piano, in base alla quale quella interna al Ring non va concepita come un'area *"in cui il ciclista ha gli stessi diritti/doveri dell'automobilista"* (Relazione del P.U.M.S. di Pordenone, pag. 58), bensì come un'area in cui lo spazio stradale condiviso ha come **funzione principale quella di spazio di relazione**, nel quale trova posto anche il traffico individuale motorizzato, ma **dando sempre priorità al libero movimento di pedoni e ciclisti e al trasporto pubblico locale.**

Ciò va fatto **attraverso interventi di ridisegno, riconversione, e riappropriazione degli spazi** oggi destinati alla circolazione e alla sosta, in **azioni concordate e negoziate con i diversi portatori d'interessi**, e realizzate attraverso **percorsi di coinvolgimento e partecipazione dei cittadini.**

- c) una **valutazione del grado di qualità urbana basata su parametri diversi da quelli prettamente quantitativi** espressi da mq/abitante di aree pedonali, **che davvero nulla dicono rispetto alle condizioni reali** (e anzi, possono rivelarsi del tutto fuorvianti).
- d) **le nuove aree pedonali**, che il P.U.M.S. individua genericamente in zone che nel medio/lungo periodo verranno liberate dalla sosta, **sono spazi di relazione** e perciò sono necessarie laddove vi siano insediate, o potranno esserlo in futuro, attività, funzioni o servizi attrattivi per le persone, perciò **vanno necessariamente individuate in modo condiviso con i cittadini, attraverso il confronto e la condivisione** dei diversi portatori di interesse, e **devono trovare riscontro nelle previsioni del PRGC.**

**Qualora le attività necessarie non venissero svolte all'interno del P.U.M.S., queste, come prevede la disciplina, devono essere svolte da strumenti specifici.**

**Il P.U.M.S. deve indicare gli strumenti necessari, gli obiettivi e i tempi per la loro predisposizione, gli indicatori di valutazione, e rinviare ad essi la progettazione e programmazione degli interventi.**

## 6. – LA MOBILITÀ DOLCE

Si considerano favorevolmente i principi enunciati nel P.U.M.S. di Pordenone riguardo alla mobilità dolce, ed in particolare la volontà di perseguire un cambiamento delle abitudini di trasporto in direzione di modalità maggiormente sostenibili dal punto di vista della qualità urbana e ambientale, anche attraverso la creazione di una rete ciclabile continua e diffusa.

A questo scopo, nel P.U.M.S. di Pordenone, si dichiara l'opportunità di studiare gli itinerari ciclabili *“privilegiando i percorsi più diretti possibile, evitando il ricorso a deviazioni, difficilmente apprezzabili dall'utente sistematico”* (Relazione del P.U.M.S. di Pordenone, pag. 63). Di seguito alcune osservazioni riguardo alle proposte di Piano.

### 6.2.1. Ciclabile intercomunale di Porcia

Nel concentrarsi sullo sviluppo complessivo dell'itinerario fra Pordenone e Porcia, il P.U.M.S. di Pordenone finisce per perdere di vista i propri obiettivi, che riguardano la continuità, la capillarità e la sicurezza della rete ciclabile, ma allo stesso tempo anche il miglioramento della qualità urbana.

**Di fronte alla presenza di due punti critici, uno su via Cappuccini nel tratto compreso fra il cimitero e via San Vito, e l'altro, puntuale, in via Tessitura, si sceglie di deviare drasticamente l'itinerario ciclabile, lasciando così scoperto un lungo tratto di strada urbana in un ambito densamente urbanizzato** (il tratto di via Cappuccini fra il cimitero e via Tessitura), che rimane quindi tagliato fuori dalla rete urbana dei percorsi ciclabili e dagli interventi di riqualificazione urbana e messa in sicurezza pianificati nel breve, medio e lungo periodo.

**Tale soluzione lascia aperta l'annosa questione di via Cappuccini, andando oltretutto a investire risorse per “mettere in sicurezza” un itinerario ciclabile che da un lato non presenta particolari criticità dati gli esigui carichi di traffico, e dall'altro pare costituire un'alternativa davvero poco appetibile per una domanda che si muove già ora sulla direttrice Pordenone-Porcia (ed è prevedibile che continuerà a farlo) scegliendo itinerari alternativi più diretti.**

**Si chiede di valutare l'ipotesi contenuta all'interno dello “Studio di fattibilità per la riqualificazione della viabilità interessata dalla realizzazione del nuovo polo intermodale”, commissionato dalla precedente amministrazione, della quale, al momento della redazione nel 2007, era stata verificata la compatibilità dal punto di vista trasportistico. Una serie di proposte e soluzioni contenute in quello Studio sono già state realizzate.**

Lo scenario prevedeva la progettazione di un nuovo segmento viario a margine del cimitero quale parte di un percorso alternativo a via Cappuccini, a doppio senso di circolazione, fra via Tessitura e il cimitero attraverso via San Vito e via dello Stadio.

Tale ipotesi consentirebbe di trasformare via Cappuccini in una strada a senso unico in grado di ospitare in sicurezza tutti i tipi di traffico senza che ciò comporti ripercussioni sul sistema complessivo della mobilità, preludio necessario a un eventuale futuro intervento di vera e propria riqualificazione urbana.

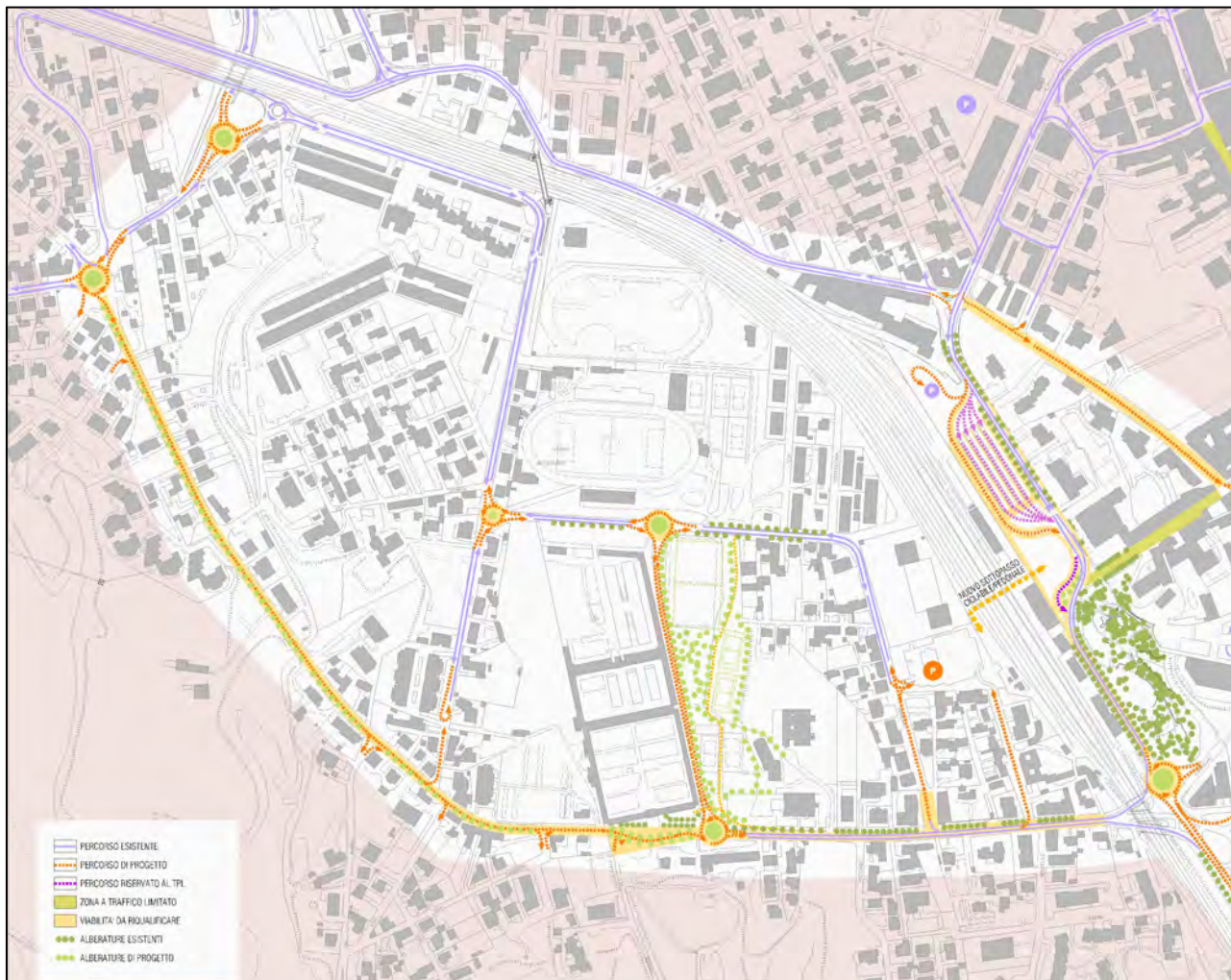


FIG.1 -- Comune di Pordenone, 2007

Studio di fattibilità per la riqualificazione della viabilità interessata dalla realizzazione del nuovo polo intermodale.

#### 6.2.4. Completamento della ciclabile Via Udine e il proseguimento verso Fiume Veneto e Zoppola

Il P.U.M.S. identifica come una dorsale ciclabile importante quella che, lungo Via Udine, collega il centro città con il Centro Commerciale Meduna, dove è prevista anche la realizzazione di un parcheggio scambiatore.

Assumendo come realistica la previsione del P.U.M.S., che vedrebbe chi arriva in auto dalla SS13 parcheggiare il proprio veicolo al Centro Commerciale Meduna per proseguire verso il centro città in bicicletta attraverso la pista ciclabile di via Udine, **si chiede che il P.U.M.S. di Pordenone, avendo costruito un modello di simulazione *ad hoc* per lo studio del traffico delle biciclette, lo utilizzi per verificare la distribuzione sul territorio (e quindi anche lungo questa direttrice) dei flussi generati dal trasferimento modale dall'automobile alla bicicletta.**

Il P.U.M.S. classifica via Udine, in continuità con viale Martelli, in categoria "E" (Strada urbana di quartiere). In questa tipologia di strade la velocità massima è di 50 Km/h con velocità di progetto compresa fra 40/60 km/h.



Si fa presente che la geometria delle sezioni stradali di progetto di via Udine contenute nel P.U.M.S., a doppio senso con una corsia per senso di marcia (m 3,50 + m 3,50) con banchina di m.1,25, corrisponde a quella prevista dal D.M. 6792 del 5/11/2001 per le strade extraurbane con velocità di progetto compresa fra i 60/100km (lo riporta, correttamente, anche Regolamento Viario del P.U.M.S.).

**Si chiede di motivare tale difformità, scelta del tutto incongrua con gli obiettivi di moderazione e fluidificazione lenta del traffico teoricamente perseguiti dal P.U.M.S. di Pordenone.**

C'è da dire che la scelta di una sezione carrabile così dimensionata, oltre che essere contraria agli obiettivi di miglioramento della sicurezza, condiziona il progetto ad avere una pista ciclabile bidirezionale da un lato della strada (larghezza m 2,50), che verrà giocoforza condivisa con i pedoni vista la mancanza di marciapiede, e dall'altro lato il solo marciapiede (larghezza m 1,50).

In considerazione del contesto oggetto dell'intervento, per operare in modo coerente con gli obiettivi e le previsioni del P.U.M.S. di Pordenone, e nel rispetto delle norme, è necessario che la sezione di via Udine venga riprogettata riducendo le banchine laterali alla dimensione minima, e che il rimanente spazio stradale venga ripartito nel modo più adeguato, sicuro e confortevole per la circolazione di pedoni e ciclisti.

Nessuna previsione né indicazione concreta, al di là di un generico auspicio a che prima o poi si faccia, riguardo all'itinerario ciclabile di connessione intercomunale con Fiume Veneto e Zoppola (tema trattato nelle presenti osservazioni, pag.9 "La risoluzione del nodo di Ponte Meduna").

**Qualora le attività necessarie (di analisi o progettazione) non venissero svolte all'interno del P.U.M.S., queste, come prevede la disciplina, devono essere svolte da strumenti specifici. Il P.U.M.S. deve indicare gli strumenti necessari, gli obiettivi e i tempi per la loro predisposizione e il sistema di valutazione di efficacia, e rinviare ad essi la progettazione e programmazione degli interventi.**

### **6.3 – Completamento rete ciclabile esistente**

Nonostante venga espresso l'obiettivo di concepire una rete ciclabile realizzata *"privilegiando i percorsi più diretti possibile, evitando il ricorso a deviazioni, difficilmente apprezzabili dall'utente sistematico"* (Relazione del P.U.M.S. di Pordenone, pag. 63) le soluzioni prospettate nel progetto di completamento della rete e del Ciclo Ring seguono esattamente la logica opposta.

Nella maggior parte dei casi gli schemi di circolazione prospettati per la riprogettazione delle "intersezioni critiche" sono penalizzanti per le biciclette (e anche per i pedoni): nel caso di largo San Giovanni e dell'intersezione fra via Pola e via Cappuccini le direttrici "problematiche" vengono semplicemente rimosse, proponendo percorsi alternativi concepiti acriticamente (con conseguenze del tutto prevedibili) che allontanano drasticamente e addirittura in qualche caso inibiscono totalmente l'accesso in sicurezza a percorsi utili e funzionali del tutto consolidati.

**Si ritiene necessaria una revisione della geometria e dello schema funzionale di tutte le soluzioni prospettate nel P.U.M.S. di Pordenone per la riprogettazione delle intersezioni di cui al Capitolo 6.3 e al Capitolo 7.1 della Relazione di Piano**, poiché tali soluzioni non sono congruenti con gli obiettivi del P.U.M.S., non garantiscono il completamento della rete, né contribuiscono ad aumentare il livello di sicurezza per i ciclisti.

La rappresentazione dei punti critici della rete ciclabile del Ciclo Ring è del tutto carente: non vengono rilevate una lunga serie di problematiche esistenti lungo il tracciato.



Discontinuità, ostacoli fissi, sedi improprie, inadeguatezze geometriche e dimensionali sia puntuali che d'interi tratti caratterizzano il Ciclo Ring, ma non vengono rilevati dal Piano.

Nessuna valutazione viene espressa, e nessun intervento viene previsto all'interno del P.U.M.S. riguardo alla circolazione di studenti/scolari. Guardando la rete ciclabile esistente/di progetto, praticamente nessuna scuola dell'obbligo è collegata direttamente ad un percorso ciclabile protetto: da quelle in centro storico (es. Scuola Primaria Gabelli) a quelle prossime ad una pista esistente (Scuola infanzia via Fiamme Gialle e scuola primaria Lombardo Radice); nemmeno quelle in cui c'è già un asse viario che si configura come connessione naturale tra più istituti e utilizzato quotidianamente da decine di utenti (scuola primaria G.Narvesa, attraverso via rive fontane verso Scuola media Lozer, Scuola primaria Beato Odorico e asilo nido comunale di via General Cantore).

Questa condizione diffusa, sommata alla sistematica e tollerata prevaricazione degli automobilisti (sosta selvaggia, ostruzione di percorsi ciclabili) fa sì che gli scolari ciclisti si trovino in situazioni di reale pericolo, con la conseguenza di vedere inibita la possibilità di sviluppare una propria autonomia.

**È necessario compiere un'analisi completa delle criticità lungo tutta la rete, in modo da poter pianificare tutti gli interventi necessari ad agevolare la mobilità ciclabile, e adeguare tutti i percorsi anche in vista dell'incremento della domanda previsto e perseguito dal P.U.M.S. (che dovrebbe passare, secondo le previsioni del Piano, dall'attuale 9,5% al 17%).**

**Qualora le attività necessarie (di analisi o progettazione) non venissero svolte all'interno del P.U.M.S., queste, come prevede la disciplina, devono essere svolte da strumenti specifici. Il P.U.M.S. deve indicare gli strumenti necessari, gli obiettivi, il sistema di valutazione di efficacia i tempi per la loro predisposizione, e rinviare ad essi la progettazione e programmazione degli interventi.**

**Percorso ciclopedonale di connessione dal parcheggio di interscambio della Fiera all'area centrale.**

Si considera favorevolmente la proposta di realizzare un varco esclusivo e diretto per la ciclopedonalità al di sotto del rilevato ferroviario per il collegamento al parcheggio della Fiera.

Restano però da risolvere alcune criticità.

L'itinerario proposto per l'accesso all'area centrale da quel punto, nello scenario prospettato dal P.U.M.S. (e in conseguenza della riprogettazione dell'intersezione via Pola via Cappuccini) si configurerebbe anche come principale connessione ciclabile e pedonale con la stazione ferroviaria (a meno che non si scelga di effettuare il tragitto deviando nel quartiere Cappuccini). **Si trova sull'argine del fiume, e perciò non sarebbe asfaltabile.**

Visti gli elevati costi di realizzazione del varco sotto al rilevato ferroviario, il Piano propone una soluzione alternativa attraverso la viabilità esistente.

L'itinerario previsto in questo scenario, che dovrebbe costituire una connessione con la stazione ferroviaria, non affronta un punto critico esistente rappresentato dalla strettoia sul ponte del Noncello, ora pedonale ma che dovrebbe essere resa promiscua pedonale/ciclabile attraverso un allargamento a lato del ponte.

**Tale intervento, così come altri, viene da tempo richiesto dalle associazioni dei ciclisti, ma non viene rilevato né si prevede la sua attuazione futura nel Piano.**

## 6.7 – Il bike sharing

Il servizio, mirato a favorire l'intermodalità treno-bicicletta, bus-bicicletta e auto-bicicletta, attivo a Pordenone "già da diversi anni... ha ottenuto un discreto successo visto il numero in costante crescita degli iscritti". (Relazione del P.U.M.S., pag. 94)".

Il P.U.M.S. descrive così le performance del servizio esistente. Nessun dato, nemmeno il numero degli iscritti, il numero di biciclette, la loro collocazione. Non è dato sapere se quegli iscritti fruiscono effettivamente del servizio.

Per poter pianificare razionalmente un ampliamento del servizio di Bike Sharing che sia sostenibile ed efficace rispetto ai risultati attesi, è necessario analizzare le performance del servizio esistente, rilevarne le criticità e inefficienze, indagare, laddove si verificano, le ragioni del mancato utilizzo.

**Si chiede di integrare il Documento con i dati di performance dell'esistente e ampliare le analisi dei dati di utilizzo con indagini di tipo qualitativo.**

**Qualora le attività necessarie (analisi delle performance del servizio attuale, interviste e indagini per il rilievo e il monitoraggio delle criticità) non venissero svolte all'interno del P.U.M.S., queste, come prevede la disciplina, devono essere svolte da strumenti specifici (per es. Bici Plan).**

**Il P.U.M.S. deve indicare gli strumenti necessari, gli obiettivi e il sistema di valutazione di efficacia, i tempi per la loro predisposizione, e rinviare ad essi la progettazione e programmazione degli interventi.**

## 7. – PORDENONE CITTÀ SICURA

Il P.U.M.S. di Pordenone si limita a riportare il numero e la localizzazione degli incidenti rilevati dalla Polizia Municipale nel triennio 2011/2013. **Non viene riportata la tipologia dei sinistri, né i soggetti coinvolti (pedoni, ciclisti, automobili?).**

È necessario che venga rappresentata analiticamente nella cartografia la localizzazione di tutti i sinistri, che ne venga analizzata la tipologia e la gravità. L'analisi delle informazioni che emergono dai dati è necessaria per una pianificazione più razionale degli interventi.

Nel 2013, l'intersezione via De Paoli/via Oberdan si è rivelata la più pericolosa, registrando il primato di 5 incidenti.

Nonostante ciò, senza prendere in considerazione un altro dato indicativo (l'elevato numero di incidenti su via Oberdan) nel P.U.M.S. non si prevede alcun intervento finalizzato alla messa in sicurezza dell'intersezione via De Paoli/via Oberdan né di moderazione della velocità nell'arco di via Oberdan. Nessun intervento viene previsto dal P.U.M.S. anche su via Dante, arco viario che nel 2013 ha registrato il maggior numero di incidenti.

**È del tutto evidente la necessità di prevedere nel P.U.M.S. la realizzazione degli opportuni interventi strutturali per la moderazione della velocità lungo tutta la viabilità del Ring.**

Riguardo agli interventi previsti di ridisegno delle intersezioni, in particolare quelle di Largo San Giovanni e via Pola/Cappuccini, si ritiene necessaria una revisione critica della geometria e dello schema funzionale di progetto.

È necessario, al fine di prevenire iniziative non coerenti con gli obiettivi del Piano (per esempio installazioni emotivi di semafori), che nel P.U.M.S. venga indicato con chiarezza quale sarà il sistema di regolazione del traffico su tutta la rete nello scenario finale di progetto e nelle diverse fasi di realizzazione (breve, medio e lungo termine).

**Qualora le attività necessarie (analisi dettagliata degli incidenti, integrazione dei rilievi di traffico nelle intersezioni, programma di coordinamento degli interventi) non venissero svolte all'interno del P.U.M.S. queste, come prevede la disciplina, devono essere svolte da strumenti specifici (per es. Piano della sicurezza Stradale, Piani Esecutivi).**

**Il P.U.M.S. deve indicare gli strumenti necessari, gli obiettivi, il sistema di valutazione di efficacia e i tempi per la loro predisposizione, e rinviare ad essi la progettazione, e programmazione degli interventi.**

## **8. – PORDENONE CITTÀ AMICA DELLE ZONE 30**

Si considera favorevolmente la decisione assunta dall'amministrazione di istituire aree improntate alla condivisione dello spazio stradale (Zone 30).

Si sottolinea che la disciplina trasportistica a livello europeo, e le linee guida elaborate nel tempo dai paesi comunitari più avanzati sotto questo punto di vista, hanno ampiamente dimostrato che tale decisione, per essere realmente efficace, deve prevedere una riprogettazione dello spazio stradale che induca all'effettivo rallentamento della velocità dei veicoli indirizzata a una migliore convivenza dei diversi utenti della strada (traffico motorizzato, pedoni, ciclisti) in sicurezza.

Non sarà pertanto sufficiente a considerare attuate le azioni di piano la sola realizzazione della segnaletica.

**Qualora le attività necessarie di progettazione non venissero svolte all'interno del P.U.M.S. queste, come prevede la disciplina, devono essere svolte da strumenti specifici. Il P.U.M.S. deve indicare gli strumenti necessari, gli obiettivi e i tempi per la loro predisposizione, gli indicatori di valutazione, e rinviare ad essi la progettazione e programmazione degli interventi.**

## **9. – NUOVE POLITICHE PER LA SOSTA**

**In considerazione delle decisioni prospettate all'interno del P.U.M.S. di Pordenone riguardo alla sosta ed ai parcheggi, è necessario effettuare un'analisi più approfondita sia dei dati raccolti per il P.U.M.S. sia di quelli disponibili relativi all'argomento.**

Una politica della sosta può rivelarsi efficace solo se è basata su quadro conoscitivo completo e preciso dello stato di fatto.

**Più che sterili (e costose) indagini sulla disponibilità delle persone ad assumere comportamenti virtuosi, è utile analizzare quali siano le loro reali abitudini ed esigenze. Per conoscerle, in taluni casi, è sufficiente andare a ricercare, ordinare e analizzare le informazioni già disponibili.**

**Per esempio nel P.U.M.S. di Pordenone non si affronta dal punto di vista tecnico la questione della sosta dei residenti del centro storico, pur programmando la riduzione**

**graduale della disponibilità di parcheggi sia all'interno del Ring che in alcune strutture per la sosta a servizio dello stesso.**

Riguardo alle strutture esistenti, ne è stato constatato e quantificato il sottoutilizzo attuale, senza però analizzare tecnicamente, a supporto del progetto, la distribuzione di quel sottoutilizzo.

**Sebbene la sosta dei residenti venga definita nel P.U.M.S. "un componente importante dei tessuti centrali che va assolutamente tutelato", la sua ricollocazione, in vista della prevista riduzione dell'offerta, viene liquidata con la previsione di destinare in esclusiva "alcuni posti auto ai residenti" nei parcheggi in struttura a corona del Ring.**

La semplice analisi dei dati relativi agli abbonamenti mensili GSM, può fornire indicazioni molto precise sulla domanda di sosta dei residenti, e consente di costruire una vera e propria "mappa intelligente". Quella "mappa" può essere integrata e incrociata con ulteriori informazioni (già disponibili o da raccogliere) per approfondire maggiormente il livello dell'analisi.

I dati giacenti presso GSM, preziosissimi, sono contenuti nei documenti che vanno presentati per ottenere l'abbonamento: documento d'identità (dati anagrafici, indirizzo di residenza), libretto del mezzo (tipologia, dimensioni, caratteristiche tecniche del mezzo).

Altri dati disponibili riguardano coloro che lavorano nell'area centrale, ai quali, per abbonarsi alla sosta, viene richiesto da GSM di autocertificare l'indirizzo di lavoro, e gli utilizzatori del TPL, che sono tenuti per potersi abbonare al parcheggio alla presentazione dell'abbonamento al servizio di trasporto.

**Qualsiasi politica intrapresa sulla sosta che non tenga conto di queste e molte altre specifiche conoscenze (che risultano non indagate dal P.U.M.S. di Pordenone) oltre a mancare di visione prospettica, sarà probabilmente inefficace, o comunque debole, poiché mancante di una indispensabile solida base tecnica.**

**Qualora le attività necessarie di analisi non venissero svolte all'interno del P.U.M.S., le stesse, come prevede la disciplina, devono essere svolte da Piani specifici. Il P.U.M.S. deve indicare gli strumenti necessari, gli obiettivi e i tempi per la loro predisposizione, gli indicatori per la valutazione di efficacia, e rinviare ad essi la progettazione e programmazione degli interventi.**

### **9.1 – Parcheggi filtro: Fiera, via Montereale e Centro Commerciale Meduna.**

Le previsioni contenute negli scenari di progetto del P.U.M.S. di Pordenone, che prevede l'utilizzo dei 3 nuovi parcheggi quali parcheggi scambiatori per l'utenza che ha come destinazione l'area centrale, non sono supportate da condizioni al contorno che ne garantiscano la reale efficacia.

Nel caso del Centro Commerciale Meduna la soluzione prospettata si basa su un'ipotesi della quale non è verificata né la sostenibilità né la realizzabilità (servizio ferroviario metropolitano), mentre nel caso di via Montereale il Piano non prevede politiche sulla sosta nell'area centrale tali da apparire in grado di condizionare la scelta della domanda nel senso auspicato dal Piano.

Lo scenario prevede il potenziamento della LINEA ROSSA del T.P.L. (trasporto pubblico locale), con un incremento dei costi di 300.000 Euro/anno.

**Nel P.U.M.S. non viene effettuata alcuna valutazione di efficienza ed efficacia del servizio esistente, né è chiaro su quali basi venga valutata la domanda supplementare di TPL potenzialmente generata dalla realizzazione degli scenari di progetto.**

Alla luce delle considerazioni espresse qui e ai punti precedenti delle presenti osservazioni, si ritiene necessaria e per questo si chiede, una revisione tecnicamente adeguata della sostenibilità di quanto proposto.

## **10. – REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE COME STRUMENTO PER UN USO DIVERSO DI PARTI DELLA CITTÀ**

Lo studio di nuove regolazioni della circolazione, compiuto attraverso micro modelli di circolazione, fa perdere di vista i principi generali e gli obiettivi che il P.U.M.S. di Pordenone si è dato.

### **Studio di nuovi assetti circolatori e ridisegno di viale Cossetti**

Le attività di simulazione generano il ridisegno di viale Cossetti per la realizzazione di una corsia preferenziale del TPL (in zona 30!), intervento che prevede l'eliminazione della pista ciclabile esistente (sezione m 2,80) e del marciapiede (m 1,75) per compattarli in una "ciclopedonale" con sezione complessiva di m 3,50. Il ridisegno prevede l'eliminazione delle aree carico/scarico a servizio delle attività esistenti, oltre che dei parcheggi per disabili.

È necessario e per questo si chiede di effettuare un rilievo del traffico pedonale e ciclabile esistente su viale Cossetti e, tenendo conto dell'incremento dei flussi ciclistici previsto dal Piano, e degli obiettivi e delle altre azioni previste dal medesimo, riconsiderare l'opportunità di portare a compimento quanto ipotizzato.

### **Studio di nuovi assetti circolatori che coinvolgono via Interna e via San Quirino**

Il P.U.M.S. indaga l'efficacia di nuovi schemi circolatori che vedrebbero via San Quirino e via Interna, strade a doppio senso di circolazione da poco ridisegnate con i principi della moderazione del traffico attraverso un felice processo partecipato con i residenti, ipotizzando la loro del tutto irrealistica trasformazione in strade a senso unico di marcia. Ci si chiede quale sia l'utilità di tale attività.

### **Studio di nuovi assetti circolatori che coinvolgono viale Marconi**

Per quanto riguarda viale Marconi, le cui criticità sono da anni argomento di discussione, il P.U.M.S. di Pordenone suggerisce di risolverle attraverso un "concorso di idee" poiché la questione *"imponesse un progetto di ampio respiro che metta insieme specificità non solo trasportistiche, ma coniughi, in un unico grande progetto, competenze urbanistiche, commerciali, socio-economiche, di arredo, verde urbano, illuminotecniche"* (Relazione del P.U.M.S., pag. 145), **dimenticando che spetterebbe proprio al P.U.M.S., secondo la disciplina, il compito di realizzare e coordinare tale attività attraverso il processo partecipato di piano!**

In ogni caso, nonostante la premessa, per viale Marconi il P.U.M.S. propone, e inserisce fra le azioni di piano, uno schema di progetto che la trasforma da strada a senso unico a strada a doppio senso di circolazione.

Anche qui, nei fatti, si dimenticano gli obiettivi nonostante vengano nuovamente ribaditi: *"si tratta di mettere in atto strategie di allontanamento del traffico dall'anello (viale Marconi, via Riviera del Pordenone ...)"* (Relazione del P.U.M.S. pag. 145).

Basta dare un'occhiata allo Schema di raffronto fra i carichi di traffico motorizzato esistenti e quelli di progetto (pag. 239) per vedere smentito quanto si afferma: il risultato della trasformazione

di viale Marconi in una strada a doppio senso di marcia comporta un aumento di carico di traffico su quell'asse nell'ora di punta di ben 662 veicoli eq./ora (- 203 in direzione di Largo San Giovanni, + 865 in direzione Piazza Duca D'aosta).

**In considerazione di quanto sopra, visto anche il disegno della sezione di progetto (2 corsie in direzione nord e una in direzione sud, separate da una doppia fila parcheggi al centro della carreggiata separati da un cordolo di 50 cm) inadatta a garantire le condizioni minime di sicurezza, è senza dubbio necessario riconsiderare l'opportunità di portare a compimento quanto ipotizzato.**

## **11. – NUOVE INFRASTRUTTURE E INTERVENTI DA ULTIMO MIGLIO**

Riguardo agli interventi previsti per la realizzazione di nuove infrastrutture “Prolungamento della Bretella Sud e collegamento fra via Villanova e via Nuova di Corva” e “Nuova viabilità di connessione tra via della Grazie, via Volt de Querini e via Udine” il P.U.M.S. si limita a verificarne la sostenibilità trasportistica e le inserisce fra gli interventi da realizzare. **Nessuna verifica di sostenibilità.**

L'Agenzia Regionale per l'Ambiente ha rinviato la verifica di sostenibilità delle azioni del P.U.M.S. a un tempo successivo all'assunzione delle proposte di nuove infrastrutture del P.U.M.S. all'interno del PRGC, ciononostante vista la natura del redigendo Piano della Mobilità che l'amministrazione ha scelto di svolgere nella variante Sostenibile, in coerenza con tale scelta si ritiene necessario che il P.U.M.S. effettui autonomamente tali verifiche.

## **12. – I NODI INTERMODALI E CITY LOGISTICS**

Nel documento si effettua una ricognizione ragionata delle esperienze europee e nazionali, e si enunciano alcune possibilità operative legate alla presenza nel territorio comunale dell'Interporto – Centro Ingrosso.

Fatto ciò, all'interno del P.U.M.S. la questione viene rinviata ad una generica fase successiva, senza definire quale debba essere l'orizzonte temporale per la predisposizione di uno strumento specifico di progetto.

**Appare piuttosto singolare che nel P.U.M.S. auspichi che venga affrontato il tema in successivi contatti tra l'operatore Interporto ed il Comune di Pordenone, quando quest'ultimo è il secondo azionista principale della struttura intermodale.**

Fra le misure che si potrebbero intraprendere per la razionalizzazione della distribuzione delle merci in ambito urbano, vengono citati anche interventi infrastrutturali sulla città quali:

- a) adeguamento delle strutture viarie,
- b) realizzazione di piazzole per la sosta carico/scarico,
- c) creazione di piattaforme di consolidamento dei carichi (UDC).

La pianificazione e progettazione delle prime due tipologie d'interventi deve essere inserita all'interno di piani subordinati al P.U.M.S. (ma che il P.U.M.S. non programma), mentre per quanto attiene alle piattaforme di consolidamento dei carichi (UDC) si tratta di un tema da affrontare all'interno del PRGC. **(piattaforme urbane in aree dismesse urbane? extraurbane?).**

Il capitolo si conclude infine con un paragrafo sulle misure di concertazione: *“...il processo di razionalizzazione della distribuzione urbana delle merci implica l'interazione di diversi soggetti*

*interessati, ognuno dei quali è portatore di specifici obiettivi e richieste ... Il coinvolgimento degli stakeholder è fondamentale per conseguire il consenso su risultati e decisioni, e un livello ottimale di informazione sul progetto è ugualmente indispensabile per un progetto di city logistics di successo.*

***Per queste ragioni è necessario che il soggetto promotore di qualsiasi politica per la distribuzione urbana delle merci metta in atto nella fase di preparazione strategie di condivisione delle politiche e delle misure amministrative con i soggetti interessati...***

Quella descritta, secondo le “Linee Guida europee - Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile” è esattamente l’attività che deve essere svolta dal P.U.M.S..

### **12.3 Interventi per il nodo stazione**

Il P.U.M.S. definisce la stazione ferroviaria quale “porta principale di accesso alla città”. I dati riportati a supporto di tale affermazione riguardano: il movimento rilevato dalla ferrovia misurato in 4.400 persone/**giorno**, quello del TPL calcolato in circa 500 persone/**giorno**, mentre i dati sui flussi di traffico veicolare rilevati attestano il transito sulla direttrice via Oberdan – via Pola di 1800 veicoli/**ora**.

Considerato che i dati riportati non sono ne’ raffrontabili ne’ sommabili, poiché si riferiscono nei primi due casi al numero di persone/giorno e il terzo a veicoli/ora, e che quest’ultimo dato attesta unicamente il transito di veicoli di fronte alla stazione e non la destinazione di quel traffico, ci si chiede cosa con quei dati si intenda rappresentare.

Molto più utile sarebbe, al fine di un corretto ridisegno dell’area antistante la stazione ferroviaria, effettuare un rilievo dettagliato dei flussi di traffico motorizzato, di quello pedonale e di quello ciclistico, accompagnato da un’attenta osservazione delle dinamiche degli spostamenti in quell’intersezione.

La soluzione di progetto del nodo stazione proposta nel P.U.M.S., per quanto condivisibile nella filosofia, potrebbe presentare delle criticità in termini di sicurezza, in quanto prevede per pedoni e ciclisti l’attraversamento di una strada a senso unico a tre corsie.

## **13. – INTERVENTI A CARATTERE IMMATERIALE PER FAVORIRE UN NUOVO RIPARTO MODALE**

Gli interventi immateriali vengono proposti dal P.U.M.S. di Pordenone come azioni in grado di dare risultati certi per favorire un nuovo riparto modale.

**L’armonizzazione dei tempi viene proposta come incentivo ad un maggior utilizzo del TPL, ma l’iniziativa viene solo accennata senza spiegare come andrebbe strutturata, senza individuare i soggetti da coinvolgere, e senza definire tempi o quale sia il settore che debba occuparsene.**

Un’altra proposta riguarda l’istituzione di un portale informativo e APP per smartphone, finalizzati al *car pooling*, da supportare attraverso: video e telecontrollo per favorire l’accesso in aree specifiche solo ad auto con più occupanti, possibilità di utilizzo di corsie preferenziali nel caso di auto a pieno carico, parcheggi monitorati per consentire la sosta a tariffa agevolata di auto con più persone.

Queste proposte, pur dotate di un indubbio *appeal* tecnologico, sembrerebbero dimensionate su città di maggiori dimensioni rispetto a Pordenone, con ampie aree ZTL e provviste di corsie preferenziali di accesso al centro urbano.

In ogni caso il P.U.M.S. non approfondisce e non specifica se siano da ritenere applicabili al contesto pordenonese.

**Il P.U.M.S. indica la necessità, per indirizzare la domanda verso un maggior utilizzo della bicicletta, di realizzare campagne di promozione della mobilità sostenibile. Non ne prevede, però, la loro pianificazione né a breve né a lungo termine, né indica quanto vada investito allo scopo.**

Altra azione a supporto della ciclabilità viene indicata nella marchiatura delle biciclette, anche qui senza specificare da chi vada fatta, e quando.

**Si ritiene più efficace, allo scopo di prevenire i furti, pianificare l'installazione in tutta città di stalli per le biciclette ad U rovesciata, che garantiscono di poter assicurare saldamente la bicicletta. Si chiede di pianificare tale intervento tra le azioni del Bici Plan.**

**Fra gli interventi immateriali a supporto della ciclabilità si propone di prevedere, nel nuovo Regolamento edilizio, agevolazioni e, ove possibile, l'imposizione della realizzazione per ciascuna unità immobiliare di parcheggi e/o aree di sosta specifici per il ricovero e la sosta delle biciclette.**