



Presidenza del Consiglio dei Ministri



Comune di Pordenone

Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia - DPCM 25/05/2016

Redazione del P.U.M.S. (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile)

e

Redazione del P.G.T.U. (Piano Generale del Traffico Urbano)

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEI CITTADINI

Ottobre 2022

COMMITTENTE	 gestione servizi mobilità spa	Gestione Servizi Mobilità S.p.a. Corso Vittorio Emanuele II 64 - 33170 Pordenone
PROGETTISTA		Ing. Fiorella Honsell Studio Tecnico Ing. Fiorella Honsell e Ing. Roberto Catalano Via Ermada 12/2 - 34151 TRIESTE
COLLABORATORE		Ing. Matteo Colautti Via Caccia 39 - 33100 UDINE

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEI CITTADINI

Le controdeduzioni alle osservazioni dei cittadini riportate nel presente fascicolo sono state riportate sulla base del testo integrale presentato dai richiedenti così come protocollato. Le sintesi riportate in ogni scheda hanno il puro scopo di richiamare il contenuto delle osservazioni stesse per facilitare la comprensione delle osservazioni presentate.

All'interno del presente fascicolo è stata inoltre introdotta, al n.10, l'autosservazione presentata dall'ufficio *Mobilità Urbana del Settore VII Opere pubbliche e gestione del territorio*, che richiede alcune modifiche al Regolamento Viario per un più agevole uso dello strumento stesso.

Sono state accolte anche le osservazioni pervenute dopo il periodo di deposito che si è svolto dal 01 marzo 2022 al 31 marzo 2022 compreso.

ELENCO OSSERVAZIONI AL P.U.M.S. P.G.T.U. E BICIPLAN

N.ord.	Prot.	del	Presentata da
1	19823	17/03/2022	OGRAJSEK GARY
2	19873	17/03/2022	DELLA ROSA GIORGIO
3	24559	01/04/2022	ATAP S.P.A. – PORDENONE
4	59949	01/08/2022	ASSOCIAZIONE FIAB ARUOTALIBERA – PORDENONE
5	61674	08/08/2022	TERRAE' OFFICINA DELLA SOSTENIBILITA' – PORDENONE
6	76420	30/09/2022	BOVA NASTASSJA INGRID
7	76414	30/09/2022	CIRIANI ANNA
8	76444	30/09/2022	LEGAMBIENTE CIRCOLO FABIANO GRIZZO
9	76508	30/09/2022	RETE FERROVIARIA ITALIANA
10	77078	04/10/2022	UFFICIO MOBILITA' URBANA

PUMS – OSSERVAZIONE	N° 1
----------------------------	-------------

PRESENTATA DA	
Richiedente: OGRAJSEK GARY	Prot. n. 19823
Oggetto: OSSERVAZIONI AL TPL SUL NUOVO PUMS	Pervenuta il 17/03/2022

CONTENUTO DELL'OSSERVAZIONE
ESPONE DELLE CRITICITA' ALLA NUOVE LINEE URBANE PROPOSTE DAL PUMS 1. attuare uno schema a raggiera comporta sì la creazione di linee di forza, ovvero periferia-centro, ma esclude importanti collegamenti periferia-periferia; 2. il bus non deve collegare solamente i parcheggi scambiatori al centro, ma anche la città stessa, le cui abitazioni non sono tutte le strade principali; 3. l'autobus non deve garantire solamente un percorso veloce, ma anche la sua presenza in aree secondarie spostare i mezzi solo su direttrici principali permette (sulla carta) tempi più brevi, ma esclude numerose aree che hanno diritto al servizio pubblico; 4. vi è un'errata concezione dei passaggi pedonali/ciclabili: è altamente improbabile che ci si debba fermare ad ogni singolo passaggio e un elemento di viabilità così fondamentale e allo stesso tempo poco invasivo non può penalizzare una zona; 5. l'affermazione "il numero effettivo di fermate va limitato lungo queste linee" dovrebbe essere contestualizzata; 6. non comprendo in alcun modo il senso dei raccordi ciclabili; 7. il servizio ideato taglia diversi percorsi riducendo in maniera sensibile la base d'utenza; 8. si percepisce come la conurbazione Pordenone-Porcia-Cordenons-Roveredo non sia intesa come ovvia, bensì come un'estensione "in via eccezionale"; 9. vi sono solo due capolinea da riconsiderare: quello del Pasch in Viale del Benessere e quello di S. Antonio in via Papa Giovanni XXIII; 10. APPROFONDIMENTO LINEE PROPOSTE; 11. CONSIDERAZIONI GENERALI.

CONTRODEDUZIONI	
PROPOSTA:	1) NON ACCOLTA 2) NON ACCOLTA 3) PARZIALMENTE ACCOLTA 4) NON ACCOLTA 5) NON ACCOLTA 6) NON ACCOLTA 7) NON ACCOLTA 8) NON ACCOLTA 9) NON ACCOLTA 10) NON ACCOLTA 11) NON ACCOLTA
MOTIVAZIONI:	1), 2), 7) In una dimensione urbana come quella di Pordenone, linee di tipo circolare o esclusivamente tra periferie non sono sostenibili a fronte della scarsità della domanda. Per dare queste risposte, è previsto un "servizio a chiamata" flessibile. Per modificare la ripartizione modale e acquisire più utenza - tra gli obiettivi del PUMS - si individuano le linee strategiche strutturali di gestione della mobilità, suscettibili di risultare maggiormente incisive e, tra queste, quelle riguardanti il traffico pendolare, tra le "cerniere" e il centro.

	3) Nello sviluppo attuativo della proposta PUMS verranno dettagliati sia i percorsi, che la posizione delle singole fermate. Non si serviranno unicamente le strade principali, ma si manterranno le connessioni esistenti ottimizzando i percorsi e collegando tutte le aree della città. Inoltre, si è integrato anche il servizio urbano con quello extraurbano. 4) Le strade più idonee per il TPL sono quelle dove sono minimizzati gli elementi di interruzione, come quelle principali. 5), 9) Non pertinente, in quanto il PUMS non individua le singole fermate e le posizioni dei capolinea sono indicative, ma tengono conto della possibilità di attuare un interscambio tra servizio urbano ed extraurbano. 6) Il senso risiede nel raccordare le fermate bus alle Zone 30 e residenziali, in modo da sostenere i tratti di viaggio tra residenze e collegamenti con trasporto pubblico, e viceversa, per viaggi nei quali le destinazioni ultime, troppo lontane per essere raggiunte in bicicletta, siano poi raggiungibili dalle fermate di arrivo, a piedi. Se poi i mezzi consentiranno anche il trasporto delle bici, sarà una misura in più, perfettamente compatibile. 8) Non pertinente, in quanto modifiche del servizio extraurbano non possono essere trattate nell'ambito del PUMS di Pordenone. 10) Non pertinente, in quanto trattasi di elementi riguardanti l'attuazione dell'esercizio. 11) Il PUMS deve soddisfare la domanda inespressa e quindi diventare maggiormente sostenibile anche dal punto di vista economico, recuperando utenza. Le osservazioni riguardano temi di competenza regionale, non di competenza del PUMS.
--	--

PRESENTATA DA	
Richiedente: DELLA ROSA GIORGIO	Prot. n. 19873
Oggetto: OSSERVAZIONI AL PUMS E BICIPLAN 2022 DI PORDENONE	Pervenuta il 17/03/2022

CONTENUTO DELL'OSSERVAZIONE
ESPONE VARIE CRITICITA' AL BICIPLAN (allegato del PUMS) 1) Atteso che "questo lavoro servirebbe ad aumentare il modal split ciclabile a scapito della mobilità veicolare, le proposte per attuarlo sono circa le stesse del PUMS 2015, la domanda che mi sorge spontanea è: come mai dal 2016 al 2022 il modal split ciclabile invece di aumentare è diminuito?; 2)problematiche di carattere generale riferibili alla mobilità ciclabile....scarsa efficacia.....si continuano a proporre soluzioni improbabili ed impossibili....; 3)”cerniera di mobilità” nel PUMS del 2015 erano denominati parcheggi periferici ora cambia il nome; 4)vedo tante linee verdi (Ciclopeditoni) addirittura sugli itinerari della ReCIR considerati di qualità scadente dal PReMoCi oltre che sconsigliati dalla normativa vigente.Vedo anche poco azzurro in contraddizione con le relazioni PUMS e Biciplan. Escluso le strade più trafficate di scorrimento e di Interquartiere, dalle interzonali in giù dovrebbe essere tutto azzurro zone scolastiche a parte (scuola primaria), dove qualche ciclopeditone potrebbe essere utile, ZTL e zone 30 escluse, dove non serve nulla.; 5) Osservazioni su soluzioni realizzative (varie); 6) Indicatori specifici.

CONTRODEDUZIONI	
PROPOSTA:	1) NON ACCOLTA 2) NON ACCOLTA 3) PARZIALMENTE ACCOLTA 4) NON ACCOLTA 5) NON ACCOLTA 6) PARZIALMENTE ACCOLTA
MOTIVAZIONI:	1) In quale documento si evince che il modal split è diminuito dal 2016 al 2022? Nel PREMOCI (2021) per Pordenone si attesta al 20% e nei dati di Agenda Urbana 2019 - Indagine sulla mobilità dei cittadini di Pordenone ai fini dell'analisi dello split modale - POR FESR 2014 – 2020 FVG - AZIONE 4.1, si indica il 16,1% (cfr. risultati estratti di Figg. 1 e 2).

La bicicletta conserva un ruolo molto importante, dato che nel complesso è il mezzo prevalente nel 16% dei casi, ma presenta percentuali ancora più alte soprattutto a San Gregorio (27%), Rorai Grande e Villanova (25%).
I residenti di Torre utilizzano l'autovettura come mezzo prevalente nel 64% dei casi, seguita a notevole distanza dalla bicicletta (11%).

MEZZO PREVALENTE UTILIZZATO - percentuali per zona di residenza (colonne)

Zona residenza →	Zona Nord	Torre	Rorai Grande	Caprucchi	Centro storico	Borgomeduna	San Gregorio	Villanova	Vallenoncello	Totale
Mezzo prevalente ↓										
A piedi	3%	9%	0%	2%	22%	22%	10%	10%	0%	13,7%
Automobile (guidatore)	62%	47%	53%	60%	43%	31%	49%	46%	54%	47,3%
Automobile (passeggero)	18%	17%	10%	20%	9%	14%	6%	8%	17%	11,8%
Motociclo	1%	2%	2%	0%	1%	8%	0%	2%	2%	1,7%
Bicicletta di proprietà	10%	11%	25%	9%	17%	9%	27%	25%	14%	16,0%
Bike sharing	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0,1%
Autobus di linea	2%	9%	0%	4%	3%	15%	4%	8%	6%	5,1%
Treno	2%	1%	7%	3%	3%	1%	2%	1%	4%	2,7%
Altro mezzo	0%	3%	0%	0%	2%	0%	1%	0%	2%	1,3%
non specificato	1%	1%	2%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0,6%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tab 17: mezzo prevalente per zona di residenza

Fig. 1 – Dall'indagine POR FESR 2014 – 2020 FVG - AZIONE 4.1

MEZZO PREVALENTE UTILIZZATO - percentuali per zona di destinazione (colonne)

Destinazione →	Zona Nord	Torre	Rorai Grande	Caprucchi	Centro storico	Borgomeduna	San Gregorio	Villanova	Vallenoncello	destinazione variabile nel comune	destinazione esterna (fissa)	destinazione esterna (variabile)	Totale
Mezzo prevalente ↓													
A piedi	5%	13%	4%	6%	24%	29%	28%	19%	0%	0%	0%	0%	13,7%
Automobile (guidatore)	62%	39%	36%	28%	36%	36%	24%	37%	66%	56%	72%	82%	47,3%
Automobile (passeggero)	11%	22%	23%	31%	11%	11%	14%	11%	12%	4%	5%	0%	11,8%
Motociclo	3%	1%	3%	0%	1%	1%	3%	5%	1%	12%	1%	0%	1,7%
Bicicletta di proprietà	14%	17%	27%	20%	20%	17%	25%	25%	16%	21%	3%	0%	16,0%
Bike sharing	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0,1%
Autobus di linea	3%	7%	3%	11%	6%	6%	6%	3%	5%	3%	3%	0%	5,1%
Treno	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	12%	0%	2,7%
Altro mezzo	1%	1%	1%	2%	1%	0%	0%	0%	1%	4%	3%	18%	1,3%
non specificato	0%	0%	1%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0,6%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tab 18: mezzo prevalente per zona di destinazione

Incrociando il mezzo prevalente con la zona di destinazione notiamo che la prevalenza dell'autovettura diviene più consolidata nelle destinazioni extraurbane, dove anche il treno si ritaglia un suo spazio, ma solo quando la destinazione è fissa (12%). Tra le destinazioni extraurbane mutevoli la modalità *altro* raggiunge il 18%. In questa modalità sono inclusi furgoni, camion e altri mezzi di tipo professionale, oltre all'aereo.
All'interno della città il peso dell'autovettura scende al di sotto del 40% per gli spostamenti diretti a San Gregorio, ma è più bassa rispetto alla media anche per le destinazioni Centro Storico e Borgomeduna. Viceversa, raggiunge un picco più elevato negli spostamenti diretti a Vallenoncello (78%) e verso la Zona Nord (73%).
La bicicletta svolge un ruolo importante negli spostamenti diretti a Rorai Grande (27%), San Gregorio e Villanova (25%).

Fig. 2 - Dall'indagine POR FESR 2014 – 2020 FVG - AZIONE 4.1

2), 5)

Le soluzioni progettuali non sono di pertinenza del PUMS – e quindi del Biciplan -, che individuano i percorsi ciclabili principali e alcune connessioni tra essi, i criteri da seguire nella realizzazione e le motivazioni delle scelte riguardanti gli itinerari che devono trovare primaria continuità all'interno della rete ciclabile (crf. Relazione del Biciplan). In generale, si condividono tutti i principi realizzativi, che tuttavia devono essere tradotti in soluzioni praticabili nelle realtà esistenti, spesso in grave carenza di spazi

disponibili. E' quindi chiaro che si debbano anche accettare dei – limitati – compromessi circa le dimensioni desiderabili. E' anche vero – e il PUMS lo sottolinea -, che laddove le condizioni non consentano una soluzione che offra adeguata sicurezza, bisogna anche avere la disponibilità – da parte dei ciclisti, in questo caso – di adattarsi ed evitare di percorrere determinati tronchi o di interessare nodi difficili. In qualche situazione, si può risolvere con l'adozione di sensi unici per il traffico motorizzato, e quindi con la creazione di “celle di circolazione”, per individuare nuovi spazi da dedicare alle biciclette (vedi il caso di via Molinari). In tutti i casi, il primo criterio da rispettare nella scelta delle soluzioni progettuali è la sicurezza per tutte le categorie di utenti e il livello del traffico motorizzato condiziona prioritariamente le scelte relative all'attuazione di corsie ciclabili.

3)

La “cerniera di mobilità” (definita crf. pag. 18 della Relazione PUMS e pag. 12 della Relazione del Biciplan, come “polo multi servizio, che promuove l'interscambio modale tra trasporto individuale con mezzo motorizzato e mobilità dolce, utilizzando la bicicletta – anche elettrica – oppure il trasporto pubblico; la sosta è gratuita e a tempo illimitato) non è solo un “parcheggio periferico”, contiene diversi elementi (crf. schema funzionale di Fig. 4 delle relazioni, riportata in Fig. 1).

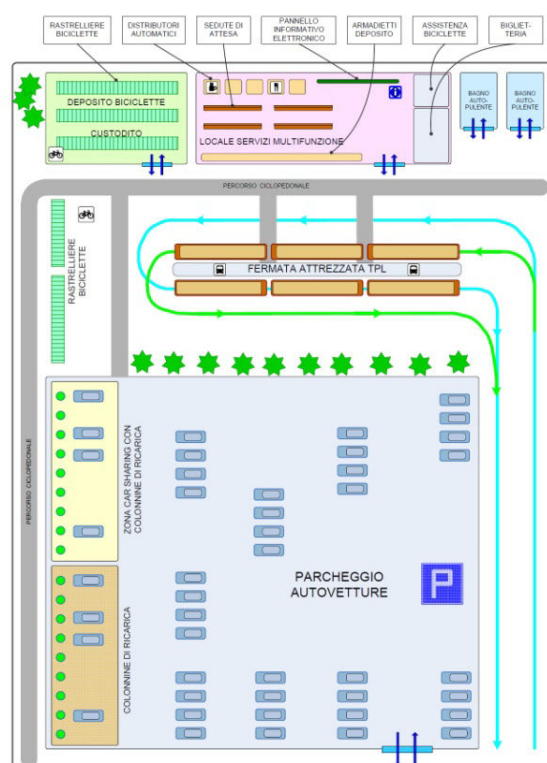


Fig. 1 – Schema funzionale di una “cerniera di mobilità”

4)

Nella Tav. SPUMS 1F si è riportata la situazione esistente cui si sono aggiunti gli interventi prioritari di completamento, che deve essere assunta come uno scenario di partenza, rispetto al quale il Biciplan individua le modalità di adeguamento e completamento.

	6) I monitoraggi comprenderanno gli aspetti evidenziati nel PUMS e i suggerimenti offerti nell'osservazione, così come meglio specificato nel documento di VAS (Cap. 19 da pag. 193 a pag. 195) in modo da valutare veramente i benefici ottenuti con gli interventi, fermo restando che, come già sostenuto, si tratta di una trasformazione che non può essere di breve durata, in quanto la modifica delle abitudini da parte delle persone necessita di un periodo di transizione, determinata da una prima fase di conoscenza, sperimentazione e successivo cambiamento. Parte del processo del PUMS saranno le azioni di divulgazione delle buone pratiche e l'aumento dell'offerta di soluzioni di mobilità alternative all'auto privata (tpl, sharing mobility, bicicletta, micro mobilità, piedi).
--	---

PUMS – OSSERVAZIONE	N° 3
----------------------------	-------------

PRESENTATA DA	
Richiedente: ATAP S.P.A. – PORDENONE	Prot. n. 24559
Oggetto: OSSERVAZIONI AL PUMS DI PORDENONE	Pervenuta il 01/04/2022

CONTENUTO DELL'OSSERVAZIONE
RICHIESTE MODIFICHE ALLE NUOVE LINEE URBANE PROPOSTE DAL PUMS

CONTRODEDUZIONI	
PROPOSTA:	1) ACCOLTA IN TUTTI I PUNTI
MOTIVAZIONI:	1) L'osservazione rispetta e sviluppa a livello di gestione dell'esercizio tutti i principi e le strategie espone dal PUMS in tema di riordino del servizio di trasporto pubblico urbano. In particolare si accolgono le modifiche di alcuni dei percorsi proposti dal PUMS in modo anche da fornire risposte ad esigenze di collegamento locali e nel rispetto del servizio già esistente, ottimizzando le risorse in modo da accrescere e rendere più appetibile l'offerta, ovvero in linea con l'obiettivo del PUMS di incrementare l'utenza.

PRESENTATA DA

Richiedente: ASSOCIAZIONE FIAB ARUOTALIBERA – PORDENONE

Prot. n. 59949

Oggetto: OSSERVAZIONI AL PUMS

Pervenuta il 01/08/2022

CONTENUTO DELL'OSSERVAZIONE**ESPONE VARIE CRITICITA' AL BICIPLAN (allegato del PUMS)**

- 1) Resta indeterminato il nodo all'incrocio "Paradiso" e la soluzione dell'attraversamento della Circonvallazione SS 13, appare molto trascurata e pericolosa;
- 2) Considerata l'ampiezza della sezione stradale, non sembra porsi ostacolo alla realizzazione di due corsie monodirezionali;
- 3) ... a sud della S.S. 13... la compresenza del percorso pedonale, la incerta delimitazione delle due modalità e l'insufficiente segnaletica orizzontale, determina conflitto costante tra pedone e ciclista ed induce quest'ultimo a mantenere velocità non compatibili con le esigenze di spostamento casa/lavoro;
- 4) ...risolvere l'attraversamento di via del Traverso, in particolare per la direzione nord-sud, ora lasciata esclusivamente alla prudenza e al buon senso del ciclista;
- 5) Nella parte a nord di "Paradiso" la tipologia non potrà che essere monodirezionale con separazione fisica dal traffico veicolare motorizzato;
- 6) L'abbandono di via Roveredo a favore di via Claut-Brentella, non ci vede ostili, resta tuttavia da risolvere l'attraversamento per l'immissione su via Claut per le provenienze sud-nord;
- 7) una buona alternativa nella parte nord dell'itinerario 7, al quale proponiamo l'ampliamento come segue: da via Brentella, Castelfranco, Consorziale, vial d'Aviano;
- 8) ...la soluzione monodirezionale su via Maestra Vecchia, che non potrà essere quella attuale, ma adeguatamente dimensionata, del resto, l'ampiezza della sezione stradale consente la realizzazione di due piste in sede propria... si propone di estendere la "zona 30" all'ambito via Ferraris-Maestra Vecchia-Nogaredo;
- 9) B4B e Relazione sembrano ignorare l'esistenza dell'asse viario di via Galilei, sul quale esiste peraltro una infrastruttura ciclabile di recente realizzazione, irrisolta nella parte finale... si propone di applicare la soluzione del doppio senso ciclabile tra l'intersezione via Galilei/Stradelle e l'ingresso della passerella si chiede di risolvere il raccordo con via Monte Pelmo;
- 10) ...problematiche legate alla penetrazione nell'area centrale per via Interna negli orari di ingresso/uscita degli studenti è invasa da veicoli motorizzati privati, che la rendono un girone infernale, anziché un luogo sicuro e gradevole, che stimoli la socializzazione e preluda serenamente all'impegno scolastico Auspichiamo venga mantenuta la soluzione appena adottata relativamente alla strada scolastica su via Interna;
- 11) Richiederà grande attenzione e audacia progettuale la soluzione dell'attraversamento della circonvallazione e quella rappresentata in fig. 14 non sembra contenere;
- 12) ... sull'asse di via Sclavons-Piave-San Valentino... La soluzione della pista monodirezionale, propugnata da FIAB, non ha trovato consenso e quella realizzata bidirezionale, nonostante il considerevole impegno economico dell'opera presenta delle pesanti criticità, che dovranno essere risolte pena il sottoutilizzo dell'infrastruttura..... si potrebbe sperimentare la soluzione della "casa avanza";
- 13) La ciclopedonale di via Colonna... per l'attraversamento dell'area ex Questura si richiede uno sforzo per una soluzione più funzionale;
- 14) ...via Fontane, ... Si propone la soppressione della 2a corsia, che induce velocità incompatibili con il movimento degli studenti, la fermata del TPL, a favore della realizzazione del doppio senso ciclabile...;
- 15) ...si rileva la necessità di migliorare la sicurezza dell'utenza debole in corrispondenza dell'intersezione via Mantegna-Via Canaletto ...Invertendo il senso consentito su via delle Acque per alleggerire l'area dell'Università;

- 16) Non va scartata l'ipotesi di realizzare una bretella ciclopedonale di adeguata dimensione che parallelamente all'asse stradale veicolare colleghi con l'ingresso del sotto passo di via Pravolton, realizzando in tal modo, anche un percorso alternativo da Università verso il quartiere di Villanova;
- 17) La relazione e la tavola grafica, non fanno menzione della opportunità di collegamento tra via Nuova di Corva/Villanova e Vallenoncello ;
- 18) La nuova ciclabile, in fregio al parcheggio della Fiera, rappresenta una soluzione di ripiego ... il problema più importante da risolvere, è rappresentato dalla necessità di attraversamento dell'asse di via Treviso all'altezza di via Dogana;
- 19) ...via Passo, prima del ponte sul Meduna, si innesta sulla SP 35 Pordenone-Oderzo, strada con traffico intenso e veloce. In considerazione del ruolo dei centri di Prata e Pasiano e della ampia sezione stradale, sarebbe opportuna la realizzazione di struttura ciclabile su questo asse;
- 20) ... l'itinerario 7 presenta molteplici criticità...dall'attraversamento di viale Venezia, dove viene opportunamente prevista una rotatoria all'intersezione con Vial d'Aviano/Autiere ...il sottopasso del Bellunello, realizzato senza tener conto della mobilità dolce, non appare ben risolto;
- 21) ...non è proponibile l'instradamento su vicolo Selvatico-Oberdan, che non verrebbe utilizzato dai ciclisti provenienti da Ovest e da nord e diretti al polo intermodale della stazione ferroviaria. E' necessario piuttosto, mettere in sicurezza via della Ferriera con dissuasione di utilizzo per i flussi di attraversamento, con istituzione di Zona 30 e con azioni fisiche di moderazione della velocità; queste indicazioni si considerano praticabili, in quanto via della Ferriera non pare interessata a itinerari TPL;
- 22) La qualità del collegamento con il Comune di Porcia, è legato alla realizzazione della rotatoria che sostituirà l'attuale intersezione semaforizzata tra le vie Grigoletti, SS. 13, Brentella e Gabelli, ma si ritiene importante prospettare già prima le possibili soluzioni;
- 23) Aree di miglioramento – parcheggi per le bici sicuri, campagna per l'incentivazione all'utilizzo della mobilità sostenibile, itinerari cicloturistici e promozione.

CONTRODEDUZIONI	
PROPOSTA:	1) NON ACCOLTA 2) NON ACCOLTA 3) PARZIALMENTE ACCOLTA 4) NON ACCOLTA 5) ACCOLTA 6) ACCOLTA 7) NON ACCOLTA 8) ACCOLTA 9) PARZIALMENTE ACCOLTA 10) PARZIALMENTE ACCOLTA 11) PARZIALMENTE ACCOLTA 12) NON ACCOLTA 13) NON ACCOLTA 14) PARZIALMENTE ACCOLTA 15) NON ACCOLTA 16) NON ACCOLTA 17) PARZIALMENTE ACCOLTA 18) NON ACCOLTA 19) PARZIALMENTE ACCOLTA 20) PARZIALMENTE ACCOLTA 21) NON ACCOLTA 22) NON ACCOLTA 23) PARZIALMENTE ACCOLTA
MOTIVAZIONI:	1) Come si evince dalla Tav. SPUMS 3, si prevede la realizzazione

	di una rotonda all'intersezione "Paradiso" e nella TAV. B4 A del Biciplan è indicato il percorso ciclabile. Si precisa che gli aspetti progettuali non sono di competenza del Biciplan. 2) Lungo il tratto di via Montereale a nord della S.S. 13 la soluzione bidirezionale è la più opportuna alla luce delle localizzazioni delle traverse e degli accessi carrai e i buoni risultati relativi al suo utilizzo ne confermano la valenza. 3) Questo tratto di via Montereale deve assolvere a molte funzioni, per cui la suddivisione degli spazi è già ottimizzata, tenuto conto della necessità di separazione tra componenti motorizzate e mobilità dolce nel suo insieme. In ogni caso, con il completamento degli interventi in corrispondenza del complesso ospedaliero, il marciapiede risulta allargato, anche se, la compresenza delle fermate del TPL e la necessità di attrezzarlo anche per le persone con ridotta mobilità, non consente una separazione fisica tra spazi pedonali e ciclabili. 4) Per motivi di sicurezza e, in particolare, di ridotta visibilità da parte di chi proviene da via del Traverso, la attuale configurazione dell'attraversamento è l'unica possibile. 5), 6) Ribadendo che gli aspetti progettuali non sono di competenza del Biciplan, la tipologia suggerita e le modalità di attraversamento saranno considerate nella fase attuativa. 7) L'itinerario indicato non offre le necessarie condizioni di sicurezza, essendo destinato prevalentemente a traffico industriale (si veda l'estratto riportato in Fig. 1), risulta più lontano dalle residenze e intercetterebbe il probabile tracciato della "gronda nord", aggiungendo la complessità di questo attraversamento (Vial d'Aviano prevede una ciclabile in sede propria in luogo del sedime ferroviario (cfr. Tavv. B2A, B2B, B4A, B4B del Biciplan – Itinerario 7) – ancora esistente fino quasi al supermercato Cadore – tale tracciato trova nel nodo S.S. 13 - vial D'Aviano un collegamento per raggiungere la ciclabile in sede propria che porta in viale Grigoletti)
--	--



Fig. 1 – Estratto da googlemaps dei tratti di via Castelfranco e di via Consorziale che verrebbero interessati nell'itinerario citato nell'osservazione

8)

Ribadendo che gli aspetti progettuali non sono di competenza del Biciplan, la tipologia suggerita sarà considerata in fase attuativa. Il PUMS già individua la necessità di istituire un tratto di mobilità promiscua tra componenti su via Ferraris per risolvere la criticità determinata dalla limitata sezione ed inoltre prevede la realizzazione di Zone 30 sulle strade locali.

9)

La Tav. B4B viene aggiornata per tenere conto degli interventi effettuati tra la fase di analisi e la data attuale, ma i dettagli progettuali non sono di competenza del Biciplan. In particolare, il raccordo con via Monte Pelmo deve tenere conto del fatto che l'area è privata e c'è già un accordo per il passaggio.

10)

A questo proposito si intende adottare in via definitiva il provvedimento di "strada scolastica", soluzione già prevista nel PUMS.

11)

Il Biciplan (cfr. Tav. B4B) già contiene l'indicazione di questo attraversamento.

12)

Si ribadisce che gli aspetti progettuali non sono di competenza del Biciplan ma, in ogni caso, non soltanto la soluzione progettuale è stata ben valutata e approfondita a fronte delle molteplici esigenze che l'asse stradale deve soddisfare, ma i livelli di frequentazione rilevati ad oggi ne dimostrano l'utilità, non un "sottoutilizzo". La soluzione della "casa avanza" non è, al momento, risultata applicabile, per motivi di sicurezza, nella realtà pordenonese.

13)

Come si evince anche dalla TAV. SPUMS 1B, su via Colonna devono coesistere diverse funzioni su di una sezione trasversale

	limitata, tra cui quella di collegamento tra quartieri urbani e di supporto al TPL e, conseguentemente, trattasi di strada appartenente alla rete principale. In ragione di ciò, la tipologia dell'infrastruttura ciclabile non può che essere quella ciclopeditonale. 14) Si accoglie l'osservazione relativamente alla necessità di garantire la continuità ciclabile su tutta la strada. 15) L'attuale assetto già garantisce continuità nell'intersezione. Per motivi di sicurezza di tutte le componenti del traffico non appare possibile invertire le precedenza su tali vie. Non si ritiene del pari necessario, né migliorativo, invertire il senso su via delle Acque. 16) Per le motivazioni evidenziate sia nel PUMS, che nel Biciplan, è opportuno evitare la mobilità ciclabile lungo la Pontebbana e gli attraversamenti non possono essere con diritto di precedenza ai ciclisti. Per connettere la zona dell'Università al quartiere di Villanova esiste un'alternativa più breve e più idonea attraversando la Zona 30 prevista per il quartiere di Borgomeduna da via Mantegna a via Udine e utilizzando poi la pista lungo quest'ultima fino all'imbocco di via Levade, dove il PUMS e il Biciplan prevedono la realizzazione di un percorso per le utenze deboli. 17) Il collegamento può essere segnalato all'interno della Zona Industriale, atteso che trattasi di strade locali, ma la scelta del percorso sarà effettuata in sede di attuazione. 18) Ribadendo che le soluzioni progettuali non sono di pertinenza, né nel PUMS, né del Biciplan, la ciclabile in viale Treviso costituisce già una soluzione progettuale attuata in sintonia con le previsioni dei piani, che indicano anche la posizione dell'attraversamento. 19) Il Biciplan introduce l'opportunità di collegamenti con i Comuni contermini, ma il tracciato più opportuno sarà individuato di concerto con ciascuno di essi a livello progettuale. L'itinerario 6 ha valenza anche limitatamente al quartiere di Vallenoncello e ai fini della valorizzazione dell'ambito naturalistico in prossimità del fiume. 20) Come prescritto nel PUMS e nel Biciplan, negli attraversamenti della S.S. 13 dovranno essere introdotti tutti gli elementi per la maggior sicurezza, escludendo la modalità a precedenza per i ciclisti. La risoluzione della criticità rappresentata dalla discontinuità ciclabile in corrispondenza del sottopasso è già inclusa nel Biciplan (Tav. B4B). 21) Il PUMS include via della Ferriera tra le strade principali in ragione
--	--

	della sua funzione e, valutate le condizioni della strada e il livello del traffico, non si è ritenuto possibile prevedere un percorso ciclabile lungo il tratto in prossimità del “ring”, da cui l'individuazione del percorso alternativo che, senza allungamenti apprezzabili, consente una condizione decisamente più sicura per i ciclisti. In ogni caso, esistono sia le connessioni da ovest, come da nord con il polo intermodale, anche senza dover confluire su via della Ferriera. Oltre agli itinerari principali del Biciplan e alle connessioni tra essi indicate nel piano, si prevedono le Zone 30, attraverso le quali i ciclisti potranno circolare in modo diffuso. 22) Le soluzioni progettuali non sono di competenza del PUMS e del Biciplan. Tale intersezione peraltro non ricade all'interno del territorio comunale. 23) La previsione e localizzazione indicativa di elementi di parcheggio per le biciclette è già contenuta nel Biciplan anche in un'ottica di intermodalità (Tavv. B2, in particolare). Anche la previsione di campagne informative per l'incentivazione della mobilità ciclistica è già contenuta sia nel PUMS, che nel Biciplan, mentre i progetti casa – lavoro non sono di pertinenza del Biciplan. Gli itinerari cicloturistici di scala sovra comunale non sono di pertinenza del Biciplan, pur se da esso evidenziati nella documentazione.
--	---

PRESENTATA DA	
Richiedente: TERRAE' OFFICINA DELLA SOSTENIBILITA'- PORDENONE	Prot. n. 61674
Oggetto: OSSERVAZIONI AL PUMS / PGU / BICIPLAN DI PORDENONE	Pervenuta il 08/08/2022

CONTENUTO DELL'OSSERVAZIONE
PUMS : RICHIEDE MODIFICHE IN TEMA DI PARCHEGGI E MODALITA' DI GESTIONE DELLA VIABILITA'. BICIPLAN: SEGNALE PUNTI CRITICI. PGU: RICHIEDE DI ELIMINARE LA PREVISIONE DEI SENSI UNICI TRA LE VIE ROVEREDO, CONSORZIALE E VIAL D'AVIANO. PUMS 1) La previsione di ampliare alcuni parcheggi in struttura (Tribunale, Vallona, Dante, Centro Studi, via Caboto, La Santissima, ex caserma Mittica, ex Ospedale, via Cappuccini) stride, a nostro avviso, con l'intenzione di realizzare (e far utilizzare) le Cerniere di mobilità (proposte e con valenza sovracomunale, tra le quali non è ben chiara la differenza), in quanto queste ultime potranno essere efficaci solo ed esclusivamente se all'interno del "Ring" e in prossimità dello stesso non vi sarà effettiva disponibilità di parcheggi. Finché l'utente avrà la possibilità (o l'illusione) di trovare parcheggio in centro, anche se a costi maggiori, non si adatterà mai a parcheggiare lontano; 2) Togliere i parcheggi in centro e istituire la zona a traffico limitato. Togliere (o per lo meno ridurre) i parcheggi in centro...; 3) Deve essere attuato un sistema di consegna merci con un centro di smistamento esterno al centro, e con consegne da effettuare esclusivamente da pochi mezzi per tutte le attività e in orari prestabiliti; 4) ...il sistema di "cerniere di mobilità", sebbene possano essere un'ottima soluzione, avrà scarso successo...; 5) via Revedole...nelle tavole dei Piani adottati sono state rimosse le linee, che riteniamo fondamentali...mezzi a motore non rispettano il limite di 50 km/h e spesso ci sono auto parcheggiate in banchina (specie sul lato destro della strada, in uscita da Pordenone). Tutto questo rende la via sempre più pericolosa per pedoni e ciclisti. Chiediamo che vengano prese misure per limitare la velocità e la sosta selvaggia; 6) Chiediamo ...che nel piano sia inserito come tracciato di progetto il percorso ... che collega il tronco monco di via Monteverdi al laghetto del Maglio; 7) ... attorno al supermercato Interspar, lungo la Pontebbana, esiste un percorso pedo-ciclabile...il tratto di Pontebbana compreso tra la rotatoria di viale della Libertà e il percorso pedo-ciclabile predetto... Potrebbe essere prevista la possibilità di metterlo in sicurezza,...?; 8) ci aspettiamo che i piani ... ponga la dovuta attenzione all'attraversamento della Pontebbana da parte della mobilità lenta; 9) Sovrappasso di via Pola...vogliamo sperare che la realizzazione dell'arteria non vada ad influire negativamente sulla qualità, salute, integrità delle alberature ad alto fusto esistenti; 10) un percorso ciclabile lungo via fratelli Bandiera, che ha una sezione limitata ad una corsia (e sulla quale sfocia l'uscita del recente parcheggio di viale Dante). Come si conciliano le due cose?; 11) ..."Casa Serena" ... trovare uno spazio per realizzare un collegamento con la zona "Casa Serena – Center Casa" e il parco; 12) ...per quale motivo tra le aree strategiche non siano state evidenziate tutte le scuole superiori; 13) Nota in merito all'applicazione delle sanzioni;

- 14) ... spostamenti casa-lavoro...;
- 15) una tariffa unica per più mezzi, o una sorta di abbonamento ai mezzi pubblici che sia più accattivante rispetto a quelli "standard". Proponiamo,una gestione che inviti gli utenti ad utilizzarlo.

BICIPLAN

- 1) ...non sono resi espliciti i sensi di marcia delle ciclabili esistenti;
- 2) ...non sono stati evidenziati i nodi da risolvere.....vogliamo cogliere l'occasione per segnalare alcuni punti critici ...3);
- 3) Su alcune tavole del Biciplan mancano in legenda le indicazioni dei sovrappassi ciclopeditoni esistenti (via Ferriera e SS13).

PGTU

- 1) Via Roveredo ... Non condividiamo la previsione di senso unico proposto coinvolgendo via D'Aviano e via Consorziale, in quanto andrebbero ad "intrappolare" il nucleo residenziale esistente attraverso traffico pesante e veloce.

TUTTI I PIANI

- 1) In tutte le tavole che riportano l'indicazione dei poli attrattori è riportato il perimetro del centro direzionale Galvani al posto del Centro Storico Primario.

CONTRODEDUZIONI	
PROPOSTA:	PUMS 1) NON ACCOLTA 2) PARZIALMENTE ACCOLTA 3) PARZIALMENTE ACCOLTA 4) NON ACCOLTA 5) PARZIALMENTE ACCOLTA 6) NON ACCOLTA 7) NON ACCOLTA 8) ACCOLTA 9) NON ACCOLTA 10) NON ACCOLTA 11) PARZIALMENTE ACCOLTA 12) NON ACCOLTA 13) NON ACCOLTA 14) NON ACCOLTA 15) ACCOLTA BICIPLAN 1) NON ACCOLTA 2) PARZIALMENTE ACCOLTA 3) ACCOLTA PGTU 1) NON ACCOLTA TUTTI I PIANI 1) NON ACCOLTA
MOTIVAZIONI:	PUMS 1) Nel PUMS vi sono alcune indicazioni circa la possibilità di consolidare il sistema della sosta in impianto, anche mediante limitati ampliamenti della capacità di alcuni impianti (TAVV.

SPUMS 3), ma non si tratta di ampliamenti incondizionati. Come ampiamente illustrato in relazione e approfondito nel PGTU, la sosta in impianti a tariffa differenziata costituisce uno degli elementi della gestione globale della sosta, che rappresenta una delle strategie chiave per governare anche la mobilità. Non è infatti la sosta negli impianti, che contribuisce all'accessibilità urbana, a limitare l'efficacia delle cerniere di mobilità, destinate soprattutto ai movimenti sistematici, ma la possibilità di sostare gratuitamente in zone prossime al centro, tipicamente residenziali che non sono destinate a questa funzione. La gestione globale della sosta è una strategia la cui efficacia è consolidata.

2)

La ZTL è applicabile unicamente entro i confini del centro storico e il controllo è previsto anche con l'ausilio di dispositivi quali telecamere, attuando un efficiente controllo targhe.

3)

Una gestione coordinata del trasporto merci è già una delle strategie del PUMS. (cfr. INDIRIZZO STRATEGICO 7: impostare un sistema globale di governo degli approvvigionamenti e del traffico pesante in generale – pag. 19 e par. 5 pag. 55 della Relazione PUMS).

4)

L'efficacia delle cerniere di mobilità si collega alle altre strategie del PUMS, come argomentato nella relazione di Piano.

5)

Il servizio di TPL su via Revedole verrà mantenuto. Il PUMS e il PGTU non hanno competenza diretta sul controllo delle infrazioni, ma indicano strategie e provvedimenti per la corretta gestione anche delle strade principali, come via Revedole, (cfr. Regolamento Viario) a seconda delle diverse condizioni, quindi il tema è già presente nei Piani.

6)

I residenti di via Monteverdi e limitrofe possono arrivare in centro percorrendo via Benedetto Marcello, via Madonna Pellegrina e via del Maglio, tutte strade locali pubbliche.

7)

Lungo la Pontebbana il PUMS e il Biciplan escludono percorsi per le utenze deboli in ragione degli elevati livelli di traffico, che determinano condizioni non idonee in termini di qualità dell'aria e sicurezza. Le connessioni ciclabili vanno riportate entro le Zone 30, con modalità diffusa, quindi anche rispondente alle esigenze distribuite delle persone.

8)

I Piani già includono le indicazioni da seguire per porre in sicurezza gli attraversamenti indispensabili.

9)

L'osservazione non è pertinente ai Piani in quanto tratta di aspetti progettuali, che verranno sviluppati a livello attuativo.

10)

L'osservazione non è pertinente ai Piani in quanto tratta di aspetti progettuali, che verranno sviluppati in sinergia con le previsioni del PRGC per le zone prospicienti e che terranno conto anche delle esigenze della mobilità.

11)

Con piccoli accorgimenti attuativi è possibile rendere idoneo il percorso già esistente che interessa una fascia pubblica e che raccorda via Revedole al percorso naturalistico del Noncello (Fig. 1), mentre lato sud vi sono importanti dislivelli da superare.



Fig. 1 – Possibile percorso di raccordo tra via Revedole e il parco del Noncello

12)

Le “aree strategiche” evidenziate nei Piani fanno riferimento alle perimetrazioni del PRGC e non attuano nuove perimetrazioni.

13)

L'osservazione non è pertinente rispetto ai Piani in argomento.

14)

I progetti relativi agli spostamenti casa – lavoro non sono di competenza dei Piani in oggetto, pur avendo sinergia d'intenti.

15) Questi provvedimenti sono già contenuti nel PUMS.

BICIAN

1)

Il Biciplan individua gli itinerari e le connessioni ciclabili principali, ma non tratta dei dettagli costruttivi. Fornisce tuttavia le regole per attuarli a seconda delle situazioni, che saranno analizzate caso per caso nella fase attuativa. In ogni caso, devono essere previste, nei progetti, le modalità per percorrere questi itinerari in entrambi i sensi di marcia. Attualmente, il CdS ha introdotto la possibilità di percorrere le strade a senso unico – per i veicoli

	motorizzati – su corsie segnalate delimitate mediante striscia bianca discontinua, anche in senso opposto, qualora tali strade siano di tipo E (urbane di quartiere), E-bis (urbane ciclabili), F (locali) o F-bis (itinerari ciclopedonali), ove il limite di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h ovvero su parte di ZTL. 2) Gli itinerari del Biciplan e quelli di connessione completano contestualmente e intendono risolvere anche le attuali criticità, che si sono riscontrate nelle analisi. Si accoglie l'osservazione predisponendo anche delle TAVV. che evidenzino le criticità riscontrate, anche in termini di discontinuità e soluzioni non ottimali, lungo i predetti itinerari. Gli aspetti di dettaglio non sono tuttavia di pertinenza del Piano, bensì delle successive fasi di attuazione. 3) Verranno effettuati i controlli grafici. PGTU 1) Si ribadisce la validità della soluzione individuata, che consentirà di ridurre i punti di conflitto, di allontanare le corsie carrabili dalle abitazioni e di trovare idonei spazi per la realizzazione dei percorsi ciclabili. In ogni caso, l'assetto definitivo di questo nodo sarà soggetto anche alle scelte che verranno operate per la Gronda Nord che interesserà via Consorziale. TUTTI I PIANI 1) Trattasi di una scelta non determinante.
--	--

PUMS – OSSERVAZIONE	N° 6
----------------------------	-------------

PRESENTATA DA	
Richiedente: NASTASSJA INGRID BOVA	Prot. n. 76420
Oggetto: OSSERVAZIONI AL PUMS DI PORDENONE	Pervenuta il 30/09/2022

CONTENUTO DELL'OSSERVAZIONE
RICHIEDE SERVIZIO TPL PN – C.C. GRAN FIUME A FIUME VENETO
1) Rileva l'assenza di corse dopo le 18.00

CONTRODEDUZIONI	
PROPOSTA:	1) PARZIALMENTE ACCOLTA
MOTIVAZIONI:	1) Premesso che il PUMS non ha competenza sui dettagli del servizio, come orari e localizzazioni delle fermate, l'istanza coinvolge una connessione di TPL con un Comune contermina, attiene alla mobilità sistematica che interessa Pordenone e merita un approfondimento anche in relazione al lungo tempo ormai trascorso dalla realizzazione delle opere che hanno riguardato la Pontebbana tra Fiume veneto e Pordenone più di 10 anni fa. Il problema è infatti più ampio del semplice prolungamento di orario, che è stato sollevato, ma concerne anche la funzionalità e la sicurezza dell'utenza in relazione al posizionamento delle fermate, ovvero sfruttando così la linea P18 Spilimbergo - Pordenone, che percorre la S.S. 13 e che già prevede corse dopo le 18.00. A questo proposito, si tratta infatti di strutturare una fermata che offra i necessari requisiti di sicurezza per i pedoni in una sezione della S.S. 13 particolarmente critica ovvero in prossimità dell'imbocco del sottopasso di Pian di Pan e in presenza di più corsie di marcia. In alternativa, è necessario introdurre una deviazione della corsa e sfruttare la fermata esistente presso la rotonda sottostante il sovrappasso della direttrice Cimpello – Sequals. Le alternative saranno oggetto di ri-valutazione con la Regione per quanto di competenza.

PUMS – PGTU – OSSERVAZIONE	N° 7
-----------------------------------	-------------

PRESENTATA DA	
Richiedente: ANNA CIRIANI	Prot. n. 76414
Oggetto: OSSERVAZIONI AL PUMS E PGTU DI PORDENONE	Pervenuta il 30/09/2022

CONTENUTO DELL'OSSERVAZIONE
RICHIEDE MODIFICHE DI CIRCOLAZIONE NEL QUARTIERE DI BORGOMEDUNA 1) Ripristino del doppio senso di marcia in via S. Giuliano; 2) Modifica della pista ciclabile di via S. Giuliano per realizzarne una più piccola e a senso unico con eventuale deviazione in via Amman; 3) Senso unico in via Amman; 4) Nuovi parcheggi adiacenti alla futura riqualificata piazza di Borgomeduna; 5) Rifacimento manto e segnaletica di via Mestre; 6) Messa in sicurezza dell'incrocio tra via Mestre e via Nuova di Corva.

CONTRODEDUZIONI	
PROPOSTA:	1) NON ACCOLTA 2) NON ACCOLTA 3) PARZIALMENTE ACCOLTA 4) ACCOLTA 5) PARZIALMENTE ACCOLTA 6) ACCOLTA
MOTIVAZIONI:	1) Le simulazioni appositamente condotte mediante il modello della mobilità di supporto agli strumenti PUMS e PGTU non hanno evidenziato vantaggi, ma incremento delle criticità nella circolazione di Borgomeduna. In particolare risulterebbe difficoltoso l'innesto del senso di marcia re-introdotto nel nodo di Borgomeduna, già complesso e sovraccarico. Il provvedimento non andrebbe a scaricare il traffico di via Mestre, ma a sovraccaricare via S. Giuliano, soprattutto al pomeriggio, e tutto l'asse di viale Treviso – via delle Grazie – già con flussi elevati - e la rotonda di Borgomeduna (si vedano gli estratti di Fig. 1 e 2). 2) Rimanendo via S. Giuliano a senso unico, si ritiene opportuno mantenere la pista bidirezionale, la quale potrà, nella rigenerazione della piazza di BorgoMeduna, trovare una nuova sistemazione, meno impattante e altrettanto funzionale. 3) Via Amman è una strada locale, la disciplina della circolazione è di Zona 30 e pertanto verrà sistemata nell'ambito dei progetti attuativi; non necessiterà di pista ciclabile in sede propria, in quanto su queste strade la mobilità ciclabile è di tipo diffuso. L'adozione di un senso unico per i veicoli potrà essere valutata, in particolare per incrementare le disponibilità di sosta e stante la ridotta sezione trasversale. 4) La riqualificazione della piazza di Borgomeduna già include un aumento delle disponibilità di parcheggio.

5)
E' un aspetto manutentivo e seguirà le programmazioni relative a questi interventi.

6)
Sia il PUMS che il PGTU già prevedono la ristrutturazione a rotatoria di questo nodo.

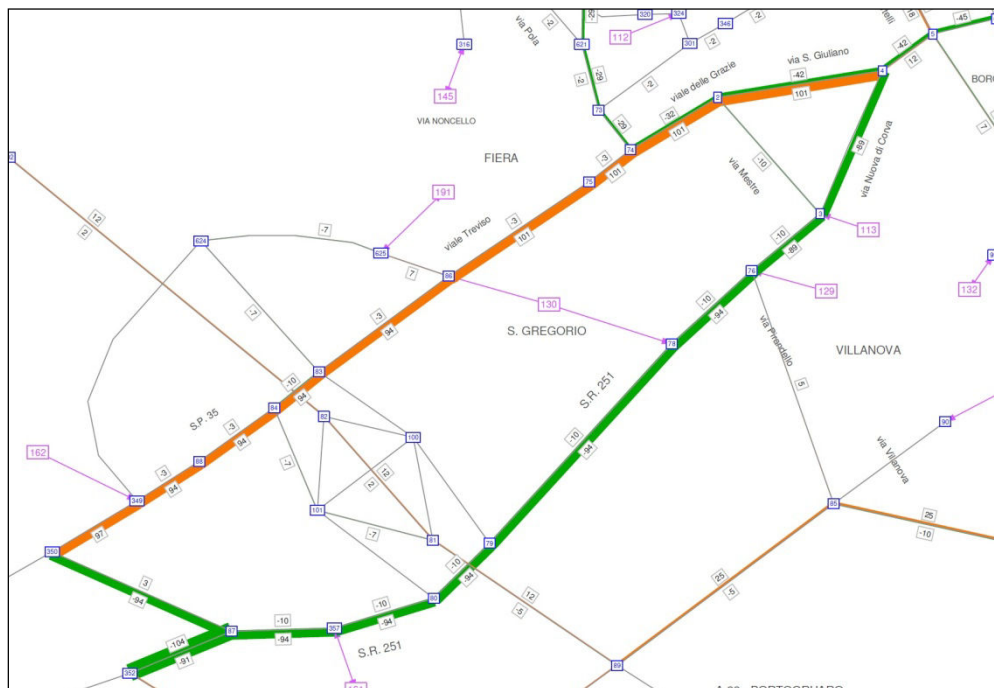


Fig. 1 – Variazioni nei flussi di traffico tra previsioni PUMS – PGTU e richiesta di modifica circolazione su via S. Giuliano – scenario ora punta mattino

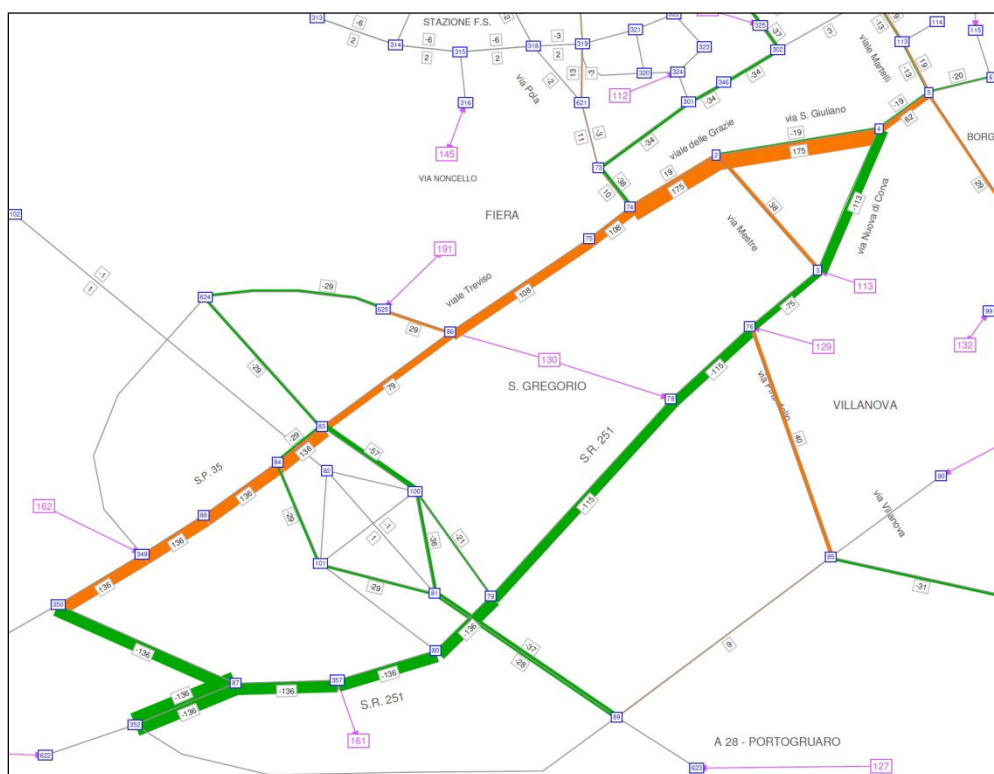


Fig. 2 – Variazioni nei flussi di traffico tra previsioni PUMS – PGTU e richiesta di modifica circolazione su via S. Giuliano – scenario ora punta pomeriggio

PUMS – OSSERVAZIONE	N° 8
----------------------------	-------------

PRESENTATA DA	
Richiedente: LEGAMBIENTE CIRCOLO FABIANO GRIZZO	Prot. n. 76444
Oggetto: OSSERVAZIONI AL PUMS DI PORDENONE	Pervenuta il 30/09/2022

CONTENUTO DELL'OSSERVAZIONE
RICHIESTE TEMPISTICHE, OBIETTIVI NON SUPPORTATI DA NUMERI, MAGGIORE COINVOLGIMENTO CITTADINI
1) Rileva l'assenza di tempistiche; 2) ... gli obiettivi indicati dal Piano vengono descritti in modo generico, non supportato da numeri; 3) è necessario agire non solo con campagne promozionali dall'alto, ma attraverso un maggiore coinvolgimento attivo e partecipe dei cittadini e della società civile, oltre all'adozione di un sistema di incentivi per chi utilizza mobilità sostenibile per recarsi al lavoro o portare a scuola i figli, etc..

CONTRODEDUZIONI	
PROPOSTA:	1) PARZIALMENTE ACCOLTA 2) PARZIALMENTE ACCOLTA 3) PARZIALMENTE ACCOLTA
MOTIVAZIONI:	1) Per quanto riguarda gli interventi strutturali, quelli relativi alle opere già contenute nel Piano di Dettaglio del Centro Storico (2018), che comprendono l'ipercentro e il "ring", verranno realizzati con la sequenza indicata in tale strumento, che pone per ultimo quello riguardante via Pola, trattandosi del coinvolgimento anche di altri Soggetti e di un percorso progettuale con iter più lungo. Il completamento della circonvallazione sud vede la prossima assegnazione del progetto preliminare e quindi avrà le tempistiche di questo iter. La bretella tra viale Treviso e via Dogana è pure condizionato dalle programmazioni di altro Soggetto (Ente Fiera), con il quale vi è necessità di coordinamento. Questi interventi distinti non necessitano di una cronologia definita. Per quanto riguarda gli altri interventi, che sono stati definiti "di breve periodo" e che nella maggior parte dei casi riguardano la gestione dell'esistente, saranno distribuiti per ambiti unitari nelle programmazioni annuali e l'orizzonte temporale complessivo è quello del PUMS. Il Regolamento Viario del PGTU andrà a disciplinare gli interventi che hanno riflessi sulla rete viaria. 2) Il PUMS è un "piano quadro" che definisce le linee strategiche e le traduce in provvedimenti concreti per raggiungere gli obiettivi di una maggior sostenibilità. Poiché la portata di queste strategie è influenzata da molteplici fattori, anche esterni alla realtà pordenonese e afferenti ad altri aspetti suscettibili di influenzare le scelte delle persone, risulta velleitario voler quantificare gli effetti dei provvedimenti ovvero delle strategie. Gli obiettivi alla base del PUMS, che ne motivano la redazione quale strumento per ridurre

	le esternalità negative legate alla mobilità consumi, emissioni, mobilità parassita, dequalificazione urbana, rappresentano mete da raggiungere: solo il monitoraggio reale degli effetti, come previsto dal Piano, potrà indicare la reale efficacia dell'insieme delle strategie applicate. 3) Il PUMS già prevede un importante coinvolgimento dei cittadini sia a livello di informazione, come di dialogo e confronto e nell'ambito dell'attuazione di determinati interventi, come le Zone 20 – 30 e Residenziali. Per quanto riguarda l'incentivazione, il PUMS già prevede l'introduzione di sistemi di agevolazione intermodale (ad esempio il biglietto unico nel servizio di TPL). I progetti di mobilità casa – lavoro non sono tuttavia di pertinenza del Piano.
--	--

PUMS – OSSERVAZIONE	N° 9
----------------------------	-------------

PRESENTATA DA	
Richiedente: RETE FERROVIARIA ITALIANA	Prot. n. 76508
Oggetto: OSSERVAZIONI AL PUMS DI PORDENONE	Pervenuta il 30/09/2022

CONTENUTO DELL'OSSERVAZIONE
EVIDENZIA LE MODALITA' D'INTERVENTO PER LA TRASFORMAZIONE DELLE STAZIONI FERROVIARIE RFI IN HUB MULTIMODALI 1) la redazione del PUMS rappresenta una preziosa occasione di collaborazione tra RFI e l'Amministrazione Comunale, nonché con i vari Stakeholder di riferimento, per ridefinire il ruolo delle stazioni ferroviarie nel contesto territoriale, focalizzando su di esse un'ampia serie di progetti mirati allo sviluppo di sistemi integrati di mobilità sostenibile, con particolare riferimento a: • Mobilità pedonale • Mobilità ciclistica • TPL • Sharing mobility • Parcheggi di scambio e aree di sosta • Colonnine di ricarica per mezzi elettrici • Infomobilità ...per gli interventi sulle stazioni, in qualità di nuove porte di accesso al territorio, l'unione efficace e tangibile della funzione trasportistica e urbana, per giungere alla creazione di veri e propri hub urbani intermodali, quali nuovi luoghi identitari per eccellenza e attivatori della qualità e della vitalità del Capoluogo.

CONTRODEDUZIONI	
PROPOSTA:	1) ACCOLTA IN TUTTI I PUNTI
MOTIVAZIONI:	1) L'osservazione è in linea con le strategie del PUMS, in particolare con l'incentivazione dell'intermodalità, quale strumento per ridurre la pressione dei mezzi motorizzati privati negli spostamenti da e per l'area urbana, in particolare di natura pendolare e offre utili elementi per lo sviluppo degli interventi previsti in relazione agli aspetti della mobilità richiamati.

PUMS – OSSERVAZIONE	N° 10
----------------------------	--------------

PRESENTATA DA	
Richiedente: COMUNE DI PORDENONE	Prot. n. 77078
Oggetto: OSSERVAZIONI AL PUMS DI PORDENONE	Pervenuta il 04/10/2022

CONTENUTO DELL'OSSERVAZIONE
PROPONE ALCUNE INTEGRAZIONI E L'ESTENSIONE DEL REGOLAMENTO VIARIO

CONTRODEDUZIONI	
PROPOSTA:	1) ACCOLTA IN TUTTI I PUNTI
MOTIVAZIONI:	1) L'osservazione, sulla base di esigenze concrete legate al futuro utilizzo del Regolamento stesso, richiede alcuni accorgimenti per una sua più comoda consultazione e propone la sua integrazione con schemi e con la tematica legata agli accessi carrai dalla pubblica via. Si provvede pertanto ad introdurre gli elementi individuati.