



# Comune di Pordenone

## Indagine Modal Split

POR FESR 2014 – 2020 FVG, AZIONE 4.1: Agenda Urbana, T.E.M. - “Torre Eco Mob City Sensing”

# PORDENONE, COME TI MUOVI?

Questionario per conoscere  
la mobilità dei cittadini



Comune di Pordenone

Committente:  
Comune di Pordenone,  
Ufficio Mobilità Urbana e  
Viabilità

Titolo:  
Relazione finale 3 – Raffronto tra indagine fase 1 e fase 2  
  
Elaborazioni a cura di:  
Arch. Lucio Rubini (*Consulente incaricato*)

Data:  
4.12.2023

# INDICE

|   |   |
|---|---|
| 1. INTRODUZIONE .....                         | 2 |
| 1.1 PREMESSA.....                             | 2 |
| 1.2 METODOLOGIA.....                          | 5 |
| 2. ANALISI COMPARATIVA DIVERSIONE MODALE..... | 6 |
| 3. CONCLUSIONI .....                          | 8 |

# 1. INTRODUZIONE

## 1.1 PREMESSA

La presente "Relazione 3" descrive l'analisi di confronto tra le indagini svolte tra l'attività 1 e 2 dell'indagine "MODAL SPLIT" sulle abitudini di mobilità della popolazione residente, nell'ambito del progetto "POR FESR 2014 – 2020 FVG, AZIONE 4.1: Agenda Urbana, T.E.M. - "Torre Eco Mob City Sensing", parte B "Realizzazione di interventi di monitoraggio mobilità e infomobilità".

L' "ANALISI MODAL SPLIT" ha infatti previsto la realizzazione di due campagne d'indagine. La prima indagine, riferita all'annualità 2019, è stata effettuata e conclusa con la produzione della "Relazione 1" da parte della ditta B&C S.r.l. di Roma.

Tra le due rilevazioni (2019 – 2023) sono state infatti realizzate le opere previste dall'azione 4.3 "Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale, anche attraverso iniziative di charging hub".

L'azione 4.3 ha previsto la realizzazione di una pista ciclabile intercomunale che insiste prevalentemente sul quartiere di Torre e collega il centro storico del Comune di Pordenone con il Comune di Cordenons, con la contestuale realizzazione di zone 30 a nord e a sud dell'arteria principale di via Piave.

La finalità del progetto è stata la riduzione dell'inquinamento atmosferico nelle aree urbane, la messa in sicurezza dell'asse viario di via San Valentino – via Piave con la costruzione della pista ciclabile bidirezionale e la riqualificazione e messa in sicurezza delle aree residenziali limitrofe con l'istituzione delle zone 30 (a nord e a sud di via Piave). Obiettivo finale dell'azione ha riguardato la promozione degli spostamenti sostenibili tra questo quartiere ed il centro di Pordenone.

La finalità dell'analisi del riparto modale è dunque valutare gli spostamenti effettuati con i vari mezzi dalla popolazione residente a Pordenone e in particolare nel quartiere di Torre, prima e dopo gli interventi previsti nell'azione 4.3.

La presente "Relazione finale 3" ha dunque lo scopo di determinare l'entità della diversione modale attribuibile alle infrastrutture realizzate con l'azione 4.3 (pista ciclabile intercomunale e

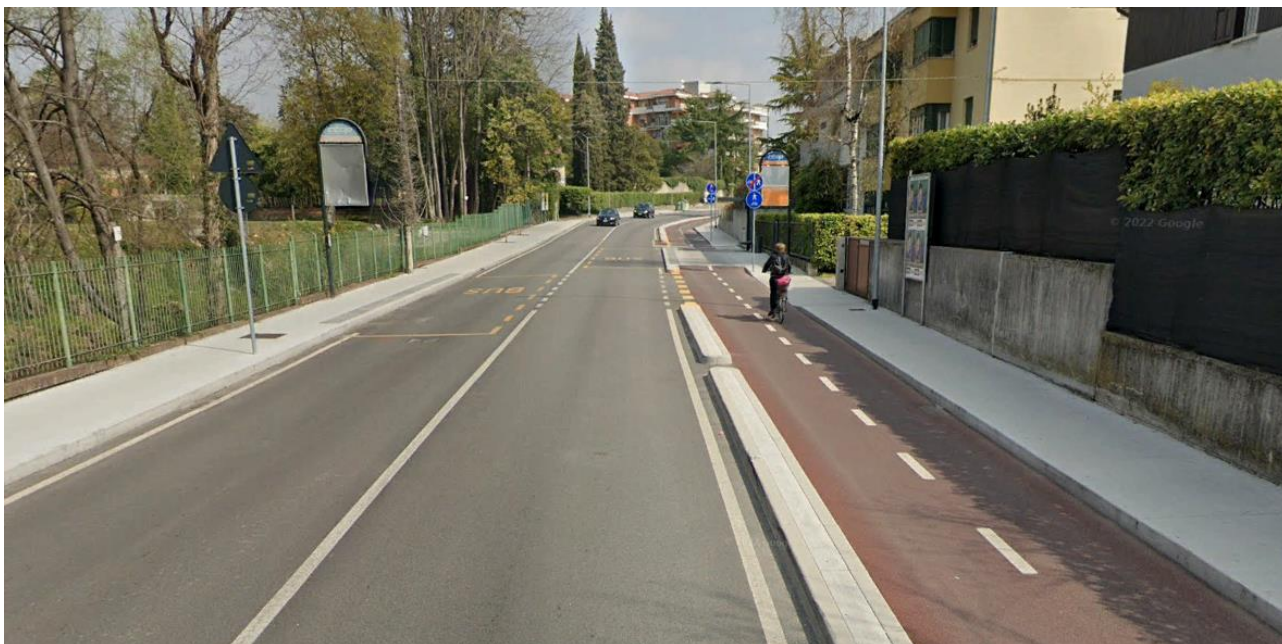
zone 30 realizzate nel quartiere di Torre di Pordenone), sia per l'area strettamente interessata dall'intervento, sia per l'intero territorio comunale.



Figura 1.1 – Nuova pista ciclabile via Valentino-Via Piave – incrocio con via Fonta (foto Google Maps)



Figura 1.2 – Nuova pista ciclabile via Valentino-Via Piave – Messa in sicurezza incrocio via Galilei (foto Google Maps)



*Figura 1.3 – Nuova pista ciclabile via Valentino-Via Piave (foto Google Maps)*



*Figura 1.4 – Nuova pista ciclabile via Valentino-Via Piave (foto Google Maps)*

## 1.2 METODOLOGIA

Il raffronto tra le due campagne di indagine ha principalmente l'obiettivo di indagare la scelta modale della popolazione, in un raffronto tra la situazione 2019 e la situazione 2023. È necessario tenere in considerazione i due diversi periodi di rilevazioni che si collocano subito prima e subito dopo il triennio pandemico 2020-2022. All'interno di questo periodo sono state profonde le modifiche contingenti dell'organizzazione quotidiana delle abitudini, anche e soprattutto per quanto riguarda la mobilità. Basti pensare all'introduzione più sostanziale - per alcuni settori occupazionali - del lavoro da remoto (smart-working).

L'analisi contenuta in questo rapporto può in tal senso anche avere l'obiettivo di valutare – soprattutto guardando la situazione a scala più ampia – quanto questi cambiamenti siano rilevabili in relazioni alle scelte nel mezzo di trasporto.

Sotto il profilo metodologico, il raffronto contenuto in questa relazione guarda in primo luogo alla scelte relative al mezzo di trasporto a scala comunale, con l'obiettivo ultimo di focalizzare l'attenzione sulla zona di Torre, dove ricade l'intervento per il miglioramento delle infrastrutture a favore della mobilità ciclistica.

## 2. ANALISI COMPARATIVA DIVERSIONE MODALE

| Mezzo                               | Anno | Borgomeduna | Cappuccini | Centro storico | Rorai Grande | San Gregorio | Torre  | Vallenoncello | Villanova | Zona Nord | TOT    |
|-------------------------------------|------|-------------|------------|----------------|--------------|--------------|--------|---------------|-----------|-----------|--------|
| A piedi                             | 2019 | 22,0%       | 2,0%       | 22,0%          | 0,0%         | 10,0%        | 9,0%   | 0,0%          | 10,0%     | 3,0%      | 13,7%  |
|                                     | 2023 | 4,3%        | 10,3%      | 3,4%           | 5,4%         | 5,4%         | 6,2%   | 5,0%          | 7,5%      | 5,3%      | 5,5%   |
| Automobil<br>e come<br>guidatore    | 2019 | 31,0%       | 60,0%      | 43,0%          | 53,0%        | 49,0%        | 47,0%  | 54,0%         | 46,0%     | 62,0%     | 47,3%  |
|                                     | 2023 | 67,0%       | 62,1%      | 65,1%          | 52,7%        | 58,9%        | 59,0%  | 56,7%         | 69,8%     | 63,9%     | 61,6%  |
| Automobil<br>e come<br>passeggero   | 2019 | 14,0%       | 20,0%      | 9,0%           | 10,0%        | 6,0%         | 17,0%  | 17,0%         | 8,0%      | 18,0%     | 11,8%  |
|                                     | 2023 | 4,3%        | 0,0%       | 5,4%           | 8,0%         | 3,6%         | 5,1%   | 8,3%          | 0,0%      | 5,9%      | 5,1%   |
| Motociclo                           | 2019 | 8,0%        | 0,0%       | 1,0%           | 2,0%         | 0,0%         | 2,0%   | 2,0%          | 2,0%      | 1,0%      | 1,7%   |
|                                     | 2023 | 0,9%        | 0,0%       | 0,0%           | 2,7%         | 0,0%         | 1,0%   | 0,0%          | 0,0%      | 1,2%      | 0,8%   |
| Autobus di<br>linea                 | 2019 | 15,0%       | 4,0%       | 3,0%           | 0,0%         | 4,0%         | 9,0%   | 6,0%          | 8,0%      | 2,0%      | 5,1%   |
|                                     | 2023 | 7,0%        | 12,1%      | 2,7%           | 8,9%         | 8,9%         | 5,6%   | 8,3%          | 7,5%      | 8,3%      | 7,0%   |
| Bicicletta<br>di proprietà          | 2019 | 9,0%        | 9,0%       | 17,0%          | 25,0%        | 27,0%        | 11,0%  | 14,0%         | 25,0%     | 10,0%     | 16,0%  |
|                                     | 2023 | 11,3%       | 12,1%      | 19,5%          | 18,8%        | 23,2%        | 19,0%  | 18,3%         | 7,5%      | 12,4%     | 16,1%  |
| Treno                               | 2019 | 1,0%        | 3,0%       | 3,0%           | 7,0%         | 2,0%         | 1,0%   | 4,0%          | 1,0%      | 2,0%      | 2,7%   |
|                                     | 2023 | 5,2%        | 3,4%       | 4,0%           | 3,6%         | 0,0%         | 3,6%   | 3,3%          | 7,5%      | 3,0%      | 3,7%   |
| Altro<br>mezzo / non<br>specificato | 2019 | 0,0%        | 2,0%       | 3,0%           | 2,0%         | 1,0%         | 4,0%   | 2,0%          | 0,0%      | 1,0%      | 2,0%   |
|                                     | 2023 | 0,0%        | 0,0%       | 0,0%           | 0,0%         | 0,0%         | 0,5%   | 0,0%          | 0,0%      | 0,0%      | 0,1%   |
| TOT                                 | 2019 | 100,0%      | 100,0%     | 100,0%         | 100,0%       | 100,0%       | 100,0% | 100,0%        | 100,0%    | 100,0%    | 100,0% |
|                                     | 2023 | 100,0%      | 100,0%     | 100,0%         | 100,0%       | 100,0%       | 100,0% | 100,0%        | 100,0%    | 100,0%    | 100,0% |

Tabella 2.1 – Mezzo utilizzato per zona di residenza: raffronto tra anno 2019 ed anno 2023

| Mezzo                               | Anno | Borgomeduna | Capuccini | Centro storico | Rorai Grande | San Gregorio | Torre  | Vallenoncello | Villanova | Zona Nord | TOT    |
|-------------------------------------|------|-------------|-----------|----------------|--------------|--------------|--------|---------------|-----------|-----------|--------|
| A piedi                             | 2019 | 29,0%       | 6,0%      | 24,0%          | 4,0%         | 28,0%        | 13,0%  | 0,0%          | 19,0%     | 5,0%      | 13,7%  |
|                                     | 2023 | 3,8%        | 0,0%      | 8,7%           | 8,7%         | 9,1%         | 1,3%   | 0,0%          | 3,0%      | 8,1%      | 6,9%   |
| Automobil<br>e come<br>guidatore    | 2019 | 36,0%       | 28,0%     | 36,0%          | 36,0%        | 24,0%        | 39,0%  | 66,0%         | 37,0%     | 62,0%     | 47,3%  |
|                                     | 2023 | 66,3%       | 55,0%     | 51,4%          | 58,7%        | 54,5%        | 66,3%  | 83,0%         | 81,8%     | 64,4%     | 58,5%  |
| Automobil<br>e come<br>passeggero   | 2019 | 11,0%       | 31,0%     | 11,0%          | 23,0%        | 14,0%        | 22,0%  | 12,0%         | 11,0%     | 11,0%     | 11,8%  |
|                                     | 2023 | 10,0%       | 10,0%     | 5,1%           | 2,2%         | 9,1%         | 2,5%   | 3,8%          | 3,0%      | 3,1%      | 4,9%   |
| Motociclo                           | 2019 | 1,0%        | 0,0%      | 1,0%           | 3,0%         | 3,0%         | 1,0%   | 1,0%          | 5,0%      | 3,0%      | 1,7%   |
|                                     | 2023 | 2,5%        | 0,0%      | 0,8%           | 2,2%         | 0,0%         | 0,0%   | 0,0%          | 0,0%      | 1,3%      | 0,9%   |
| Autobus di<br>linea                 | 2019 | 6,0%        | 11,0%     | 6,0%           | 3,0%         | 6,0%         | 7,0%   | 5,0%          | 3,0%      | 3,0%      | 5,1%   |
|                                     | 2023 | 5,0%        | 20,0%     | 5,6%           | 10,9%        | 9,1%         | 11,3%  | 3,8%          | 6,1%      | 5,6%      | 6,4%   |
| Bicicletta<br>di proprietà          | 2019 | 17,0%       | 20,0%     | 20,0%          | 27,0%        | 25,0%        | 17,0%  | 16,0%         | 25,0%     | 14,0%     | 16,0%  |
|                                     | 2023 | 7,5%        | 15,0%     | 25,0%          | 15,2%        | 18,2%        | 13,8%  | 7,5%          | 6,1%      | 16,3%     | 19,4%  |
| Treno                               | 2019 | 0,0%        | 0,0%      | 0,0%           | 0,0%         | 0,0%         | 0,0%   | 0,0%          | 0,0%      | 0,0%      | 2,7%   |
|                                     | 2023 | 5,0%        | 0,0%      | 3,4%           | 0,0%         | 0,0%         | 3,8%   | 1,9%          | 0,0%      | 1,3%      | 2,8%   |
| Altro<br>mezzo / non<br>specificato | 2019 | 0,0%        | 4,0%      | 1,0%           | 2,0%         | 0,0%         | 1,0%   | 1,0%          | 0,0%      | 2,0%      | 1,3%   |
|                                     | 2023 | 0,0%        | 0,0%      | 0,0%           | 2,2%         | 0,0%         | 1,3%   | 0,0%          | 0,0%      | 0,0%      | 0,2%   |
| TOT                                 | 2019 | 100,0%      | 100,0%    | 100,0%         | 100,0%       | 100,0%       | 100,0% | 100,0%        | 100,0%    | 100,0%    | 100,0% |
|                                     | 2023 | 100,0%      | 100,0%    | 100,0%         | 100,0%       | 100,0%       | 100,0% | 100,0%        | 100,0%    | 100,0%    | 100,0% |

Tabella 2.2 – Mezzo utilizzato per zona di destinazione: raffronto tra anno 2019 ed anno 2023



### 3. CONCLUSIONI

Sotto il profilo metodologico, il raffronto è stato effettuato quartiere per quartiere. Per la popolazione residente (tabella 1.2) si noti come in alcuni contesti la riduzione degli spostamenti a piedi a favore di un aumento dell'uso dell'auto come conducente (+14,3%) sia più cospicua (Borgomeduna -17,7%) e solo in un caso vi sia un aumento percentuale (Cappuccini +8% e zona Nord +2%), portando ad una riduzione complessiva che mediamente si attesta attorno al 8,2%. Si noti una leggera flessione dell'uso dell'auto come passeggero - 6,7% a fronte di un valore stabile dell'uso della bici che si attesta complessivamente attorno al 16% con un sensibilissimo aumento nel quartiere di Torre che dal 11% del 2019 passa ad un attuale 19%.

Guardando alla seconda elaborazione (tabella 1.2), complessivamente l'uso della bicicletta è aumentato di 3 punti percentuali passando dal 16% al 19% a fronte di una sensibile riduzione degli spostamenti in auto come passeggero che sono passati dal 11,8% del 2019 al 4,9% nel 2023 ed un leggero aumento dell'uso del mezzo pubblico urbano +1,3%.

Questi risultati confermano che i progetti di ciclabilità e di moderazione del traffico attuati dal Comune di Pordenone costituiscono delle valide alternative per tutti i soggetti coinvolti nelle politiche dell'utilizzo della bicicletta e nello sviluppo delle infrastrutture di mobilità sostenibile.

## INDICE DELLE TABELLE

*Tabella 2.1 – Mezzo utilizzato per zona di residenza: raffronto tra anno 2019 ed anno 2023..... 6*

*Tabella 2.2 – Mezzo utilizzato per zona di destinazione: raffronto tra anno 2019 ed anno 2023..... 7*