



# COMUNE DI PORDENONE

*PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE,  
DEL PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA,  
DEL REGOLAMENTO ACUSTICO E DELLE V.A.S.*



*OSSERVAZIONI AL PIANO URBANO DELLA MOBILITA'  
SOSTENIBILE E RELATIVE CONTRODEDUZIONI*

*Settembre 2015*



Comune di Pordenone

# “Osservazioni al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e relative Controdeduzioni”

**SOGGETTO: Ing. Alberto Scorrano, Cordenons**

**OSSERVAZIONI PUMS N°1 Prot. N.0034139/A del 25/05/2015**

### **1 - analisi storica degli obiettivi**

Il progetto di Sistemazione della S.S.13 " Pontebbana " all'ingresso est della Conurbazione Pordenonese" del 1999, fatto redigere dalla Provincia di Pordenone dall'ATI Sintagma- C&T Engineering, aveva individuato come prioritario il superamento delle intersezioni nell'area di via Canaletto- Canale Amman.

Al punto 3.1. della Relazione Generale di detto progetto si legge: "Gli interventi previsti in questa area sono finalizzati alla eliminazione delle intersezioni a raso di via Delle Acque e via Fornace a monte del Canale "Amman" e di via Prasecco più a valle. Il beneficio apportato in termini di sicurezza è rilevante in quanto la conformazione altimetrica della statale, con dosso in corrispondenza del canale "Amman", la pericolosità degli incroci che verranno eliminati è accentuata dalla limitata visibilità".

Il progetto quindi intendeva prendere in considerazione la pericolosità dell'intero complesso incrocio via Delle Acque/Pontebbana- dosso "Amman"- incrocio via Prasecco/Pontebbana caratterizzato da intersezioni pericolose e pendenze che limitano la visibilità.

La complessa soluzione progettuale era così sintetizzata:

"La soluzione elimina completamente sulla statale le svolte a sinistra e prevede due ingressi- uscite per il traffico discendente verso il ponte Meduna : una a Monte del Canale all'altezza di via Delle Acque ed una a valle all'altezza di via Prasecco. Per il traffico in direzione nord è previsto lo svincolo con corsie di accelerazione-decelerazione a monte del canale (via Fornace), mentre non viene interessata l'intersezione all'altezza di via Prasecco che è stata recentemente ristrutturata."

La priorità dell'intervento sul nodo complesso "incrocio via Delle Acque/Pontebbana-dosso "Amman"- incrocio via Prasecco/Pontebbana" veniva rafforzata e evidenziata dal programma dei lavori di progetto che prevedeva l'inizio dei lavori proprio con l'esecuzione del ponte per il superamento del canale Amman.

Il progetto, per l'importanza e la priorità delle opere previste fu inserito dall'ANAS nell'elenco degli interventi previsti dalla legge obiettivo per la Regione Friuli Venezia Giulia "Corridoi autostradali e stradali - completamento del corridoio autostradale N° 5 e dei valichi confinari: sistemazione S.S. N° 13 Pontebbana, ecc." nel programma triennale 2002-2004.

I lavori furono appaltati ed iniziati.

Nel mese di giugno 2007, il Comune di Pordenone propose la sistemazione dell'incrocio a raso tra la S.S. N° 13 "Pontebbana" e via Prasecco al KM 83+300 mediante rotatoria e viadotto sovrappassante.

Rileggendo la "relazione generale" al progetto Sintagma del 1999 la risoluzione dell'incrocio di via Prasecco con la Pontebbana con l'eliminazione di possibili svolte in sinistra era necessaria ma era stata accantonata in quanto l'incrocio di via Prasecco era stato " recentemente ristrutturato".

Il progetto in corso di realizzazione " prevedeva infatti la sistemazione degli incroci con via Fornace, via delle Acque e via Prasecco con entrata ed uscita dalla Statale sempre in destra eliminando le pericolose svolte a sinistra."....

"L'opera più rilevante prevista da tale progetto era una strada di nuova costruzione che, partendo da via delle Acque e correndo parallela al canale "Amman", avrebbe dovuto sottopassare la Statale ed innestarsi alla fine in una rotatoria da progettarsi a valle del suddetto canale. Da tale rotatoria sarebbe poi partita una nuova viabilità che, tramite un ponte sovrappassante il canale, avrebbe raggiunto via Fornace".

La necessità ed indifferibilità dell'eliminazione della pericolosità del nodo complesso "incrocio via Delle Acque /Pontebbana- dosso "Amman"- incrocio via Prasecco/Pontebbana è evidente ancora oggi .

Il sistema di rilevamento Mitris, nel quale confluiscono le segnalazioni degli incidenti rilevati dalla Polizia Municipale, dalla Polizia Stradale e dai Carabinieri, mette in evidenza dati che superano consistentemente le poche unità indicate di incidenti evidenziati nella relazione al PUMS.

L'incidentalità e la pericolosità vanno letti nella sommatoria degli incidenti che hanno interessato il nodo complesso.

Tale nodo è caratterizzato da una simmetria di caratteristiche tecniche che non consentono di interpretare l'intervento limitato ad un solo incrocio come risolutivo della pericolosità globale.

La "relazione generale Sintagma 1999", in relazione alla conformazione altimetrica della statale, con dosso in corrispondenza del canale "Amman", evidenzia la pericolosità degli incroci accentuata dalla limitata visibilità e ne prevede l'eliminazione.

Va evidenziato che il progetto originario appaltato non prevede alcuna opera in corrispondenza dell'incrocio di via Prasecco.

Il Comune di Pordenone nel 2007, a seguito di nuovi studi commissionati sui flussi di traffico connessi con il notevole peso insediativo del comparto universitario, chiese ed ottenne dall'Anas, di non realizzare il tratto di strada parallela al canale industriale Amman con le relative opere d'arte per il sottopasso della S.S. N° 13. Contestualmente chiese di realizzare, in variante al progetto sopracitato, una rotatoria all'incrocio tra via Prasecco e la statale, sovrappassando la stessa rotatoria con un viadotto. I nuovi flussi di traffico, indotti dal peso insediativo del polo universitario e dal polo commerciale, costituivano una novazione dei dati di riferimento per una progettazione di una variante in corso d'opera.

Tale novazione accentuava le criticità in ordine alla sicurezza del complesso incrocio via Delle Acque /Pontebbana- dosso "Amman"— incrocio via Prasecco/Pontebbana e non poteva essere la motivazione che consentiva di porre in secondo ordine la sicurezza rispetto alla volontà di garantire il flusso di traffico ai poli universitario e commerciale.

Nella Relazione sullo stato di incidentalità in Friuli Venezia Giulia a cura del Centro regionale di monitoraggio della sicurezza stradale dell'aprile 2012 viene evidenziata la pericolosità del nodo complesso \*incrocio via Delle Acque/Pontebbana~ dosso "Amman"incrocio via Prasecco/Pontebbana\*.

A seguito dell'elaborazione dei dati rilevati dal 2006 al 2011 la densità chilometrica degli incidenti sui due tratti dei "dosso Amman" tra via Delle Acque e via Prasecco è evidenziata come "ALTA".

Nel Documento definitivo di Piano del PUMS (2015) elaborato da Sintagma vengono indicati cinque luoghi ad alta incidentalità per i quali la priorità di intervento per migliorare le condizioni di sicurezza è alta.

Tra essi vi è l'incrocio di via Prasecco e per l'incrocio di via Delle Acque viene previsto un intervento a medio termine.

#### Sintetizzando

1999- l'incrocio di via Delle Acque e l'incrocio di via Prasecco sono pericolosi ma viene prevista la sistemazione del solo incrocio di via Delle Acque

2007- Nascono nuovi flussi di traffico- L'incrocio di via Prasecco assume priorità e l'incrocio di via Delle Acque viene stralciato dal progetto in corso di realizzazione

2012- viene riconosciuta l'alta pericolosità del nodo complesso \*incrocio via Delle Acque - incidenti rilevati dal 2006-2011

2015- l'incrocio di via Prasecco — S.S.13 viene qualificato ad alta incidentalità e l'incrocio di via Delle Acque-S.S.13 viene rinviato ad una sua soluzione a medio termine.

#### **2 - motivazione dell'osservazione al PUMS 2015**

Le previsioni del PUMS 2015, per la criticità del nodo \*complesso incrocio via Prasecco-cavalcavia Amman- via delle Acque- via Canaletto- via Fornace\* in ordine alla pericolosità nella sua globalità, non prevedono interventi di messa in sicurezza coordinati e tempestivi. La realizzazione della rotatoria di via Prasecco, se

realizzata in assenza di mitigazione della velocità su tutto il percorso del dosso "Amman" a seguito di un intervento coordinato per la soluzione dei due incroci, potrebbe indurre ulteriori criticità.

Chi proviene da Treviso e si appropria a superare il dosso "Amman" non ha nel suo campo visivo la prevista rotonda di via Prasecco e percorre il primo tratto di dosso a velocità sostenuta.

La messa in sicurezza della S.S.13 "Pontebbana" all'ingresso est della Conurbazione Pordenonese, per il tratto che deve consentire il collegamento di tutta la parte sud del Comune di Pordenone deve essere attuata con la realizzazione di un intervento coordinato e contestuale delle due rotonde, che hanno entrambe priorità "alta" per l'eliminazione della conclamata pericolosità, e con la limitazione della velocità di attraversamento a 30 km/h sull'intero tratto preceduto dal limite di velocità di 50 km/h per i tratti di avvicinamento al dosso.

### **3 – l'innesto via Canaletto sulla S.S.13 Pontebbana**

Nel PUMS 2015 è previsto l'innesto di via Canaletto sulla S.S.13 attraverso il percorso che sovrappassa il Canale Amman nel punto in cui il flusso delle acque viene forzato in un sifone posto sotto quota stradale.

Si tratta di un punto critico in quanto l'adeguamento della sezione stradale, necessariamente a due corsie, comporterebbe la demolizione e ricostruzione dell'attuale manufatto ed un tracciato viario costretto in una geometria non ottimale.

La pista ciclabile prevista dal PRGC in tale contesto è di difficile soluzione.

Mantenendo l'attuale tracciato non è prevedibile un sovrappasso del Canale Amman.

La conformazione planialtimetrica del tratto di via Delle Acque che parte dalla fine di via Canaletto per congiungersi alla S.S.13 unitamente alla presenza "ingombrante" del Canale Amman, anche con la sua opera d'arte costituita dal "sifone", pone la necessità di un ripensamento sulla caratteristica che deve avere una soluzione tecnica per il deflusso di tutto il traffico che via Canaletto può fare defluire sulla S.S.13 e quello che da essa può ricevere in sicurezza. Una diversa soluzione per la realizzazione della connessione della parte sud dell'area urbana di Pordenone con la S.S.13 a mezzo di via Canaletto va prevista in una visione unitaria di pianificazione nello stesso scenario motivato dalla necessità ed urgenza di intervento coordinate e contestuale per la messa in sicurezza del nodo complesso "incrocio via Delle Acque /Pontebbana- dosso "Amman"- incrocio via Prasecco/Pontebbana".

In tal modo, oltre a risolvere lo storico problema della relazione in sicurezza tra abitato di Pordenone e S.S.13, si consente di connettere il traffico proveniente da via Nuova di Corva direttamente alla S.S.13 oltre a drenare parte del traffico parassitario che ora interessa il Ring.

### **4 - riconnessione traffico leggero dal Polo Commerciale**

La soluzione del nodo complesso "incrocio via Delle Acque /Pontebbana- dosso "Amman"-incrocio via Prasecco/Pontebbana" consente anche di risolvere con migliore grado di sicurezza il deflusso del traffico leggero proveniente dal Polo Commerciale.

Infatti il deflusso del traffico dall'area SME oggi avviene in destra e scarica, da via Musile, su via Prasecco e di conseguenza sull'incrocio via Prasecco-S.S.13.

La soluzione unitaria del nodo complesso "cavalcavia Amman" consente di deviare il flusso di traffico leggero proveniente dall'area SME, in sicurezza suppletiva, oltre che su via Prasecco anche su via Fornace per utilizzare la rotonda prevista di via Delle Acque ed anche per consentire il deflusso del traffico diretto verso Torre.

### **5 - aree soggette a vincolo urbanistico**

In presenza di uno studio utile per la risoluzione di punti critici della viabilità si può mitigare l'estensione delle aree che comunque restano soggette a vincolo urbanistico diretto e indiretto.

La limitazione dell'estensione delle aree interessabili da interventi per la realizzazione di opere pubbliche consente un risparmio di territorio che, se privo di un utilizzo funzionale definitivo, può essere soggetto ad abbandono/degrado.

La pianificazione delle reti trasportistiche, con l'evidenziazione delle proprie gerarchie, la realizzabilità di alcune funzioni.

Pertanto una puntuale analisi di fattibilità trasportistica è supporto preordinato ad una compiuta pianificazione urbanistica.

## **6 - Obiettivi della proposta progettuale**

### 6.1 sicurezza

La realizzazione delle rotatorie consente di eliminare tutte le criticità causate dalle attuali intersezioni per svolte a sinistra.

La mitigazione a 30 km/h della velocità di attraversamento delle rotatorie e del tratto che le collega sovrappassando il canale Amman, unitamente alla mitigazione a 50 km/h della velocità di avvicinamento al "nodo complesso" determina un aumento di sicurezza conseguente ad una visibilità rapportata ai tempi di percorrenza.

### 6.2 regolazione flussi di traffico

Con le opere di connessione di tutti i rami che confluiscono sul "nodo complesso" che verranno realizzate contestualmente alle due rotatorie vengono armonizzati i flussi di traffico la cui lettura cancella definitivamente la qualifica di "non luogo" che oggi si può attribuire all'esistente.

### 6.3 connessione area sud dell'abitato di Pordenone

La realizzazione di un collegamento diretto di via Canaletto alla S.S.13 assorbe il traffico parassitario proveniente dalla S.S.251 e da tutta l'area urbana a sud del Noncello con conseguente riduzione del carico altrimenti destinato ad appesantire la rotatoria di via Prasecco.

### 6.4 recupero ambientale

La proposta progettuale prevede l'accostamento del percorso di connessione di via Canaletto alla S.S.13 lungo il Canale Amman dando a quest'ultimo valenza ambientale di pregio.

Le piste ciclabili, che congiungeranno via Canaletto al Polo Commerciale e consentiranno di realizzare i percorsi ciclabili previsti dal PRGC verso Torre, si svilupperanno in un percorso accostato al Canale Amman. Il Canale Amman, con la sua messa in relazione visiva con i flussi di traffico di connessione, farà così parte di uno scenario dove la valenza storico culturale dell'utilizzo industriale dell'acqua viene rappresentata nella sua dinamicità.

Il tratto di via Delle Acque che dalla fine di via Canaletto arriva all'incrocio con la S.S.13 viene riservato al solo uso dei frontisti.

Esso viene utilizzato per l'attraversamento del Canale Amman da parte della pista ciclabile che si collega con Torre e costituisce l'accesso lento all'area del Seminario.

Un impatto soffice che consente una lettura del sifone lungo il Canale Amman, non come un ostacolo da eliminare, ma come un riferimento di archeologia industriale che ha avuto il suo ruolo quale elemento complementare per la produzione di energia pulita e opera d'arte per mitigare il conflitto tra il percorso viario storico di via Delle Acque e il profilo planialtimetrico necessario per la realizzazione del canale industriale utile per la produzione di energia.

### 6.5 piste ciclabili

Le piste ciclabili, necessarie per la connessione con i luoghi oltre la S.S. 13, sono state previste per lo pm in sede propria.

La pista ciclabile che congiunge via Canaletto alla rotatoria di via Prasecco per poi raggiungere le piste del Polo Commerciale, con pendenze moderate e ampi raggi di curvatura, corre parallelamente al canale Amman accanto alla bretella di connessione viaria a senso unico, per poi accompagnare la S.S.13 fino alla rotatoria di via Prasecco.

La pista ciclabile che congiunge via Canaletto al quartiere Torre, pur consentendo il collegamento previsto dal PRGC , corre lungo il Canale Amman sottopassando alla quota attuale del terreno il dosso "Amman" costruito in rilevato per sovrappassare il Canale Amman.

Un percorso di valenza ambientale che utilizza parte di aree dismesse ed , in sicurezza, il rilevato di contenimento del Canale industriale unitamente a percorsi già oggetto di servitù. In tal modo si supera l'impossibilità di progettare la pista ciclabile sul tratto di via Fornace perpendicolare alla S.S.13 la cui sezione , unitamente alla presenza di strettoie generate dalle costruzioni a distanza nulla dalla strada, non consente il necessario allargamento della carreggiata.

#### 6.6 pendenze ridotte

Il "nodo complesso" deve essere risolto con il superamento di dislivelli consistenti. La soluzione proposta, che allunga i rami di connessione di via Canaletto con la S.S.13 partendo dalla rotatoria di via Delle Acque ed arrivando alla rotatoria di via Prasecco , prevede pendenze longitudinali contenute nel 2% sia per le sedi viarie che per i percorsi ciclabili.

#### 6.7 velocità ridotta e controllata

La proposta progettuale prevede il controllo della velocità di attraversamento del "nodo complesso" quale condizione qualificante ed irrinunciabile.

La velocità di crociera per la percorrenza della S.S.13 passerà dai 70 km/h ai 50km/h nel tratto di avvicinamento alla prima rotatoria . Tutto il tratto che comprende il nodo complesso "incrocio via Delle Acque /Pontebbana- dosso "Amman"- incrocio via Prasecco/Pontebbana" avrà la limitazione controllata della velocità ai 30K/h.

Il tratto di allontanamento dalla seconda rotatoria avrà la limitazione della velocità ai 50 km/h per raggiungere successivamente i 70 km/h di crociera.

#### 6.8 Mitigazione delle aree vincolate da previsioni di riconnessione

Con la definizione di un progetto guida a supporto della pianificazione, le aree da vincolare per la realizzazione delle infrastrutture viarie sono ridotte a quanto effettivamente necessario.

In tal modo si possono consentire funzioni utili ad aree già urbanizzate che altrimenti andrebbero a costituire aree grigie destinate ad abbandono e degrado.

#### 6.9 impatto ambientale e visivo moderato

La realizzazione di una infrastruttura viaria crea ordinariamente un impatto ambientale ed a volte anche un inquinamento visivo.

Il nodo complesso "incrocio via Delle Acque /Pontebbana-dosso "Amman"- incrocio via Prasecco/Pontebbana" , nella sua attuale conformazione costituisce un incompiuto con una classificazione negativa per quanto mostra di se : pericolosità e illeggibilità funzionale. Nella soluzione proposta ogni elemento con funzione qualificata viene messo in evidenza ed armonizzato visivamente e funzionalmente con il contesto.

Vengono utilizzate aree con funzione secondaria senza compromettere l'intero territorio. Con la destinazione a funzioni utili delle aree residuali il contesto potrà essere completato in un disegno complessivo.

#### 7 - impatto economico

La riduzione dei costi per il sovrappasso del Canale Amman, con una sola corsia stradale, contiene notevolmente il costo di realizzazione delle opere d'arte.

L'utilizzazione di aree grigie ed il contestuale recupero di aree ora sostanzialmente dismesse, che potranno utilizzare urbanizzazioni esistenti, ha la sua valenza economica.

La fluidificazione del traffico della zona urbana sud comporterà la riduzione del traffico parassita sull'attuale ring e su via Prasecco con benefici in termini di inquinamento e di costi di trasporto che, se

capitalizzati a lungo termine coprono di gran lunga il finanziamento delle opere necessarie all'attuazione del progetto.

#### 8 - verifica di finanziabilità con fondi europei

La realizzazione del progetto di sistemazione della S.S.13 " Pontebbana " all'ingresso est della Conurbazione Pordenonese del 1999 prevedeva l'intervento di sistemazione dell'incrocio di via delle Acque.

Quel progetto, per l'importanza e la priorità delle opere previste fu inserito dall'ANAS nell'elenco degli interventi previsti dalla legge obiettivo per la Regione Friuli Venezia Giulia "Corridoi autostradali e stradali - completamento del corridoio autostradale N° 5 e dei valichi confinari: sistemazione 5.5. N° 13 Pontebbana, ecc." nel programma triennale 2002-2004.

L'opera fu appaltata a seguito del finanziamento previsto dalla legge obiettivo. Ma le problematiche del " nodo complesso " oggetto della presente osservazione non sono state superate.

La realizzazione della sola rotatoria all'incrocio di via Prasecco non supera dette problematiche e vi è il ragionevole dubbio che le aumenti.

La soluzione proposta nella presente osservazione, per gli aspetti che evidenzia e per le problematiche che risolve in ordine a:

- connessione in sicurezza della zona urbana sud alla S.S.13;
- eliminazione della pericolosità conclamata della porzione della S.S.13 comprendente l'incrocio di via delle Acque , il dosso Amman e l'incrocio di via Prasecco;
- recupero ambientale;
- recupero - ristrutturazione urbanistica;
- recupero di archeologia industriale

meriterebbe una attenta verifica della finanziabilità delle opere, oltre che con un intervento dell'Anas che non ha raggiunto una parte dell'obiettivo per il quale era stata finanziata l'intera opera, attraverso i finanziamenti con i fondi disponibili presso la Comunità Europea.

#### 9 - allegati grafici illustrativi

Negli allegati, che si richiamano di seguito, è illustrato graficamente ogni riferimento utile per evidenziare l'utilità e la realizzabilità delle opere che vanno previste con priorità quale osservazione puntuale alle previsioni del PUMS 2015.

Con essi si dimostra la fattibilità delle opere che non compaiono nel PUMS 2015 e che sono utili riferimenti per una pianificazione complessiva.



all. 3- inquadramento territoriale ristrutturazione del nodo complesso "dosso Amman" inserimento del sistema di connessione viaria proposto su base carte tecnica regionale



all.4- inquadramento territoriale ristrutturazione del nodo complesso "dosso Amman" inserimento del sistema di connessione viaria proposto su base rilievo planialtimetrico



all.5- inquadramento territoriale ristrutturazione del nodo complesso "dosso Amman" inserimento del sistema di connessione piste ciclabili su base carte tecnica regionale



#### CONTRODEDUZIONI TECNICHE:

L'osservazione si ritiene pertinente e le proposte condivisibili. Il contributo fornito dall'osservazione, che comporterebbe l'apposizione di vincoli espropriativi su proprietà private, si ritiene debba essere oggetto di approfondimenti in sede di elaborazione progettuale attuativa, successivamente all'approvazione del Piano.

#### DECISIONE:

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **PARZIALMENTE ACCOGLIBILE** senza apportare modifiche agli elaborati di Piano.

**OSSERVAZIONI PUMS N°2 Prot. N.0034204/A del 25/05/2015**

1) Come indicato nel paragrafo 6.4.3. a pagina 87 del Documento Definitivo di Piano dello Studio Sintagma una pista di Progetto P.U.M.S. costeggia il lago Tomadini raccordando la SS 13 a via B.Marcello e via Monteverdi e chiude l'accesso all'edificio adibito a centrale idroelettrica ivi ubicato. Il percorso prosegue costeggiando il bacino di carico della centrale del I° Salto del Maglio passa sopra il terrapieno di sbarramento delle acque ed arriva nella zona dove sono poste le opere meccaniche funzionali all'attività: lo sgrigliatore e la paratoia mobile a monte della turbina. A questo proposito Vi faccio notare che i Decreti di Concessione hanno come parte integrante dei Disciplinari che stabiliscono delle norme che il concessionario deve rispettare e tra queste è espressamente citata: " Provvedere alla inaccessibilità a terzi dell'impianto di estrazione d'acqua". Interdire l'accesso alla Centrale di via B. Marcello ed al contrario creare accesso a persone non autorizzate agli impianti del I° Salto del Maglio è incompatibile con l'esercizio dell'attività di produzione di energia.

2) Rimanendo sempre nello stesso paragrafo del Documento Definitivo di Piano troviamo descritto un secondo itinerario di progetto P.I.S.U.S. tra via Santi Martiri Concordiesi, via della Libertà e via San Valentino, attraverso via del Maglio e via B. Domicilia. Devo far notare che il tratto di strada che collega l'appendice di via B. Domicilia con via del Maglio è una strada privata ricavata nel 1957 a seguito della deviazione della roggia Vallona e della costruzione della Centrale del II° Salto Maglio. Questa strada è l'unico accesso ai due impianti idroelettrici che lì si trovano e lungo il percorso sono interrate sia le tubature che raccolgono le acque di risorgiva, che poi sfociano a valle della diga della centrale del II° Salto del Maglio, sia la linea elettrica, 380 V, che porta l'energia prodotta dal I° Salto del Maglio al punto di cessione alla rete Enel. È già accaduto in passato che le tubature che drenano l'acqua siano state ostruite dalle radici degli alberi e da ghiaia e si è reso pertanto necessario scavare per ripristinare le pervietà dei tubi.

Anche in questo caso un percorso lungo questo tracciato sarebbe gravemente inibitorio allo svolgersi dell'attività di derivazione d'acqua ad uso idroelettrico ma si può facilmente ovviare a questo problema poiché adiacente a questa strada è disponibile un ampio spazio di territorio, libero da servitù, sul quale ricavare i percorsi previsti nel Piano.

**CONTRODEDUZIONI TECNICHE:**

1) Per la definizione dei nuovi itinerari ciclabili il PUMS ha rappresentato la rete delle ciclabili urbane attuali, in previsione dal PRGC, la rete delle ciclabili di progetto inserite nel Piano Integrato di Sviluppo Urbano Sostenibile (PISUS) e la nuova ciclovia "Noncello Mare" (ReCIR).

Nello specifico gli **itinerari ciclabili inseriti nel PISUS** sono:

- Itinerario n. 6: Percorso ciclopedonale dei parchi S. Valentino, S. Carlo, Parco Seminario - I° tratto;
- Itinerario n. 9: Pista ciclabile lungo via Pola;
- Itinerario n. 10: Collegamento ciclabile dalla stazione FFSS all'Università (via Mantegna);
- Itinerario n. 11: Percorso ciclopedonale parco del Seminario – via Terme Romane – via Bellasio;
- Itinerario n. 12: Percorso ciclopedonale da via delle Grazie al pontile della Fiera;
- Itinerario n. 13: Percorso ciclopedonale dei parchi S. Valentino, S. Carlo, Parco Seminario - II° tratto via Martiri Concordiesi.

I progetti inseriti all'interno del programma PISUS prevedono la realizzazione di un itinerario ciclo-pedonale tra via Santi Martiri Concordiesi, via della Libertà e via San Valentino, attraverso via del Maglio e via Beata Domicilla. Il P.U.M.S. propone un secondo itinerario che, staccandosi dal percorso precedente costeggi la serie dei Laghetti Tomadini fino a raccordarsi alla ciclabile esistente adiacente al parcheggio Interspar e da lì alla SS13 Pontebbana.

Interessante è la possibilità di realizzare un secondo tratto, oltre la statale, fino a connettersi alla pista esistente tra via Bassi e via della Libertà ed entrare nella zona sud di Torre.

Nel PUMS le piste di progetto nell'area dei laghetti Tomadini sono state indicate in planimetria come **"itinerari da studiare con Piani Particolareggiati"** e sono puramente indicative. **Le proposte dovranno essere opportunamente approfondite e definite nei dettagli progettuali in sede di Piani Particolareggiati, Piani Esecutivi.**

Nelle fasi successive al Piano saranno prese in considerazione le indicazioni fornite in sede di osservazione e saranno valutate diverse alternative al fine di riconnettere la nuova ciclopedonale verso i Laghetti Tomadini e Torre con le piste di progetto PISUS e con la rete attuale.

**2) Per quanto riguarda l'itinerario di progetto tra via Santi Martiri Concordiesi, via della Libertà e via San Valentino, attraverso via del Maglio e via Beata Domicilla, il PUMS ha solo riportato quanto già previsto dal relativo progetto PISUS.**

#### **DECISIONE:**

In ragione di quanto sopra riportato nelle controdeduzioni tecniche ed in relazione alle indicazioni del Piano in argomento, per quanto attiene ai tracciati previsti si rimanda ad una successiva fase di approfondimento progettuale assieme ad una verifica delle varianti proposte dalla Società; per cui si ritiene l'osservazione **PARZIALMENTE ACCOGLIBILE senza apportare modifiche agli elaborati di Piano.**

## **SOGGETTO: Cittadini di Pordenone (476 firmatari)**

### **OSSERVAZIONI PUMS N°3 Prot. N.0037269/A del 8/06/2015**

I sottoscritti cittadini di Pordenone porgono all'Amministrazione alcune osservazioni e proposte al Piano Urbano Mobilità Sostenibile. Venuti a conoscenza della ipotesi di progettazione di una bretella tra Volt de Querini, via Nuova di Corva e Hotel Santin e dell'inversione del senso di marcia (o prospettata chiusura), di via Riviera del Pordenone e riduzione del parcheggio Marcolin.

In quanto residenti e abitanti nel quartiere Sud, ravvisiamo che l'intervento non risolverà la criticità dell'incrocio di Borgomeduna.

La nuova strada assorbirà in parte il transito su Borgomeduna, solo quello proveniente da Viale Treviso e in uscita dal ring in direzione Udine e viceversa.

Con l'inversione del senso di marcia (o chiusura) di via Riviera del Pordenone, con ponte Marchi non più utilizzato come accesso al ring, il traffico da Viale Treviso per il centro si dirotterà verso il ponte di viale Martelli per confluire su via Nuova di Corva caricandola di ulteriori transiti.

Questa via rimarrà l'unico accesso da sud confluendo all'incrocio di Borgomeduna che sarà ulteriormente caricato, (dati rilevati recentemente da Sintagma confermano l'osservazione).

Alla luce di quanto detto, come cittadini residenti nelle zone limitrofe al tratto interessato dal PUMS progettato, osserviamo che la sua realizzazione porterà diverse criticità. Infatti, i veicoli in transito viaggeranno a velocità sostenuta, pertanto si avrà:

- 1) **Inquinamento acustico:** il transito di veicoli, ciclomotori e camion si andrà a sommare ai già elevati e fastidiosi rumori e Vibrazioni dati dalla Ferrovia e dal Centro intermodale. Quindi sarà indispensabile la presenza di Barriere fonoassorbenti in quanto la strada correrà a ridosso delle abitazioni.
- 2) **Inquinamento Atmosferico:** i gas di scarico e le polveri dei veicoli in transito si andranno ad aggiungere alle polveri dei treni. Inoltre poiché parte della strada è in salita gli utenti viaggeranno con motori ad un numero di giri sostenuto. La strada, percorrendo parallelamente la Ferrovia, necessiterà di una barriera visiva, per evitare che i conducenti dei veicoli siano indotti a gareggiare con il treno.
- 3) **Impatto ambientale:** si perderà così la sola area verde per gli abitanti della zona. Attualmente la tratta in questione è utilizzata da numerose persone (adulti, anziani, genitori e bambini) per piacevoli passeggiate, poiché prive dei fastidi creati da automezzi transitanti. Attualmente la zona è segnalata per la sgambatura dei cani. Si conferma inoltre un'area facilmente riqualificabile, come dimostrato da un gruppo ben nutrito di bocciofili che da anni si ritrovano quotidianamente sui campi posti sulla zona. I residenti in vista dell'adozione da parte dell'amministrazione di un regolamento dei beni comuni potrebbe raccogliere la sfida e proporsi per gestire l'area a verde.
- 4) **Sostenibilità economica:** nell'interesse della Città ci domandiamo dov'è la sostenibilità annunciata dal piano vista la grave crisi finanziaria che attanaglia l'Amministrazione pubblica? I costi sono esorbitanti per la realizzazione dei nuovi tratti viari si deduce dal PUMS sono della grandezza di 10.270.000 Euro.

Poi non sono quantificati i soldi che servono per distruggere il parcheggio Marcolin, via Rivierasca e riqualificare il parcheggio del Tribunale.

Tutto questo per restituire il Fiume ad una porzione della città nella quale da secoli si arretra per difendersi, sicuramente è suggestiva la restituzione di un'area verde. Attualmente l'area verde e

pianeggiante è già pronta si trova nel parco del Seminario ma la Città stenta a riappropriarsene , se ne abbiamo due cosa cambierà?

Pertanto in fase di stesura del PUMS e del futuro PRGC suggeriamo all'amministrazione di prendere seriamente in considerazione:

- a) La cancellazione della proposta di realizzazione del tratto stradale tra Volt de Querini, via Nuova di Corva, Hotel Santin.
- b) La realizzazione nell'area già di proprietà comunale di una pista ciclabile-area verde attrezzata. Tale tratta ciclabile sarebbe di collegamento con quella di via Udine e quella di via Nuova di Corva, questo faciliterà il collegamento pedonale e ciclabile tra due zone della città. Inoltre in fase di progettazione si potrebbe provvedere alla piantumazione ordinate di alberi creando così una barriera naturale al rumore e piacevole alla vista.
- c) Di perseguire in modo determinato sul completamento delle altre strutture viarie definite del PUMS come "ultimo miglio" che portano maggiori benefici, vista la presenza della Fiera, l'alta densità di abitanti e servizi nel quartiere SUD. Ma non chiudere il traffico di via Rivasca che si riverserebbe sul quartiere di Borgomeduna.
- d) La messa in sicurezza di via Mestre e via Nuova di Corva mediante la realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati, in modo da ridurre la velocità delle automobili in transito garantendo così minor pericolo ai pedoni. Possibilità di installare dissuasori tipo Velo ok.

#### **CONTRODEDUZIONI TECNICHE:**

Alla luce dei risultati contenuti nei modelli trasportistici allegati al P.U.M.S., si evidenzia che il collegamento tra via Udine "Volt de Querini" sino a via Nuova di Corva dovrà essere oggetto di attente valutazioni dopo che l'entrata in funzione della Bretella Sud (ed il suo proseguimento sino a connettersi con l'Opitergina) avrà dimostrato o meno la capacità di drenare traffico parassita alleggerendo il nodo di Borgomeduna. Comunque sia, qualsiasi intervento si rendesse necessario (strada o pista ciclabile) lo stesso dovrà tenere conto degli elementi migliorativi e protettivi indicati nell'osservazione dai cittadini. Nel frattempo l'Amministrazione dovrà impegnarsi a monitorare i flussi di traffico e le velocità transitanti lungo via Mestre e via Nuova di Corva.

Con tali valutazioni e riserve, si ritiene comunque di poter stralciare la previsione viabilistica del tratto tra Via Udine "Volt de Querini", via Nuova di Corva e la rotatoria "Santin" Via delle Grazie.

#### **DECISIONE:**

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **ACCOGLIBILE** e si **apportano le modifiche conseguenti agli elaborati di Piano di seguito specificati:**

- BBMPR20 – il progetto: pag 11. – tabella scenari pag 233;
- BBMP0090 (inserita all'interno del volume BBMPR20) scenario di lungo periodo (2020): interventi di progetto.

Tavole grafiche:

- BBMP0020;
- BBMP0060.

**SOGGETTO: Arch Massimiliano Manchiaro, posizione organizzativa, Comune di Pordenone , settore IV- Gestione del territorio infrastrutture, ambiente servizio lavori pubblici e mobilità U.O.S. mobilità urbana**

**OSSERVAZIONI PUMS N°4 Prot. N. 0037563/A del 9 Giugno 2015**

1) Riguardo agli itinerari ciclabili prefigurati dal PUMS: ritengo sia da considerarne almeno uno a servizio degli istituti scolastici superiori seguendo questo itinerario: via Matteotti (da realizzare), via San Quirino/via Concordia (realizzato), via Interna (realizzato), sovrappasso SS13 e innesto su via Ferraris (finanziato), pensando anche ad un'eventuale prosecuzione lungo via Stradelle e quindi ad un logico "aggancio" funzionale con il Comune di Cordenons.

2) Riguardo il sistema della sosta e a compendio delle previsioni di piano si chiede di considerare:

- a) la localizzazione di un'area a parcheggio tra il ristorante LIDO e l'Hotel Santin alla luce della previsione, nel lungo periodo, del parziale ridimensionamento dell'area dell'ex Filanda Marcolin e della realizzazione della strada dietro la Chiesa della Santissima;
- b) la eventuale gratuità per l'utenza della linea rossa che dovesse salire in corrispondenza dei parcheggi scambiatori previsti dal Piano (Coop, nuovo ampliamento park fiera, parcheggio ospedale in via Montereale) il tutto pensando di utilizzare nuove soluzioni tecnologiche (emettitrici automatiche sulle vetture o conducenti, telecamera per verifica targa, tecnologie specifiche con smartphone, ecc) in modo da rendere più conveniente la sosta al di fuori delle aree più centrali sia in termini di tempo che di costo del biglietto del bus per raggiungere il centro città.

**CONTRODEDUZIONI TECNICHE:**

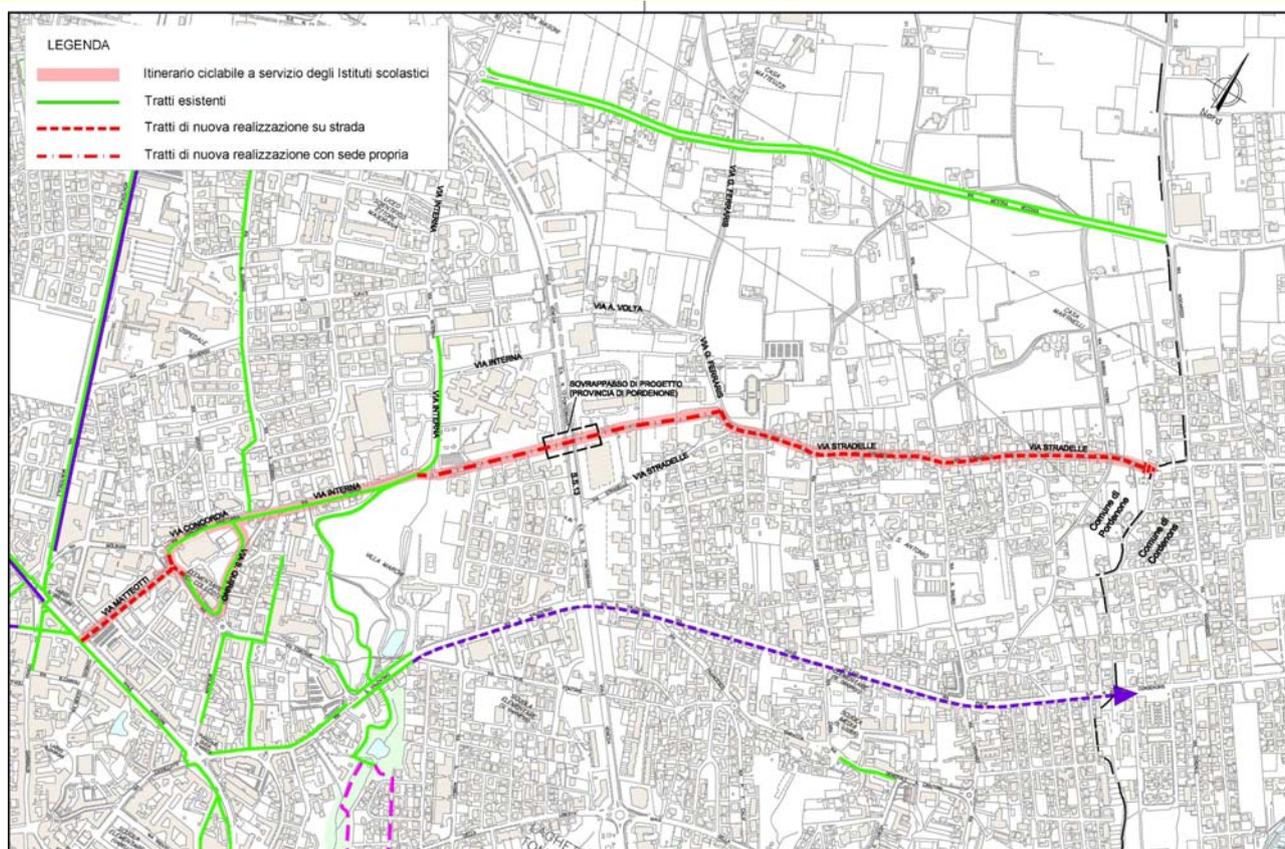
1) Si accoglie l'osservazione dall'Arch Manchiaro riguardo la proposta di un itinerario ciclabile a servizio degli istituti scolastici superiori con il seguente percorso: via Matteotti (da realizzare), via San Quirino/via Concordia (realizzato), via Interna (realizzato), sovrappasso SS13 e innesto su via Ferraris (finanziato), pensando anche ad un'eventuale prosecuzione lungo via Stradelle e quindi ad un logico "aggancio" funzionale con il Comune di Cordenons. Si riporta a seguire una planimetria (BBMP0S10) con l'indicazione del nuovo itinerario inserito a seguito delle osservazioni dell'Arch Manchiaro, dell'Ordine degli Architetti e dell'Associazione A Ruota Libera di Pordenone.

2) Accoglimento delle osservazioni proposte dall'Arch Manchiaro riguardo il sistema della sosta proponendo nel Piano:

- a) una nuova area a parcheggio tra il ristorante LIDO e l'Hotel Santin alla luce della previsione, nel lungo periodo, del parziale ridimensionamento dell'area dell'ex Filanda Marcolin e della realizzazione della strada dietro la Chiesa della Santissima. Per la collocazione della nuova area a parcheggio a seguito dell'osservazione dell'Arch Manchiaro si riporta lo schema del nuovo PRGC.
- b) la gratuità per l'utenza della linea rossa che dovesse salire in corrispondenza dei parcheggi scambiatori previsti dal Piano (Centro Commerciale, nuovo ampliamento park fiera, parcheggio ospedale in via Montereale) il tutto pensando di utilizzare nuove soluzioni tecnologiche (emettitrici automatiche sulle vetture o conducenti, telecamera per verifica targa, tecnologie specifiche con smartphone, ecc) in modo da rendere più conveniente la sosta al di fuori delle aree più centrali sia in termini di tempo che di costo del biglietto del bus per raggiungere il centro città.



Estratto nuovo PRGC



#### DECISIONE:

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche sulla scorta delle motivazioni e contenuti dell'osservazione in oggetto, si ritiene la stessa osservazione **ACCOGLIBILE** e si apportano le **modifiche conseguenti agli elaborati di Piano di seguito specificati:**

- BBMPR20 – il progetto: con inserimento dello schema della pista ciclabile lungo via Matteotti - via Stradelle dopo pag. 82.

**SOGGETTO: Marco Toneguzzi, Funzionario Tecnico P.O. della U.O.C. Politiche del Territorio e Sit dell'Amministrazione Comunale di Pordenone**

**OSSERVAZIONI PUMS N°5 Prot. N. 0037600/A del 9 Giugno 2015**

Il sottoscritto Ing. Marco Toneguzzi, Funzionario Tecnico P.O. della U.O.C. Politiche del Territorio e Sit di questa Amministrazione, successivamente all'adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile avvenuta con delibera di Giunta comunale n. 75 del 24 Aprile 2015, formula la seguente osservazione.

A pagina 178 del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, redatto dalla Società di Ingegneria Sintagma, nel paragrafo 11.2 "Prolungamento della Bretella Sud verso Ovest e il collegamento tra via Villanova e via Nuova di Corva" si riporta un estratto della tavola relativa alle nuove infrastrutturazioni e interventi da ultimo miglio (P.O.O.2.) dove, tra gli altri, viene rappresentato il tracciato di massima di un collegamento viario tra via Del Bosco e via Nuova di Corva. Tale tracciato compare anche nella rappresentazione dello scenario di lungo periodo e, a pagina 239 e 240, ne viene indicata la capacità attrattiva in termini di assorbimento traffico.

Premesso quanto sopra, considerato che nella tavola dei flussi di traffico assegnati alle viabilità di progetto (pagina 239) si mette in evidenza la scarsa efficienza di questa proposta viabilistica e considerate che la funzione di drenaggio e collettrice di traffico verrebbe svolta con maggiore efficienza dal prolungamento della bretella Sud sino a |l'innesto con l'Opitergina sfruttando via Lino Zanussi si chiede che tale indicazione di massima venga stralciata dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

**CONTRODEDUZIONI TECNICHE:**

L'osservazione è pertinente e condivisibili le deduzioni tecniche a supporto della proposta di stralciare il collegamento tra via Villanova e via Nuova di Corva dal PUMS.

**DECISIONE:**

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche sulla scorta delle motivazioni e contenuti dell'osservazione in oggetto, si ritiene la stessa osservazione **ACCOGLIBILE e si apportano le modifiche conseguenti agli elaborati di Piano di seguito specificati:**

- BBMPR20 – il progetto: pag 11. – tabella scenari pag 233;
- BBMP0090 (inserita all'interno del volume BBMPR20) scenario di lungo periodo (2020): interventi di progetto.

Tavole grafiche:

- BBMP0010;
- BBMP0020;
- BBMP0060.

**OSSERVAZIONI PUMS N°6 Prot. N.0037611/A del 9/06/2015**

- 1) Si richiede che le di seguito elencate zone di parcheggio a pagamento siano convertite in zone di sosta gratuita con disco orario fino a 60 minuti: Via Roma, Viale Cossetti, Via Martelli, Via De Paoli ed zone a Vostra scelta all'interno del ring. L'obiettivo è quello di sostenere il commercio cittadino.
  - 2) Si richiede un nuovo sistema di trasporto pubblico urbano molto più efficiente del sistema attuale.
  - 3) Si richiede maggior pulizia delle vie e strade con effettuazione delle dovute riparazioni del manto stradale danneggiato, così da evitare eventuali cause legali.
  - 4) Si richiede la messa in sicurezza e sistemazione del parcheggio del centro direzionale Galvani.
- L'occasione è gradita per suggerire altre azioni per il rilancio del commercio a Pordenone con il documento "PIANO SALVA COMMERCIO".

**CONTRODEDUZIONI TECNICHE.**

- 1) La centralità e la comodità dei parcheggi richiamati nell'osservazione non giustificano l'adozione di zone a sosta gratuita e contrastano con uno dei principi fondamentali del PUMS: più mi avvicino in auto al centro città maggiore è la tariffa che devo corrispondere per l'uso dei parcheggi.
  - 2) Solo il livello di risorse destinato dalla Regione FVG al settore del pubblico trasporto, anche in previsione della gara regionale, potrà consentire miglioramenti alle frequenze delle linee e delle corse in particolare potrà eventualmente portare ad un aumento della frequenza della linea rossa.
  - 3-4) Questi aspetti non competono ad un Piano Urbano della Mobilità
- Le altre azioni per il rilancio del commercio a Pordenone con il documento "PIANO SALVA COMMERCIO" non competono ad un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

**DECISIONE:**

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche, si evidenzia che parte dei contenuti dell'osservazione riguarda argomentazioni non pertinenti e si ritiene nel suo complesso l'osservazione **NON ACCOGLIBILE**, pur ritenendo di condividere e aderire, in termini generali, alla necessità di miglioramento dell'efficienza del sistema di trasporto pubblico.

## SOGGETTO: Ordine degli Architetti PCC della Provincia di Pordenone

OSSERVAZIONI PUMS N°7 Prot. N.0037751/A del 10/06/2015

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

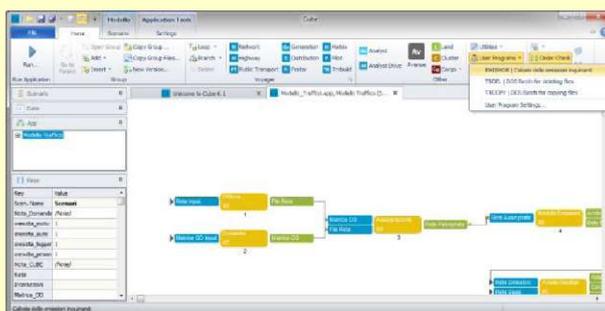
1. **Il P.U.M.S. di Pordenone presenta caratteristiche che non corrispondono a quelle di un piano strategico improntato alla sostenibilità.** Alla luce di quanto premesso riguardo all'inefficacia degli strumenti fino ad ora utilizzati per il governo della mobilità urbana, affinché il P.U.M.S. di Pordenone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

### CONSIDERAZIONI PUNTUALI TECNICHE IN MERITO:

Il PUMS di Pordenone è un piano strategico improntato alla sostenibilità'. E' infatti uno, dei primi piani italiani, accompagnato da un quadro comparativo del sistema emissivo in situazione attuale e negli scenari di progetto. La caratterizzazione del PUMS, sotto il profilo ambientale ed emissivo, è avvenuta comparando la situazione attuale con gli scenari di progetto. Attraverso il modello di simulazione è stato possibile determinare, per i diversi scenari, i consumi e le emissioni di inquinanti legate al traffico veicolare.

Il programma EMISMOB è un modulo integrato nel software Cube6, finalizzato alla quantificazione dei consumi e delle emissioni di inquinanti, elaborando i risultati delle assegnazioni condotte.

Partendo dal flusso orario, dalla composizione del parco veicolare e dalla velocità di percorrenza il programma restituisce, per ogni singolo arco del grafo:



Interfaccia EMISMOB

Consumo: quantità di carburante (espressa in grammi) consumata dai veicoli transitanti sull'arco

1. NOx: quantità di ossidi di azoto e loro miscele (espressa in grammi) emessa dai veicoli transitanti sull'arco
2. CO: quantità di monossido di carbonio (espressa in grammi) emessa dai veicoli transitanti sull'arco
3. PM10: quantità di polveri sottili PM10 (espressa in grammi) emessa dai veicoli transitanti sull'arco

4. PTS: quantità di polveri totali sospese (espressa in grammi) emessa dai veicoli transitanti sull'arco
5. CO2: quantità di anidride carbonica (espressa in grammi) emessa dai veicoli transitanti sull'arco
6. N2O: quantità di monossido di azoto (espressa in grammi) emessa dai veicoli transitanti sull'arco
7. CH4: quantità di metano (espressa in grammi) emessa dai veicoli transitanti sull'arco

Ricostruita la situazione attuale della mobilità nella città di Pordenone, riferita all'ora di punta della mattina (7:30 – 8:30), attraverso il modulo EMISMOB, sono stati quantificati gli attuali consumi di carburante e le emissioni gassose inquinanti, legate alla mobilità veicolare.

Questo approfondimento ha come ambito di studio il territorio comunale di Pordenone, comprendendo tutti i transiti orari negli archi viari.

Di seguito, si riporta, in forma tabellare, il consumo globale di carburante e le emissioni in atmosfera dei principali inquinanti causati dalla mobilità veicolare nello scenario attuale, nello scenario di immediata attuazione -medio periodo e di lungo periodo.

Consumo carburante / Emissioni gassose	Unità di misura	Scenario Attuale	Scenario di breve-medio periodo	Differenze rispetto all'Attuale	Risparmi/anno (tonnellate)	Scenario di lungo periodo	Differenze rispetto all'Attuale	Risparmi/anno (tonnellate)
Consumo di carburante totale	gr/h	5.129.751	5.117.061	-12.690	-52,62	4.978.097	-151.654	-628,82
NOx: quantità di ossidi di azoto e loro miscele	gr/h	66.426	66.285	-141	-0,58	64.783	-1.643	-6,81
CO: quantità di monossido di carbonio	gr/h	129.439	128.987	-452	-1,87	123.735	-5.704	-23,65
PM10 : quantità di polveri sottili	gr/h	5.391	5.381	-10	-0,04	5.242	-149	-0,62
PTS: quantità di polveri totali sospese	gr/h	6.833	6.821	-12	-0,05	6.663	-170	-0,70
CO2: quantità di anidride carbonica	gr/h	16.187.994	16.147.928	-40.066	-166,13	15.709.213	-478.781	-1.985,22
N2O: quantità di monossido di azoto	gr/h	460	459,0	-1	0,00	443	-17	-0,07
CH4: quantità di metano	gr/h	1.174	1.172	-2	-0,01	1.140	-34	-0,14

*Quadro comparativo del sistema emissivo in situazione attuale e negli scenari di progetto degli 8 indicatori riferibili al consumo di carburante ed alle emissioni gassose*

## OSSERVAZIONI PUMS

- 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.).

## CONSIDERAZIONI PUNTUALI TECNICHE IN MERITO:

Il PUMS è accompagnato da un cronoprogramma che esplicita :

- tempi
- e risorse (i costi sono stati elaborati dall'ufficio computi metrici della Sintagma) secondo le matrici riportate.

AMBITO DI INTERVENTO	SCENARIO DI BREVE PERIODO IMMEDIATA ATTUAZIONE - ENTRO 2016		SCENARIO DI MEDIO PERIODO - 2018		SCENARIO DI LUNGO PERIODO - 2020		COSTO DI INVESTIMENTO <sup>(1)</sup>	
	Intervento di progetto	N°	Intervento di progetto	N°	Intervento di progetto	N°		
Una pianificazione per l'area vasta					La risoluzione del nodo di Ponte Meduna - Comune di Pordenone <sup>(2)</sup>	7	€ 500.000,00	€ 600.000,00
					La risoluzione del nodo di Ponte Meduna - Comune di Cordenons <sup>(2)</sup>		€ 2.200.000,00	€ 2.700.000,00
					La risoluzione del nodo di Ponte Meduna - Comune di Zoppola <sup>(2)</sup>		€ 1.900.000,00	€ 2.300.000,00
	<i>Rotatorie attuali:</i>						<i>Rotatorie attuali:</i>	
	Rotatoria all'intersezione tra via Maestra Vecchia e via San Daniele (R9): consolidamento	16					€ 120.000,00	€ 130.000,00
	<i>Rotatorie in fase progettuale:</i>						<i>Rotatorie in fase progettuale:</i>	
	Rotatoria all'intersezione tra viale Venezia e via Planton (R4) <sup>(3)</sup>	17					€ 125.000,00	€ 165.000,00
	Rotatoria all'intersezione tra viale Aquileia e via Prasecco (Elaborazione Comune di Pordenone) (R15) <sup>(3)</sup>	17					€ 160.000,00	€ 240.000,00
			Rotatoria all'intersezione tra via D'Andrea e via Pra (Elaborazione Comune di Pordenone) (R16) <sup>(3)</sup>	17			€ 125.000,00	€ 165.000,00
	<i>Rotatorie di progetto:</i>						<i>Rotatorie di progetto:</i>	
			Rotatoria all'intersezione tra viale Venezia, via del Troi e via Castelfranco (Elaborazione Sintagma) (R3)	18			€ 160.000,00	€ 240.000,00
			Rotatoria all'intersezione tra viale Venezia e viale D'Aviano (Elaborazione Sintagma) (R5)	18			€ 125.000,00	€ 165.000,00
	Rotatoria all'intersezione tra viale Venezia e via Montereale (Elaborazione Sintagma) (R6)	18					€ 125.000,00	€ 165.000,00
	Rotatoria all'intersezione tra viale Venezia e via Interna (Elaborazione Sintagma) (R8): avvio progetto e procedure per parere FVG Strade		Rotatoria all'intersezione tra viale Venezia e via Interna (Elaborazione Sintagma) (R8): consolidamento	18			€ 160.000,00	€ 240.000,00
					Rotatoria all'intersezione tra viale Venezia e Terminal Studenti (R10)	18	€ 125.000,00	€ 165.000,00
			Rotatoria all'intersezione tra viale Aquileia e via delle Acque (R14) in corrispondenza di via Canaletto per configurare un nuovo itinerario sud-est-nord esterno al ring	18			€ 160.000,00	€ 240.000,00
Il trasporto ferroviario					Sistema metropolitano su ferro: 3 fermate di progetto a Porcia, via Udine e Fiume Veneto	1	€ 1.500.000,00	€ 1.800.000,00
					Sistema metropolitano su ferro: 5 parcheggi di scambio di progetto a Fontanafredda, Porcia, via Udine, Fiume Veneto, Casarsa (200 posti auto per ciascun sito)	2	€ 6.000.000,00	€ 8.000.000,00
					Costruzione di un sistema di politica integrata Bike-sharing, car-sharing e car-pooling nella città dei 100 mila	4	(4)	
					Costi di esercizio e gestione per il nuovo servizio metropolitano	3	(4)	

AMBITO DI INTERVENTO	SCENARIO DI BREVE PERIODO IMMEDIATA ATTUAZIONE - ENTRO 2016		SCENARIO DI MEDIO PERIODO - 2018		SCENARIO DI LUNGO PERIODO - 2020		COSTO DI INVESTIMENTO <sup>(3)</sup>		
	Intervento di progetto	N°	Intervento di progetto	N°	Intervento di progetto	N°			
Pordenone città amica delle zone 30 <sup>(3)</sup>	Zona 30 centro storico (A): attuazione parziale	30	Zona 30 centro storico (A): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30				€ 120.000,00	€ 145.000,00
					Zona 30 viabilità contorno Ring	-		€ 120.000,00	€ 145.000,00
			Zona 30 Ex Cotonificio (B): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Ex Cotonificio (B): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30		€ 120.000,00	€ 145.000,00
	Zona 30 Monte Rest (C): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Monte Rest (C): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30				€ 120.000,00	€ 145.000,00
	Zona 30 Baracca (D): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Baracca (D): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30				€ 120.000,00	€ 145.000,00
	Zona 30 Fermi - Zara (E): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Fermi - Zara (E): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30				€ 120.000,00	€ 145.000,00
	Zona 30 Borgo Casoni (F): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Borgo Casoni (F): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30				€ 120.000,00	€ 145.000,00
			Zona 30 Vallenoncello (G)	30				€ 120.000,00	€ 145.000,00
			Zona 30 Borgo Meduna (H): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Borgo Meduna (H): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30		€ 120.000,00	€ 145.000,00
			Zona 30 Zona Ospedale (I): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Zona Ospedale (I): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30		€ 120.000,00	€ 145.000,00
	Zona 30 Villanova (L): attuazione parziale	30	Zona 30 Villanova (L): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30				€ 120.000,00	€ 145.000,00
	Zona 30 Julia-Autiere (M): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Julia-Autiere (M): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30				€ 120.000,00	€ 145.000,00
	Zona 30 Del Troi (N): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Del Troi (N): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30				€ 120.000,00	€ 145.000,00
			Zona 30 Nicoletta (O): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Nicoletta (O): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30		€ 120.000,00	€ 145.000,00
			Zona 30 Pedron (P): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Pedron (P): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30		€ 120.000,00	€ 145.000,00
			Zona 30 Montello (Q): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Montello (Q): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30		€ 120.000,00	€ 145.000,00
			Zona 30 Gemona (R): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Gemona (R): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30		€ 120.000,00	€ 145.000,00
			Zona 30 Stadio (S): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Stadio (S): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30		€ 120.000,00	€ 145.000,00
			Zona 30 Leo Girolami (T): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Leo Girolami (T): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30		€ 120.000,00	€ 145.000,00
			Zona 30 Gramsci (U): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Gramsci (U): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30		€ 120.000,00	€ 145.000,00
			Zona 30 Molinari (V): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Molinari (V): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30		€ 120.000,00	€ 145.000,00
			Zona 30 Marnelli (W): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Marnelli (W): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30		€ 120.000,00	€ 145.000,00
			Zona 30 Laghetti Tomadini (X): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Laghetti Tomadini (X): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30		€ 120.000,00	€ 145.000,00
			Zona 30 Revedole (Y): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Revedole (Y): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30		€ 120.000,00	€ 145.000,00
			Zona 30 Mantica Princivalle (Z): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Mantica Princivalle (Z): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30		€ 120.000,00	€ 145.000,00
			Zona 30 Mestre (AA): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Mestre (AA): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30		€ 120.000,00	€ 145.000,00
	Zona 30 Vesallo (BB): attuazione parziale	30	Zona 30 Vesallo (BB): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30				€ 120.000,00	€ 145.000,00
	Zona 30 Murri (CC): attuazione parziale	30	Zona 30 Murri (CC): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30				€ 120.000,00	€ 145.000,00
		Zona 30 Mantegna (DD): ordinanza istitutiva e segnaletica		Zona 30 Mantegna (DD): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30		€ 120.000,00	€ 145.000,00	
Zona 30 Cappuccini (EE): attuazione parziale	30	Zona 30 Cappuccini (EE): consolidamento con P.P.T e P.E.T.	30				€ 120.000,00	€ 145.000,00	

AMBITO DI INTERVENTO	SCENARIO DI BREVE PERIODO IMMEDIATA ATTUAZIONE - ENTRO 2016		SCENARIO DI MEDIO PERIODO - 2018		SCENARIO DI LUNGO PERIODO - 2020		COSTO DI INVESTIMENTO <sup>(1)</sup>	
	Intervento di progetto	N°	Intervento di progetto	N°	Intervento di progetto	N°		
La regolazione della circolazione come strumento per un uso diverso di parti della città	Interventi per garantire l'accessibilità evitando l'attraversamento: divieto di svolta a destra in via De Paoli (intervento a nord - ovest all'interno del Ring)	23					€ 10.000,00	€ 12.000,00
	Interventi per garantire l'accessibilità evitando l'attraversamento: inversione senso di marcia in via Cairoli (intervento a nord - ovest all'interno del Ring)	20						
					Interventi per garantire l'accessibilità evitando l'attraversamento: inversione senso di marcia in viale Cossetti e di un tratto di viale Martelli e senso unico di progetto su un tratto di viale Martelli e preferenziale bus su viale Martelli (intervento a sud - est all'interno del Ring)	20 21 25		
	Stanza di circolazione nell'area dell'ex Fiera	21						
					Inversione del senso di marcia in via Riviera del Pordenone	20		
			Nuovo assetto circolatorio nell'area tra Largo San Giovanni, via Beato Odorico, via XXX Aprile e piazzale Duca D'Aosta: eliminazione del semaforo all'intersezione tra viale Marconi, via Matteotti e via XXX Aprile	-			€ 2.500,00	€ 3.500,00
			Nuovo assetto circolatorio nell'area tra Largo San Giovanni, via Beato Odorico, via XXX Aprile e piazzale Duca D'Aosta: istituzione della svolta continua in destra da via Matteotti a viale Marconi	23			€ 1.500,00	€ 2.000,00
			Nuovo assetto circolatorio nell'area tra Largo San Giovanni, via Beato Odorico, via XXX Aprile e piazzale Duca D'Aosta: doppio senso di marcia su viale Marconi fino a piazzale Duca D'Aosta	22			€ 2.500,00	€ 3.500,00
			Nuovo assetto circolatorio nell'area tra Largo San Giovanni, via Beato Odorico, via XXX Aprile e piazzale Duca D'Aosta: obbligo di svolta in destra da viale Marconi a via Cavallotti	23			€ 1.500,00	€ 2.000,00
			Nuovo assetto circolatorio nell'area tra Largo San Giovanni, via Beato Odorico, via XXX Aprile e piazzale Duca D'Aosta: corsia preferenziale bus nel tratto compreso tra le due rotonde di piazzale Duca D'Aosta	25			€ 2.000,00	€ 3.000,00
				Nuovo assetto di viale Cossetti a seguito dell'inversione del senso di marcia <sup>(6)</sup>	24	€ 33.000,00	€ 40.000,00	
		Nuovo assetto circolatorio nell'area tra Largo San Giovanni, via Beato Odorico, via XXX Aprile e piazzale Duca D'Aosta: rotonda di progetto su Largo San Giovanni (A)	19			€ 90.000,00	€ 130.000,00	
		Nuovo assetto circolatorio nell'area tra Largo San Giovanni, via Beato Odorico, via XXX Aprile e piazzale Duca D'Aosta: rotonda di progetto su piazzale Duca D'Aosta (B)	19			€ 130.000,00	€ 160.000,00	

AMBITO DI INTERVENTO	SCENARIO DI BREVE PERIODO IMMEDIATA ATTUAZIONE - ENTRO 2016		SCENARIO DI MEDIO PERIODO - 2018		SCENARIO DI LUNGO PERIODO - 2020		COSTO DI INVESTIMENTO <sup>(1)</sup>	
	Intervento di progetto	N°	Intervento di progetto	N°	Intervento di progetto	N°		
Partire dal centro: le aree pedonali					Nuove area pedonale su Largo San Giorgio (eliminazione di 104 stalli auto)	29		(7)
					Nuove area pedonale su piazza della Motta (eliminazione di 71 stalli auto)	29		(7)
					Nuove area pedonale su piazza Pescheria (eliminazione di 19 stalli auto)	29		(7)
					Nuove area pedonale su piazzetta Calderari	29		(7)
La mobilità dolce: percorsi portanti, percorsi anulari e percorsi verdi					Nuove area pedonale su piazza Duca D'Aosta (eliminazione di 27 stalli auto)	29		(7)
					Collegamento ciclabile intercomunale per Porcia - via Pedron	34	€ 480.000,00	€ 500.000,00
					Collegamento ciclabile intercomunale per Cordenons	34	€ 190.000,00	€ 230.000,00
					Ciclabile di via Udine	34	€ 150.000,00	€ 180.000,00
					La risoluzione dei nodi critici della ciclabilità: il ciclo Ring (eliminazione di 116 posti auto)	38	€ 34.000,00	€ 55.000,00
					La risoluzione dei nodi critici della ciclabilità: il ciclo Ring (eliminazione di 51 posti auto)	38		
					La risoluzione dei nodi critici della ciclabilità: viale Martelli - Villa Carinzia	38	€ 13.000,00	€ 14.000,00
					La risoluzione dei nodi critici della ciclabilità: via Nuova di Corva	38	€ 4.500,00	€ 6.500,00
					Ciclabile da riqualificare su via Montereale	35	€ 160.000,00	€ 190.000,00
					Ciclabile da riqualificare su via Grigoletti	35	€ 160.000,00	€ 190.000,00
					Percorso ciclo-pedonale di progetto dal parcheggio Fiera al centro storico - Scenario 1 <sup>(18)</sup>	36	€ 580.000,00	€ 600.000,00
					Percorso ciclo-pedonale di progetto dal parcheggio Fiera al centro storico - Scenario 2 <sup>(18)</sup>	36	€ 190.000,00	€ 210.000,00
					Percorso ciclo-pedonale di progetto di collegamento tra l'itinerario ciclabile Fiera-Centro storico e il Parco Regghena, Lago di Burida e via Cappuccini	37	€ 790.000,00	€ 810.000,00
				Percorsi verdi: Laghetti Tomadini e Torre	37	€ 140.000,00	€ 160.000,00	
				Ciclabilità turistica: pista Noncello-Mare (ReCIR)	39 40		(8)	
				Cavalcavia ciclopedonale al Centro Studi	32		(9)	
				Itinerario PISUS N°10 - Collegamento ciclabile dalla stazione FFSS all'Università (via Mantegna)	33	€ 180.000,00	€ 200.000,00	

AMBITO DI INTERVENTO	SCENARIO DI BREVE PERIODO IMMEDIATA ATTUAZIONE - ENTRO 2016		SCENARIO DI MEDIO PERIODO - 2018		SCENARIO DI LUNGO PERIODO - 2020		COSTO DI INVESTIMENTO <sup>(1)</sup>	
	Intervento di progetto	N°	Intervento di progetto	N°	Intervento di progetto	N°		
Pordenone città sicura: interventi di messa in sicurezza e fluidificazione in area urbana	Le intersezioni più pericolose: agire su segnaletica (verticale ed orizzontale), pavimentazione e arredo e verde della corona centrale della rotonda esistente tra via Canaletto, via Nuova di Corva, via Udine, viale Martelli e via San Giuliano	-					€ 9.000,00	€ 11.000,00
			Rotatoria all'intersezione tra via del Maglio, via Santi Martiri Concordesi (C) (Elaborazione Comune di Pordenone - Sintagma)	19			€ 60.000,00	€ 90.000,00
			Rotatoria all'intersezione tra via Pola, via Cappuccini, via Codafora, via dei Giardini Cattaneo (D) (Elaborazione Sintagma) - Una soluzione per via Cappuccini	19			€ 130.000,00	€ 160.000,00
			Rotatoria all'intersezione tra via San Vito, via dello Stadio (E) (Elaborazione Comune di Pordenone) <sup>(15)</sup>	19			€ 60.000,00	€ 90.000,00
			Rotatoria all'intersezione tra via Levade, via Udine (F)	19			€ 125.000,00	€ 160.000,00
			Rotatoria all'intersezione tra via Cappuccini, via San Vito (G)	19			€ 80.000,00	€ 100.000,00
			Rotatoria all'intersezione tra via delle Grazie, via Gemelli (H)	19			€ 150.000,00	€ 190.000,00
	Rotatoria all'intersezione tra via Nuova di Corva, via Grandi (I) (Elaborazione Comune di Pordenone) <sup>(1)</sup>	19					€ 150.000,00	€ 200.000,00
Messa in sicurezza di via Tessitura	19							
Nuove politiche per la sosta	Parcheggio filtro Fiera <sup>(11)</sup> e postazioni di bike sharing (720 p.a. e 80 postazioni) <sup>(12)</sup> ; avvio progetto		Parcheggio filtro Fiera <sup>(11)</sup> e postazioni di bike sharing (720 p.a. e 80 postazioni) <sup>(12)</sup> ; avvio sistema		Parcheggio filtro Fiera <sup>(11)</sup> e postazioni di bike sharing (720 p.a. e 80 postazioni) <sup>(12)</sup> ; completamento sistema	28	€ 350.000,00	€ 450.000,00
			Parcheggio filtro Montereale (400 p.a. e 40 postazioni di bike sharing) <sup>(13)</sup>	28			€ 2.575.000,00	€ 3.425.000,00
	Parcheggio filtro C.C. Meduna e postazioni di bike sharing (200 p.a. e 40 postazioni) <sup>(12)</sup> ; avvio progetto		Parcheggio filtro C.C. Meduna e postazioni di bike sharing (200 p.a. e 40 postazioni) <sup>(12)</sup> ; avvio sistema		Parcheggio filtro C.C. Meduna e postazioni di bike sharing (200 p.a. e 40 postazioni) <sup>(12)</sup> ; completamento sistema	28	€ 175.000,00	€ 225.000,00
					Riduzione dell'offerta di sosta del parcheggio Marcolin (100 p.a.)	-		(14)
	Progetto riconoscibilità strutture di sosta e sua attuazione	-					€ 10.000,00	€ 15.000,00
Progetto "Telesosta"	-					€ 20.000,00	€ 30.000,00	

AMBITO DI INTERVENTO	SCENARIO DI BREVE PERIODO IMMEDIATA ATTUAZIONE - ENTRO 2016		SCENARIO DI MEDIO PERIODO - 2018		SCENARIO DI LUNGO PERIODO - 2020		COSTO DI INVESTIMENTO <sup>(1)</sup>	
	Intervento di progetto	N°	Intervento di progetto	N°	Intervento di progetto	N°		
Nuove infrastrutture e interventi da ultimo miglio					Prolungamento della bretella sud su via Nuova di Corva	9	€ 2.900.000,00	€ 3.500.000,00
					Collegamento via Villanova - via Nuova di Corva	11	€ 1.300.000,00	€ 1.500.000,00
					Prolungamento della complanare all'autostrada A28 su via Dogana	12	€ 850.000,00	€ 1.000.000,00
					Riqualificazione di viale Lino Zanussi	10	€ 300.000,00	€ 330.000,00
					Rotatoria all'intersezione tra viale Lino Zanussi, viale Treviso	10	€ 125.000,00	€ 160.000,00
				Rotatoria all'intersezione tra via Nuova di Corva, uscita/accesso A28	13		€ 150.000,00	€ 180.000,00
					Bretella via delle Grazie (Hotel Santin) - via Volt de Querini - via Udine - Soluzione 1 <sup>(16)</sup> Adeguamento innesto nuova viabilità su via delle Grazie Rotatoria all'intersezione tra via Mestre, via Nuova di Corva e la nuova infrastruttura Rotatoria all'intersezione tra via Volt de Querini, via Udine	14	€ 1.500.000,00	€ 1.800.000,00
				Nuovo by-pass in corrispondenza della Chiesa della Santissima tra via delle Grazie e via Mestre e attraverso via Mestre collegamento alla nuova bretella tra via Nuova di Corva e via Volt de Querini con conseguente pedonalizzazione della viabilità antistante la Chiesa - Soluzione 2 <sup>(16)</sup> Rotatoria all'intersezione tra via Mestre, via Nuova di Corva e la nuova infrastruttura Rotatoria all'intersezione tra via Volt de Querini, via Udine Rotatoria all'intersezione tra il nuovo by-pass, via Mestre, via San Giuliano	15	€ 1.500.000,00	€ 1.800.000,00	
I nodi intermodali					La valorizzazione dell'interporto e City Logistics	26		(15)
					Interventi per il nodo stazione	27		(3)
Interventi a carattere immateriale per favorire un nuovo riparto modale <sup>(17)</sup>					La centrale della mobilità	-		
					Portale informativo per l'incontro domanda/offerta (migliore occupazione dell'auto, organizzazione del viaggio intermodale: bus urb/extra/treno)	-		
					Interventi per favorire l'aumento dell'occupazione delle auto e il traffico parassita	-		
	Piano Segnaletica Bici Plan: avvio	-	Piano Segnaletica Bici Plan: consolidamento	-			€ 30.000,00	€ 50.000,00
							€ 500.000,00	€ 600.000,00

<sup>121</sup> I costi sono parametrici e riferiti ai soli lavori escluse le somme a disposizione dell'Amministrazione

<sup>122</sup> Costo totale dell'intervento 4,6 ÷ 5,6 Meuro

<sup>123</sup> Progetto del Comune di Pordenone

<sup>124</sup> Interventi da stimare nell'ambito dell'approfondimento della pianificazione della mobilità in area vasta

<sup>125</sup> Il costo degli interventi per la realizzazione delle zone 30 è stato assunto sulla base di esperienze analoghe comprendenti segnaletica verticale ed orizzontale e un set di interventi così composto:

*N. 3 piazze traversanti (25.000,00 € cad.)*

*N. 2 bulb outs comprensivi di palotti dissuasori di sosta  
(23.000,00 € cad.)*

*N. 4 attraversamenti pedonali (1.900,00 € cad.)*

*Segnaletica verticale (30 unit à)*

*Segnaletica orizzontale (100 mq)*

<sup>126</sup> Il costo comprende l'allargamento del marciapiede per 1,30 m e la demolizione del cordolo di delimitazione della pista ciclabile

<sup>127</sup> Il costo degli interventi non è quantificabile perché molto variabile in relazione al tipo di pedonalizzazione e ai materiali impiegati

<sup>128</sup> Progetto Europeo Regionale

<sup>129</sup> Progettazione definitiva della Provincia di Pordenone

<sup>130</sup> Il costo è riferito alla ciclabile su via Tessitura

<sup>131</sup> Parcheggio in costruzione

<sup>132</sup> Il costo comprende le postazioni di bike sharing

<sup>133</sup> Il costo comprende i 400 posti auto e le postazioni di bike sharing

<sup>134</sup> Il ridisegno e la riduzione di sosta al parcheggio Marcolin ha dei costi molto variabili in relazione al tipo di progetto eseguito

<sup>135</sup> L'intervento può avere costi di investimento molto variabili (Contributi comunitari Ministero dell'Ambiente - Comune di Pordenone)

<sup>136</sup> Interventi alternativi tra loro

<sup>137</sup> Il costo comprende: centrale operativa in grado di raccogliere e gestire le informazioni provenienti dai vari sottosistemi, elaborarle ed inviare istruzioni ai cartelli a messaggio variabile per indirizzare il traffico e per la disponibilità posti nei parcheggi, impianto di monitoraggio traffico ai varchi e sistema informazione all'utenza per viabilità e disponibilità posti ai parcheggi (PMV) ad esclusione del piano segnaletica Bici Plan

*La matrice degli interventi*

## OSSERVAZIONI PUMS

**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).

## CONSIDERAZIONI PUNTUALI TECNICHE IN MERITO:

Il PUMS di Pordenone ha seguito un rigoroso percorso di partecipazione; sono stati identificati i portatori di interesse e con loro si sono svolti oltre 60 incontri distribuiti in ben 24 giornate di cui si riportano le date e i principali soggetti ascoltati.

Calendario degli incontri svolti tra gennaio e novembre 2014		
N.	DATA	SOGGETTI E OGGETTO INCONTRI
1	15/01/2014	Apertura e lancio della partecipazione con incontro in Giunta, ufficio Mobilità e Ambiente, Polizia Municipale, incontri con gli incaricati al Piano Urbanistico e al Piano Energetico
2	16/01/2014	
3	17/01/2014	

Calendario degli incontri svolti tra gennaio e novembre 2014		
N.	DATA	SOGGETTI E OGGETTO INCONTRI
4	04/02/2014	Incontro con Provincia di Pordenone e Uffici Comunali
5	18/02/2014	Incontri con Regione Friuli Venezia Giulia, Uffici Comunali, Associazioni di categoria <b>tra cui A Ruota Libera e Legambiente</b>
6	19/02/2014	
7	12/03/2014	Giunta, tecnici Piano Regolatore, Piano Acustico, Piano Energetico
8	13/03/2014	
9	25/03/2014	Comuni di area Vasta, Arpa, Giunta, Uffici Comunali
10	26/03/2014	
11	15/04/2014	Comuni Area Vasta, Uffici Comunali, Maggioranza Consiliare, WWF, Associazione Commercianti , <b>Associazione A Ruota Libera</b>
12	16/04/2014	
13	27/05/2014	Tecnici Piano Regolatore, Associazioni, Giunta maggioranza
14	28/05/2014	
15	29/07/2014	Giunta, tecnici Comunali, tecnici del Piano Energetico, tecnici incaricati alla VAS
16	30/07/2014	
17	06/08/2014	Giunta, tecnici della VAS, tecnici Comunali
18	18/09/2014	Presentazione del Piano al Convegno su mobilità dolce e sicurezza stradale (2 giornate) <b>in collaborazione con A Ruota Libera</b>
19	19/09/2014	
20	15/10/2014	Incontro con il Piano Regolatore, tecnici della VAS
21	10/11/2014	Incontri con tecnici di Piano Regolatore, Piano Commercio, Piano Acustico, Maggioranza, Comuni Area Vasta, Associazioni di categoria, FIAB, tecnici della VAS , <b>Associazione A Ruota Libera</b>
22	11/11/2014	
23	17/12/2014	Giunta maggioranza
24	18/12/2014	Incontri con CDA Sviluppo e Territorio, Provincia di Pordenone, GSM e Unione Industriali e Confartigianato

Calendario degli incontri svolti tra gennaio e novembre 2014

A titolo di esempio con la sola Associazione A Ruota Libera di Pordenone sono stati effettuati ben 3 incontri partecipativi finalizzati a definire le azioni di Piano.

La bozza di PUMS é stata presentata in 2 giornate pubbliche (18 e 19 settembre 2014) all'intera cittadinanza.

## OSSERVAZIONI PUMS

### **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. 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".

## **CONSIDERAZIONI PUNTUALI TECNICHE IN MERITO:**

Per le azioni di monitoraggio, valutazione e revisione del Piano, il PUMS suggerisce e mette in campo ben 77 indicatori di seguito riportati.

Parte degli indicatori sono stati messi alla base della valutazione ambientale strategica (VAS).

A seguire si riporta la famiglia di indicatori configurati.

CRITERI E INDICATORI RACCOMANDATI PER VALUTARE GLI OBIETTIVI DI SALUTE NELLA VAS DEGLI STRUMENTI URBANISTICI		N°	* INDICATORI RICHIESTI ARPA/ASL	UNITÀ DI MISURA	SOGGETTO
Grado di Impegno della rete: numero di veicoli presenti sulla rete		6		veic/h	Ufficio mobilità
Rapporto modale	Spostamento a piedi	13*		spostamenti/h	
		14*		% oraria	
		15*		spostamenti/g	
		16*		% giornaliera	
		17*		spostamenti/h	
	Spostamento in bici	18*		% oraria	
		19*		spostamenti/g	
		20*		% giornaliera	
		21*		spostamenti/h	
	Spostamento in auto	22*		% oraria	
		23*		spostamenti/g	
		24*		% giornaliera	
		25*		spostamenti/h	
	Spostamento con mezzo pubblico	26*		% oraria	
		27*		spostamenti/g	
		28*		% giornaliera	
29*			n° passeggeri/anno		
TPL		30*		gr/h	
Consumo di carburante totale		31		gr/h	
NOx: quantità di ossidi di azoto e loro miscele		32		gr/h	
CO: quantità di monossido di carbonio		33		gr/h	
PM10: quantità di polveri sottili PM10		34		gr/h	
PTS: quantità di polveri totali sospese		35		gr/h	
CO2: quantità di anidride carbonica		36		gr/h	
N2O: quantità di monossido di azoto		37		gr/h	
CH4: quantità di metano		38*		si/no	
Piano della mobilità o del traffico		39*		si/no	
Piano di eliminazione delle barriere architettoniche		40*		mq totali	
Zone 30		41*		mq/abitante	
ZTL		42*		mq totali	
		43*		mq/abitante	
Altri interventi/esperienze innovativi di limitazione del traffico veicolare		44*		si/no	
Corsi preferenziali per i mezzi pubblici		45*		preferenziali/km totali viabilità urbana	
Servizio di pedibus		46*		n° itinerari	
		47*		km (lunghezza itinerari)	
Servizio di bicibus		48*		n° itinerari	
		49*		km (lunghezza itinerari)	
Mezzi pubblici a conduzione energetica alternativa		50*		n° mezzi	
percorsi protetti ciclabili		51*		km (lunghezza itinerari)	
percorsi protetti pedonali		52*		km (lunghezza itinerari)	
Nuove aree residenziali	servizio di pubblico trasporto	53*		si/no	
	Se no, distanza dalla fermata degli autobus urbani	54*		m	
	Se no, distanza dalla fermata degli autobus extraurbani	55*		m	
Nuove aree commerciali	servizio di pubblico trasporto	56*		si/no	
	Se no, distanza dalla fermata degli autobus urbani	57*		m	
	Se no, distanza dalla fermata degli autobus extraurbani	58*		m	
Nuove aree produttive	servizio di pubblico trasporto	59*		si/no	
	Se no, distanza dalla fermata degli autobus urbani	60*		m	
	Se no, distanza dalla fermata degli autobus extraurbani	61*		m	
numero di incidenti totali		62*		n°	Polizia Municipale e C.R.M.S.S. della RFVG
numero di incidenti che hanno coinvolto gli automezzi		63*		n°	
		64*		%	
numero di incidenti che hanno coinvolto le biciclette		65*		n°	
		66*		%	
numero di incidenti che hanno coinvolto i pedoni		67*		n°	
		68*		%	
numero di strade urbane di attraversamento nelle nuove aree residenziali		69*		n°	
Punti critici per incidentalità della viabilità Comunale: autostrade		70*		n°	
Punti critici per incidentalità della viabilità Comunale: strade statali		71*		n°	
Punti critici per incidentalità della viabilità Comunale: strade provinciali		72*		n°	
Punti critici per incidentalità della viabilità Comunale: strade comunali		73*		n°	
Punti critici per incidentalità della viabilità Comunale: piste ciclabili		74*		n°	
Punti critici per incidentalità della viabilità Comunale: percorsi pedonali		75*		n°	
Interventi programmati per risolvere le criticità		76*		n°	
Interventi eseguiti per risolvere le criticità		77*		n°	

## OSSERVAZIONI PUMS

### 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

### CONSIDERAZIONI PUNTUALI TECNICHE IN MERITO:

Per ciascuno degli interventi, e per i diversi scenari, sono state condotte analisi SWOT, anche sulla base delle numerosissime esperienze, dei risultati del micromodello e del macromodello di simulazione.

Si ritiene utile ricordare che una rigorosa analisi costi/benefici sul sistema infrastrutturale di una città delle dimensioni di Pordenone ha, da sola, un valore economico paragonabile alle risorse messa in campo dall'A.C. per il PUMS

### DECISIONE OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE (PUNTI 1-2-3-4-5-6-7):

Rispondendo alle osservazioni di carattere generale presentate dall'Ordine degli Architetti della Provincia di Pordenone e le successive osservazioni puntuali, che a seguire vengono contro dedotte specificatamente nel merito dei contenuti, si sottolinea la distinzione fondamentale tra percorso pianificatorio e progettazione degli interventi programmati.

La pianificazione lavora su larga scala (scale suggerite dal 25.000 fino al 5.000, solo eccezionalmente scale inferiori).

Le direttive sui piani del traffico (art. 36 del D.Lvo n. 285/1992) prevedono livelli inferiori, quando si elaborano, in cascata al PUMS, i piani particolareggiati attuati attraverso:

-PPTU (Piani Particolareggiati del Traffico Urbano con scale dal 5.000 al 1.000);

-PETU (Piani Esecutivi del Traffico Urbano con scale dal 500 al 200);

**é del tutto evidente che questo salto di scala non può essere contenuto all'interno del PUMS, né può essere oggetto di osservazione.**

Le affermazioni, fondate solo sulla lettura di una manualistica a tutti nota, non è poi misurata su casi concreti di piani redatti (P.G.T.U., P.U.M. e P.U.M.S.) e approvati in Italia e non viene considerata, da parte di Codesto Ordine, la relazione tra risorse messe a disposizione dalla Committenza e le attività di piano (solo a titolo di esempio si ricorda che una rigorosa analisi costi/benefici sul sistema infrastrutturale ha da sola un valore economico paragonabile alle risorse messa in campo dall'Amministrazione Comunale per il PUMS). Il tono e le modalità delle osservazioni sembrano poi voler dimostrare che é sufficiente il richiamo alle norme, e ai manuali, per redigere un buon Piano. Né si comprende la richiesta di nuove ed ulteriori indagini, quando possiamo con certezza affermare che la corposa indagine conoscitiva, realizzata per il PUMS di Pordenone, ha pochi riscontri nei piani italiani.

Un piano di Pordenone è fondato su esperienze concrete, dei tecnici Sintagma, su **problematiche affrontate e risolte** con successo in numerose città italiane. Riteniamo che le osservazioni fatte dall'Ordine degli Architetti siano viziate da pregiudizi e che non coincidano con l'incarico assegnato a Sintagma ed inoltre non trovano coerente corrispondenza con le varie fasi di pianificazione.

In merito alle osservazioni generali sulle caratteristiche del P.U.M.S. (punti 1 – 2 – 3 – 4 – 5 – 6 – 7 ), per quanto puntualmente riportato nelle considerazioni tecniche e nelle premesse su esposte, si ritengono le argomentazioni **NON ACCOGLIBILI.**

## OSSERVAZIONI SPECIFICHE ALLE PROPOSTE E ALLE AZIONI DI PIANO

### OSSERVAZIONI PUMS

#### **2) - 3) Campagna di indagine - 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.

### CONTRODEDUZIONI TECNICHE:

Il piano non é affatto incoerente sotto l'aspetto dei rilievi e delle indagini effettuate.

La campagna di indagine ha riguardato:

- il trasporto privato, tramite il conteggio automatico dei flussi veicolari sulla rete urbana ed extraurbana di Pordenone e della Conurbazione, le interviste agli automobilisti, in 24 sezioni, per un totale di 2.275 interviste, la stima dell'offerta e della domanda di sosta nel centro città e nei parcheggi in struttura;
- il trasporto pubblico, tramite i conteggi dei saliti e dei discesi del trasporto pubblico locale e del ferro, le interviste agli utenti in corrispondenza delle sei fermate principali (394 interviste ai saliti e 37 ai discesi) e alla stazione (219 interviste ai saliti e 40 ai discesi);
- le interviste ai cittadini, in particolare ai commercianti / artigiani (393 addetti intervistati in 149 attività commerciali) ed ai pedoni (302 interviste);
- la ciclabilità, tramite il conteggio automatico dei flussi ciclabili sulla rete ciclabile e viaria urbana, le indagini sulla propensione all'uso della bicicletta (1.245 interviste distribuite nelle varie polarità della città, di cui 1.104 a persone che dichiarano di utilizzare la bici).

Per i rilievi di traffico sono stati effettuati conteggi classificati di traffico nelle sezioni di Pordenone, Cordenons, Porcia, Roveredo di Piano, Fontanafredda, Fiume Veneto, San Quirino e Zoppola. In particolare, sono state monitorate 65 sezioni, per oltre 60 giorni di cui 13 al cordone esterno, 21 al cordone interno, 22 sezioni interne al Comune di Pordenone e 9 sezioni interne alla Conurbazione.

**Considerando le 52 sezioni bidirezionali, sono state indagate in totale 117 sezioni in tutta l'area vasta pordenonese.**

	Numero	Sezione	Località	Tipologia
Sezioni al cordone esterno	1	Via Repolle	Porcia	bidirezionale
	2	SP40 di Prata	Porcia - Casa Pilot	direzione Porcia
	3	SP25 di Tamai	Porcia - Villa Grilli	bidirezionale
	6	SP17 di Vigonovo	Fontanafredda - Zona Industriale La Croce	bidirezionale
	7	SP10 del Gorgazzo	Fontanafredda - loc.Ranzano	bidirezionale
	8	SP31 della Roiata	Fontanafredda	bidirezionale
	10	SR 251 della Val di Zoldo e Val Cellina	San Quirino	bidirezionale
	11	SP53 dei Magredi	San Quirino - Ponte Torrente Cellina	bidirezionale
	13	Via Piave	Cordenons	bidirezionale
	15	SS 13 Pontebbana	Zoppola - loc.Orcenico Inferiore	bidirezionale
	16	SP21 di Bannia	Fiume Veneto - loc. Villanova	bidirezionale
	17	SP6 del Sile	Fiume Veneto - loc. Pratulone	bidirezionale
	18	SP14 del Fiume	Fiume Veneto - loc. Cimpello	bidirezionale

*Elenco delle sezioni di rilievo dei flussi al cordone esterno*

	Numero	Sezione	Località	Tipologia
Sezioni al cordone interno	23	SP35	Pordenone	bidirezionale
	24	SR 251 della Val di Zoldo e Val Cellina	Pordenone	bidirezionale
	26	Via Chiavornicco	Cordenons - Zona Industriale	bidirezionale
	27	Via Bellasio	Pordenone	bidirezionale
	28	Via Piave	Pordenone	bidirezionale
	29	Via Stradelle	Pordenone	bidirezionale
	30	Via Maestra	Pordenone	bidirezionale
	31	SP 65	Pordenone - Casa Fregona	bidirezionale
	32	Via Montereale	Pordenone - loc.Comina	bidirezionale
	33	Via Roveredo	Roveredo di Piano - Ponte di Godes	direzione Pordenone
	34	Via Sant'Agnesa	Roveredo di Piano - Ponte di Godes	bidirezionale
	35	Via Mamaluch	Porcia	bidirezionale
	39	Via Burida	Pordenone	bidirezionale
	40	Via Castelfranco Veneto	Pordenone	bidirezionale
	41	Svincolo A28 Pordenone	Pordenone	entrata da via Nuova di Corva
	42	Svincolo A28 Pordenone	Pordenone	entrata da viale Treviso
	43	Svincolo A28 Pordenone	Pordenone	uscita per viale Treviso
	44	Svincolo A28 Pordenone	Pordenone	uscita per via Nuova di Corva
122	Via del Pedron	Pordenone - loc.Rorai Grande	bidirezionale	
123	Via Prà/Musil	Pordenone/Cordenons	dir.Torre e Z.I. Cordenons	
124	Nuova viabilità D'Andrea	Pordenone	dir.SS13	

*Elenco delle sezioni di rilievo dei flussi al cordone interno*

	Numero	Sezione	Località	Tipologia
Sezioni interne - Com.Pordenone	45	SS 13 Pontebbana - Viale Aquileia	Pordenone	dir.Venezia
	46	SS 13 Pontebbana - Viale Aquileia	Pordenone - loc.Torre	dir.Udine
	47	Viale della Libertà	Pordenone - loc.Torre	bidirezionale
	49	SS 13 Pontebbana - Viale Venezia	Pordenone	dir.Venezia
	50	SS 13 Pontebbana - Viale Venezia	Pordenone - loc.Immacolata Concezione	dir.Udine
	51	Via Maestra	Pordenone	bidirezionale
	52	Via Montereale	Pordenone	bidirezionale
	53	Viale M.Grigoletti	Pordenone	bidirezionale
	57	Via Cappuccini	Pordenone	bidirezionale
	58	Via della Dogana	Pordenone - loc.Vallenoncello	bidirezionale
	59	Strada Pramart	Pordenone - loc.Vallenoncello	bidirezionale
	60	Via Stradelle	Pordenone - loc. S.Antonio	bidirezionale
	61	Via Ungaresca	Pordenone	bidirezionale
	62	Via del Traverso	Pordenone	bidirezionale
	63	Via S.Quirino	Pordenone	bidirezionale
	64	Via Interna	Pordenone	bidirezionale
	66	Via Lino Zanussi	Pordenone - Zona Industriale Sud	bidirezionale
	67	Via Villanova di Sotto	Pordenone - Villa Cattaneo	bidirezionale
	68	Via Vittorio Veneto	Pordenone - loc.Torre	bidirezionale
	69	Via Grande	Pordenone - loc. S.Antonio	bidirezionale
70	Via Campagna	Pordenone	bidirezionale	
125	Via delle Caserme	Pordenone	dir. Viale Grigoletti	

*Elenco delle sezioni interne al Comune di Pordenone*

	Numero	Sezione	Località	Tipologia
Sezioni interne - Conurbazione	71	Via Brada Foenis	Cordenons	bidirezionale
	72	Via Ponte del Vado	Cordenons	bidirezionale
	73	Via Villa D'Arco	Cordenons	bidirezionale
	74	Via Maestra	Cordenons	bidirezionale
	75	Via Romans	Cordenons	bidirezionale
	76	SS 13 - Pontebbana	Porcia	bidirezionale
	77	Via Roma	Porcia	bidirezionale
	78	Via A.Gabelli	Porcia	bidirezionale
	80	Via Colombera	Porcia	bidirezionale

*Elenco delle sezioni interne alla Conurbazione*

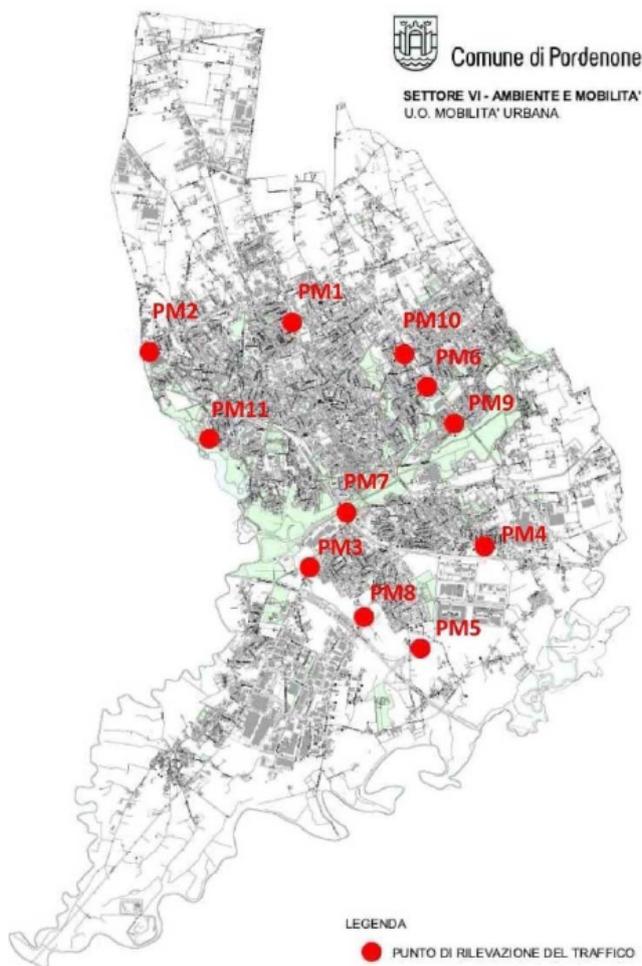
Per completare le attività legate allo studio della domanda di mobilità all'interno del territorio urbano ed extraurbano di Pordenone sono stati analizzati i dati di traffico monitorati da Comune di Pordenone e Provincia di Pordenone.

In particolare, il Comune di Pordenone dispone di una rete di undici postazioni fisse di monitoraggio dei flussi di traffico, distinguendo per corsia, classe veicolare ed indicando l'orario del passaggio.

Attraverso la raccolta dati annuale dei flussi di traffico da parte del Comune di Pordenone, è stato possibile un confronto negli ultimi 4 anni, analizzando l'andamento del traffico veicolare dall'anno 2010 ad oggi, in 4 sezioni:

- PM1 – Via Montereale;
- PM2 – Viale Grigoletti;
- PM3 – Viale Treviso;
- PM4 – Via Udine.

Per i risultati sul confronto dei flussi nelle sezioni citate, si rimanda all'Allegato 3 - Sezioni storiche: anni 2010, 2011, 2012, 2013 e 2014.



Sezioni di rilevamento dei flussi del Comune di Pordenone

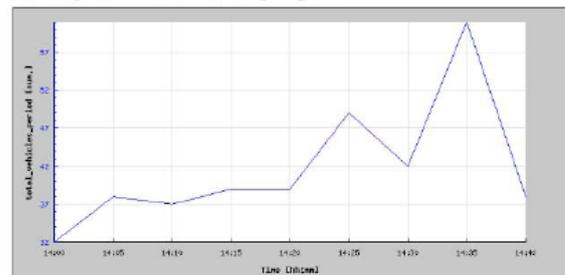
	Numero	Sezione
Postazioni Comune Pordenone	PM1	Via Montereale
	PM2	Viale Grigoletti
	PM3	Viale Treviso
	PM4	Via Udine
	PM5	Via del Bosco
	PM6	Viale della Libertà
	PM7	Viale Pola
	PM8	Via Nuova di Corva
	PM9	Via Reveldole
	PM10	Via San Valentino
	PM11	Via Tessitura

Sezioni di rilevamento dei flussi del Comune di Pordenone

TrafficBOOK

50111 Report centralina

PIR2 - Viale Grigoletti 14:00 24/06/2013 - 17:00 24/06/2013 total\_vehicles\_generated



Report in uscita per la postazione B – Via Grigoletti

## DECISIONE:

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **NON ACCOGLIBILE**.

## OSSERVAZIONI PUMS

### **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 Trenitalia.

#### **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.

#### **CONTRODEDUZIONI TECNICHE:**

Gli spunti contenuti nel PUMS sono in corso di approfondimento con tutti i comuni della Conurbazione; già in fase di analisi le varie amministrazioni locali furono coinvolte e il lavoro è proseguito anche in fase di proposta progettuale prova ne è il fatto che alcuni di essi hanno provveduto ad affidare l'incarico per la redazione del proprio PUT utilizzando anche i risultati della analisi del PUMS di Pordenone. Sui temi dell'area vasta è stato chiesto il coordinamento della Regione FVG in particolare sulla proposta di realizzare un sistema ferroviario metropolitano da Gemona – Maniago – Sacile – Pordenone - Casarsa.

Il Comune di Pordenone sul tema sta organizzando una giornata di studio.

Si concorda, come riportato negli ultimi capoversi della relazione di progetto, sulla necessità che le ipotesi debbano essere approfondite con uno specifico studio di fattibilità, che indaghi i costi di investimento e gestione, coinvolgendo la Regione Friuli Venezia Giulia e i Comuni interessati di scala vasta.

#### **DECISIONE:**

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **PARZIALMENTE ACCOGLIBILE** senza apportare modifiche agli elaborati di Piano.

## OSSERVAZIONI PUMS

### 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.

### CONTRODEDUZIONI TECNICHE:

Il PUMS di Pordenone attraverso il modello di simulazione, messo a punto, ha semplicemente valutato i traffici attratti dalla grande viabilità esprimendo giudizi ponderati, ma decisi, circa l'efficacia dei vari tratti di nuova viabilità.

Dal modello si evince chiaramente il differente utilizzo e la diversa efficacia dei tratti della grande viabilità. Si ritiene comunque, di concordare, per le considerazioni sopra espresse, sulla necessità di condivisione delle previsioni viabilistiche di ampia scala, per la verifica costi/benefici e sostenibilità, con i Comuni interessati e la Regione Friuli Venezia Giulia.

### DECISIONE:

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **PARZIALMENTE ACCOGLIBILE senza apportare modifiche agli elaborati di Piano.**

## OSSERVAZIONI PUMS

### 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.

#### CONTRODEDUZIONI TECNICHE :

Gli interventi previsti dal PUMS alleggeriscono il tratto urbano della S.S. 13 ed il Ring. Si riportano le assegnazioni e le differenze che in modo evidente sostengono la bontà degli interventi proposti.

Focalizzando l'attenzione sul tratto urbano della S.S. 13 i risultati delle assegnazioni sono i seguenti:

- tratto SS 13 tra la SP 38 e la SP 74:

- 771 veic.eq./h in direzione Sacile (- 43 veic.eq./h);
- 1226 veic.eq./h in direzione Pordenone (- 38 veic.eq./h);

- tratto SS 13 tra via Budoia e viale D'Aviano:

- 901 veic.eq./h in direzione Sacile (- 43 veic.eq./h);
- 1015 veic.eq./h in direzione Pordenone (- 35 veic.eq./h);

- tratto SS 13 tra via A. Volta e via G. Galilei:

- 1114 veic.eq./h in direzione Sacile (- 26 veic.eq./h);
- 951 veic.eq./h in direzione Fiume Veneto (- 139 veic.eq./h);

- tratto SS 13 viale Aquileia:

- 953 veic.eq./h in direzione Pordenone (- 42 veic.eq./h);
- 813 veic.eq./h in direzione Fiume Veneto (- 8 veic.eq./h);

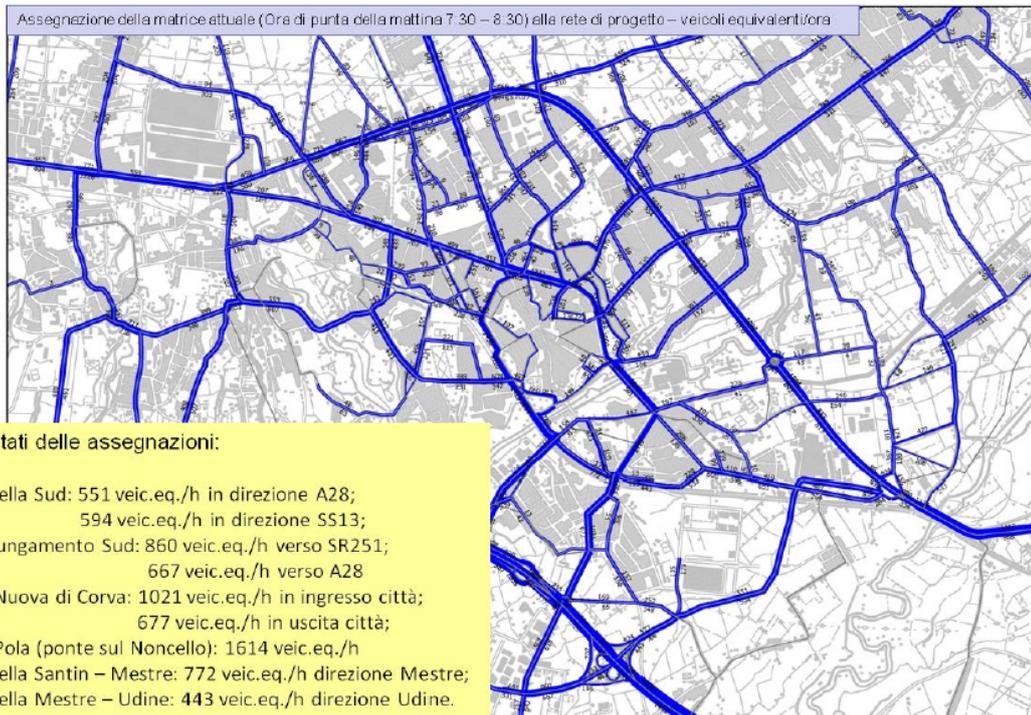
- tratto SS 13 Ponte Meduna:

- 1417 veic.eq./h in direzione Pordenone (- 80 veic.eq./h);
- 966 veic.eq./h in direzione Fiume Veneto (- 162 veic.eq./h).

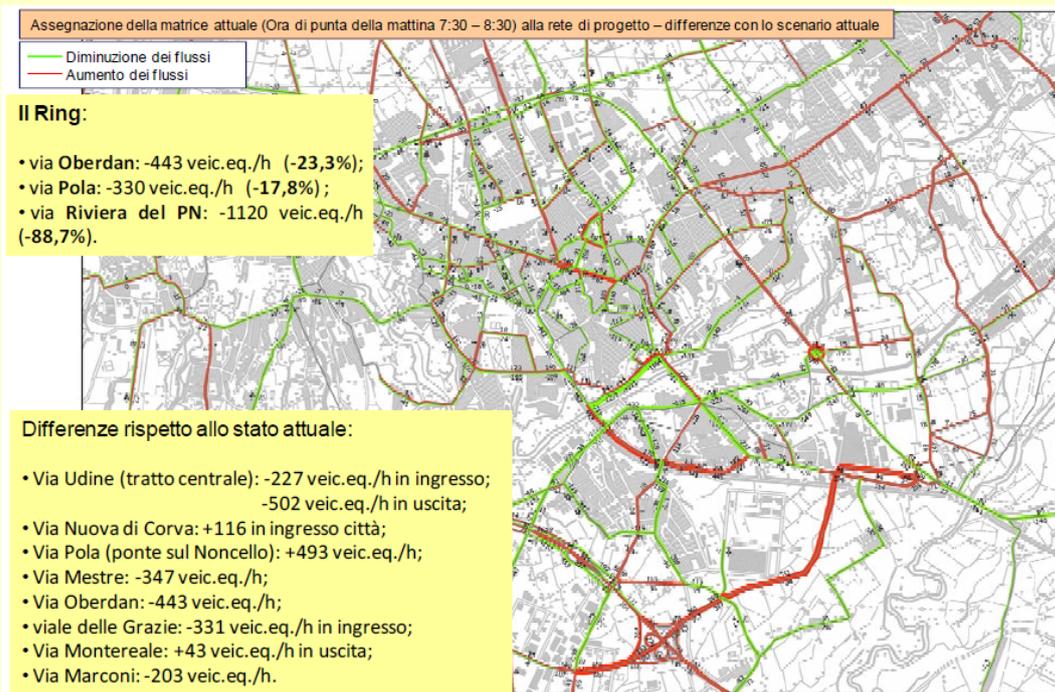
Focalizzando l'attenzione sull'area centrale della città, i risultati delle assegnazioni e del calcolo delle differenze rispetto alla situazione attuale, evidenziano una diversa distribuzione del traffico veicolare.

In particolare le viabilità del Ring:

- via Riviera del Pordenone: 144 veic.eq./h (- 1120 veic.eq./h) (dopo avvenuta inversione di marcia);
- viale Dante Alighieri primo tratto: 1094 veic.eq./h (- 224 veic.eq./h);
- viale Dante Alighieri secondo tratto: 1168 veic.eq./h (- 231 veic.eq./h);
- viale Marconi:  
1272 veic.eq./h verso ovest (-203 veic.eq./h rispetto all'attuale);  
865 veic.eq./h verso est;
- via Oberdan primo tratto: 986 veic.eq./h (- 338 veic.eq./h);
- via Oberdan secondo tratto: 1458 veic.eq./h (- 443 veic.eq./h);
- via Pola primo tratto: 1520 veic.eq./h (- 330 veic.eq./h);
- via Pola secondo tratto: 1614 veic.eq./h (- 167 veic.eq./h);
- Ponte Marchi:  
direzione viale delle Grazie: 1614 veic.eq./h (+493 veic.eq./h rispetto all'attuale);  
direzione via Pola: 768 veic.eq./h (-719 veic.eq./h rispetto allo stato attuale).



Assegnazione della matrice attuale (OdP 7:30 – 8:30) alla rete di progetto – veicoli equivalenti/ora



Assegnazione della matrice attuale (OdP 7:30 – 8:30) alla rete di progetto – differenze con lo scenario attuale

## DECISIONE:

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **NON ACCOGLIBILE**.

## OSSERVAZIONI PUMS

### 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.

#### CONTRODEDUZIONI TECNICHE:

Sono state rappresentate, in modo chiaro e leggibile, su tavole di grande formato A0:

- il Biciplan;
- il sistema della mobilità dolce.

Il biciplan allegato al PUMS nel suo disegno di rete ha considerato anche le previsioni ciclabili dei Comuni contermini in modo che vi sia la giusta coerenza tecnica di rete come indicato nell'osservazione, si concorda per altro, in accordo con l'osservante, che, a detta coerenza tecnica, debba corrispondere una programmazione degli interventi condivisa con i Comuni interessati.

#### DECISIONE:

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **PARZIALMENTE ACCOGLIBILE senza apportare modifiche agli elaborati di Piano.**

## OSSERVAZIONI PUMS

### 4.6) Costruzione di un sistema di politiche integrate bike-sharing, car-sharing e carpooling 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.

### CONTRODEDUZIONI TECNICHE:

Come già specificato nel punto 4.1 e 4.2 le politiche di area vasta, che tra l’altro esulano dall’incarico del PUMS di Pordenone, sono in corso di approfondimento tra i vari comuni e con la Regione FVG.

Si ribadisce che il PUMS non è un piano esecutivo come il PUT bensì un piano-processo che si prefigge anche grandi obiettivi sulla mobilità di vasta area. Alcuni di questi obiettivi, per i quali è stata tracciata una linea di indirizzo, richiederanno, si concorda, un adeguato approfondimento tematico nelle sue fasi esecutive (PUT; PGTU; PPE e PETU).

### DECISIONE:

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l’osservazione **PARZIALMENTE ACCOGLIBILE senza apportare modifiche agli elaborati di Piano.**

## OSSERVAZIONI PUMS

### 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.

## CONTRODEDUZIONI TECNICHE:

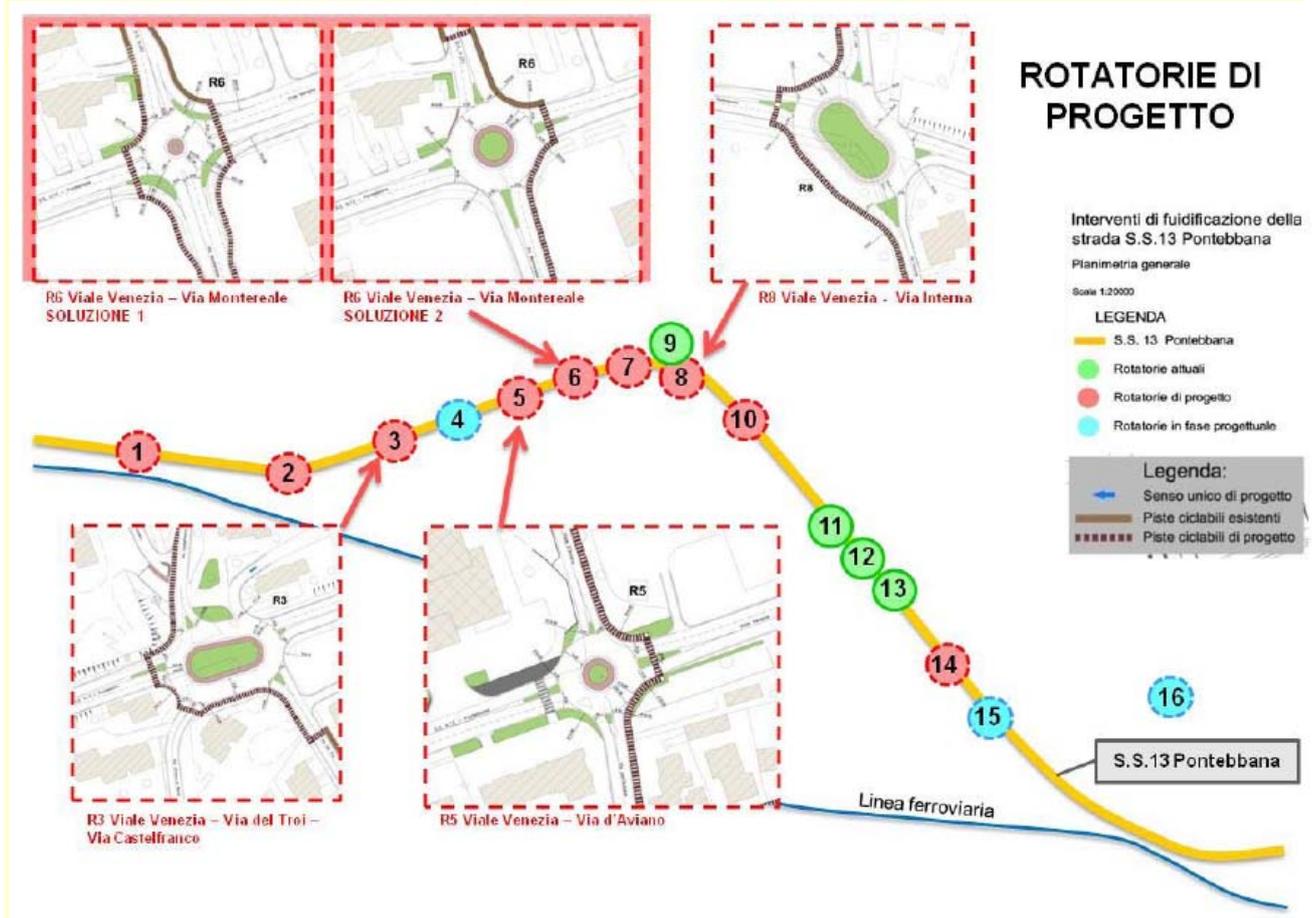
Il PUMS riguarda il Comune di Pordenone e si limita a rappresentare gli interventi che ricadono nell'area di studio. Gli spunti contenuti nel PUMS di Pordenone e che riguardano l'Area Vasta sono in corso di approfondimento con tutti i comuni della Conurbazione coinvolti. In tale cornice sarà verificata la coerenza della proposta di riclassificare la SS 13 con le previsioni del Comune di Porcia, nel rispetto delle autonome pianificatorie dei singoli enti locali.

Il Biciplan allegato al PUMS rappresenta la prima fase attuativa di un disegno di rete di tipo "radiale" dalla periferia al Centro cittadino e dai comuni limitrofi al Centro cittadino.

Questo disegno di rete, supportato dalla cospicua mole di dati analitici raccolti sulla ciclabilità, potrà in futuro sviluppare altre dorsali con idonei approfondimenti sia legati alla mobilità sistemica e sia alla mobilità turistica e per il tempo libero. Sulla scorta dei dati analitici raccolti non si evidenziano livelli di utilizzo e funzionalità tali da prevedere nel breve e medio termine tratti ciclabili lungo la statale 13.

In corrispondenza delle rotatorie lungo la SS 13 approfondite nel PUMS sono state inserite le piste ciclabili di progetto di collegamento con quelle esistenti, come riportato nello schema a seguire.

Le proposte di Piano dovranno essere opportunamente approfondite e definite nei dettagli progettuali in sede di Piani Particolareggiati, Piani Esecutivi. Il livello di approfondimento condotto, ben oltre i requisiti di un Piano della Mobilità, consente comunque di verificare la fattibilità dell'intervento in modo da programmare gli approfondimenti successivi.



Interventi di fluidificazione della S.S. 13 Pontebbana e delle viabilità limitrofe - Rotatorie di progetto

**DECISIONE:**

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche e considerando che in futuro potrebbe essere previsto un progetto di riqualificazione generale della SS13 che consideri anche la realizzazione di piste ciclabili, si ritiene l'osservazione **PARZIALMENTE ACCOGLIBILE senza apportare modifiche agli elaborati di Piano.**

## OSSERVAZIONI PUMS

### 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..

### CONTRODEDUZIONI TECNICHE:

Nel capitolo è chiaramente riportato la necessità che il nuovo ponte accolga anche la ciclabile bidirezionale e nel Biciplan è altrettanto evidente il raccordo tra la ciclabile di Pordenone (itinerario 3 del Biciplan – via Udine) e i comuni di Fiume Veneto e Zoppola; comuni con i quali sono stati effettuati incontri di coordinamento per le politiche comuni di mobilità sostenibile.

Il Comune di Pordenone si attiverà e si farà portavoce degli altri comuni della Conurbazione per concretizzare quanto già chiaramente riportato nel PUMS.

### DECISIONE:

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **PARZIALMENTE ACCOGLIBILE** e si apportano le modifiche conseguenti agli elaborati di Piano di seguito specificati:

- BBMPR20 – il progetto: pag 49 e 50;

## OSSERVAZIONI PUMS

### 5) PARTIRE DAL CENTRO: LE ZTL E LE AREE PEDONALI

a) 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 d'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.

#### **CONTRODEDUZIONI TECNICHE:**

Si condividono le osservazioni contenute nei punti a, b, c, d. nell'intesa che le indicazioni proposte saranno tenute in considerazione nelle fasi attuative delle previsioni del P.U.M.S.. Si ricorda che i Piani della Mobilità vanno attuati secondo 2 livelli di approfondimento:

- P.P.T.U. (Piani Particolareggiati del Traffico Urbano)
- P.E.T.U. (Piani Esecutivi del Traffico Urbano)

I contenuti sono chiaramente descritti dalle direttive alle quali si rimanda per i necessari approfondimenti. Il percorso tra pianificazione urbanistica e della mobilità ha permesso una copianificazione integrata tra i diversi strumenti nel rispetto delle specifiche competenze e professionalità

#### **DECISIONE:**

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **PARZIALMENTE ACCOGLIBILE senza apportare modifiche agli elaborati di Piano.**

## OSSERVAZIONI PUMS

### 6) LA MOBILITA' 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.

#### CONTRODEDUZIONI TECNICHE:

La ciclabile intercomunale Porcia Pordenone è stata oggetto di specifici incontri anche con Associazione A Ruota Libera di Pordenone.

Incontri e proposte alternative, portate in partecipazione, hanno fatto preferire la soluzione riportata nel PUMS.

Questo perché l'istituzione del senso unico su via Cappuccini, presentata in fase iniziale come possibile scenario, è stata decisamente esclusa dai diversi soggetti che hanno partecipato ai tavoli di concertazione (cittadini, associazioni, quartiere, commissione consiliare, azienda di pubblico trasporto).

La realizzazione di un senso unico, come previsto nella citata proposta risalente al 2007, andrebbe a penalizzare, con incremento di traffico, via San Vito e via dello Stadio e per poter essere attuata necessiterebbe di una nuova strada a due corsie di marcia ad est dell'attuale cimitero tagliando in due un'area a servizi: la soluzione non appare certo vocata alla sostenibilità ambientale.

#### **DECISIONE:**

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **NON ACCOGLIBILE**.

## OSSERVAZIONI PUMS

### 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.

### CONTRODEDUZIONI TECNICHE :

La ciclabile intercomunale é stata oggetto di specifici incontri anche con l'Associazione A Ruota Libera di Pordenone.

Si ritiene che per le geometrie presenti, in via Udine, la previsione di una ciclabile bidirezionale a 2,50 metri con marciapiede (nel breve periodo) rappresenti la soluzione ottimale.

Per le osservazioni puntuali si rimanda ai successivi piani particolareggiati ed esecutivi da elaborare dopo l'approvazione del PUMS in Consiglio Comunale.

Nel capitolo "La risoluzione del nodo di Ponte Meduna" é chiaramente riportato la necessità che il nuovo ponte accolga anche la ciclabile bidirezionale e nel Biciplan é altrettanto evidente il raccordo tra la ciclabile

di Pordenone (itinerario 3 del Biciplan – via Udine) e i comuni di Fiume Veneto e Zoppola; comuni con i quali sono stati effettuati incontri di coordinamento per le politiche comuni di mobilità sostenibile.

#### **DECISIONE:**

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **PARZIALMENTE ACCOGLIBILE** e si apportano le modifiche conseguenti agli elaborati di Piano di seguito specificati:

- BBMPR20 – il progetto: pag 72;

## OSSERVAZIONI PUMS

### 6.2) 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.

#### **CONTRODEDUZIONI TECNICHE:**

Il completamento della rete ciclabile è stata oggetto di specifici incontri anche con Associazione A Ruota Libera di Pordenone.

Il livello di approfondimento della pianificazione è stato superato dall'impostazione progettuale del Piano. Non si ritengono necessari, in questa fase di programmazione degli interventi, approfondimenti e revisioni della geometria e dello schema funzionale delle soluzioni proposte poiché quest'ultime dovranno essere opportunamente approfondite e definite nei dettagli progettuali in sede di Piani Particolareggiati, Piani Esecutivi. Il livello di approfondimento condotto, ben oltre i requisiti di un Piano della Mobilità, consente comunque di verificare la fattibilità dell'intervento in modo da programmare gli approfondimenti successivi.

Il P.U.M.S. propone, al fine di ridurre la congestione nelle aree urbane e, per contro, aumentare la sicurezza, soprattutto dell'utenza debole, l'istituzione di Zone 30, sia nelle aree più centrali della città che nei borghi o nei quartieri esterni: per l'individuazione delle zone 30 si è prima passati attraverso la definizione della nuova classificazione viaria della città. E' stata effettuata una prima individuazione, delle zone 30, attingendo alla classifica funzionale e focalizzando l'attenzione agli spazi interni e/o al contorno della viabilità locale.

A contorno del nucleo centrale, già regolato con diverse limitazioni alla circolazione veicolare, dall'Area Pedonale alla Zona a Traffico Limitato, viene inserita una grande Zona 30, comprensiva di tutta l'area interna al Ring.

All'esterno dei viali di circonvallazione, si individuano alcuni borghi/quartieri dove proporre l'istituzione del limite a 30 Km/h.

Nelle "zone 30" è permessa la compresenza dei veicoli privati insieme all'utenza debole, ma con specifiche regole di circolazione.

Sono aree della città in cui, anche secondo il codice della strada, la mobilità dolce, e i soggetti ad esse collegati (pedoni e ciclisti), è equiparata alla mobilità veicolare.

Non è necessario disegnare, o realizzare costose piste ciclabili, occorre definire porte di ingresso/uscite, con segnaletica verticale ed orizzontale e in questi spazi il ciclista può muoversi liberamente con gli stessi diritti di precedenza dell'automobilista.

**L'istituzione delle Zone 30 permetterà inoltre di approfondire in via prioritaria il tema delle "Strade Scolastiche" ponendo particolare attenzione alle potenzialità di protezione e limitazione del traffico nelle aree di accesso e prossimità delle scuole presenti nelle zone individuate.**

Le proposte dovranno essere opportunamente approfondite e definite nei dettagli progettuali in sede di Piani Particolareggiati, Piani Esecutivi.

Nel Piano viene comunque inserito, in accoglimento anche dell'osservazione proposta dall'Arch Manchiaro, un itinerario ciclabile a servizio degli istituti scolastici superiori seguendo questo itinerario: via Matteotti (da realizzare), via San Quirino/via Concordia (realizzato), via Interna (realizzato), sovrappasso SS13 e innesto su via Ferraris (finanziato), pensando anche ad un'eventuale prosecuzione lungo via Stradelle e quindi ad un logico "aggancio" funzionale con il Comune di Cordenons (vedi planimetria allegata all'osservazione dell'Arch. Manchiaro BBMP0S10).

Per quanto riguarda il percorso ciclopedonale di connessione dal parcheggio di interscambio della Fiera all'area centrale il PUMS propone 2 soluzioni (nuovo sottovia ciclopedonale e soluzione alternativa con utilizzo del sottovia esistente su viale delle Grazie) che si innestano sulla ciclabile esistente di via Pola e che proseguono verso l'area del Marcolin, la stazione ferroviaria e il centro storico in raccordo con la ciclabile di progetto di via Pola. Il PUMS propone anche l'allargamento del ponte su via Pola per l'inserimento, oltre al marciapiede, della pista ciclabile.

Nella soluzione con il nuovo sottovia è prevista la realizzazione di una piazza traversante all'intersezione con via Pola e l'eventuale prosecuzione lungo l'argine per raggiungere il Ponte pedonale della Santissima (ad oggi ciclopedonale).

#### **DECISIONE:**

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **PARZIALMENTE ACCOGLIBILE** e si richiamano le modifiche agli elaborati di Piano di cui all'osservazione n°4 dell'Arch. Manchiaro.

## OSSERVAZIONI PUMS

### 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 fruiscano 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.

### CONTRODEDUZIONI TECNICHE:

Spetterà al biciplan nella sua fase esecutiva-attuativa valutare le performances dell'implementazione del servizio bike sharing; servizio che attualmente sta dando ottimi riscontri in particolare quello con prelievo a tessera. I dati sull'utilizzo, molto incoraggianti, sono alla base della proposta di implementazione del sistema contenuta nel PUMS. Il riscontro positivo ha suggerito anche di inserire nel PISUS l'implementazione del sistema presso il nuovo parcheggio scambiatore della Fiera e già si stanno attuando le adeguate predisposizioni impiantistiche.

### DECISIONE:

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **PARZIALMENTE ACCOGLIBILE** senza apportare modifiche agli elaborati di Piano.

## OSSERVAZIONI PUMS

### 7) PORDENONE CITTÀ SICURA

a) 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.

### CONTRODEDUZIONI TECNICHE:

Sono stati analizzati i luoghi con gli incidenti più gravosi, in totale, e nel triennio (e non di un solo anno) e per questi 5 punti neri sono stati condotti approfondimenti progettuali specifici.

L'elaborazione è stata compiuta sulla base dei dati forniti dalla Polizia Municipale (anni 2011/2013).

Per le zone comprese tra la via De Paoli e via Oberdan sono stati chiaramente indicati interventi di moderazione del traffico (zone 30) ed è in corso la progettazione esecutiva per la messa in sicurezza dell'incrocio tra via De Paoli e via Oberdan oltre all'approfondimento progettuale della ciclabile lungo via Oberdan con la sistemazione dell'incrocio con via Della Ferriera. La zona di via Dante sarà anch'essa ricompresa nelle zone di moderazione prevista dal PUMS e verrà data continuità alla ciclabile per completare il "Cicloring".

### DECISIONE:

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **PARZIALMENTE ACCOGLIBILE** senza apportare modifiche agli elaborati di Piano.

## OSSERVAZIONI PUMS

### 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.

#### CONTRODEDUZIONI TECNICHE:

Si concorda sulla necessità di procedere ad un'attenta riprogettazione degli spazi stradali finalizzata alla riduzione della velocità e ad una migliore convivenza dei diversi utenti. Si darà attuazione a quanto sopra esplicitato attraverso i contenuti previsti dalle direttive specifiche del Codice della Strada (art. 36 D. Lgs. n. 285/1992).

#### DECISIONE:

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **ACCOGLIBILE** sotto l'aspetto della condivisione degli obiettivi e dei risultati finali da perseguire.

## OSSERVAZIONI PUMS

### 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 amancare 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.

#### **CONTRODEDUZIONI TECNICHE:**

Le analisi condotte e gli scenari proposti si ritengono assolutamente adeguati al livello di pianificazione commissionato dall'Amministrazione Comunale. Approfondimenti e specifiche elaborazioni, naturalmente possibili, esulano dall'incarico.

Gli approfondimenti saranno oggetto di specifici piani esecutivi di settore qualora si rendessero necessari (PUP) ed in quella sede potranno essere considerati i suggerimenti contenuti nell'osservazione.

#### **DECISIONE:**

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **PARZIALMENTE ACCOGLIBILE senza apportare modifiche agli elaborati di Piano.**

## OSSERVAZIONI PUMS

### **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 "impone 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.

#### CONTRODEDUZIONI TECNICHE:

- Gli approfondimenti richiesti su via Cossetti sono propri di piani esecutivi e particolareggiati.
- Non si condividono le considerazioni su via S. Quirino ritenendo valida la soluzione proposta del PUMS rimandando all'ampia analisi modellistica che si compone di tre modelli di micro-simulazione che mettono in relazione i flussi di traffico sistematici con il traffico indotto dagli istituti scolastici presenti nell'area.
- Su via Marconi rimangono valide le proposte di Piano e si rimanda a specifici studi (Piani Particolareggiati ed Esecutivi) per gli approfondimenti necessari e già evidenziati nella relazione generale; si chiarisce tuttavia che il ripristino del doppio senso su viale Marconi ha lo scopo principale di creare una "resistenza" ai flussi veicolari che nel tempo troveranno deviazioni in altri quadranti della città secondo il principio della "scelta del migliore itinerario possibile";

#### DECISIONE:

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **NON ACCOGLIBILE**.

## OSSERVAZIONI PUMS

### 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.

### CONTRODEDUZIONI TECNICHE:

Relativamente al collegamento tra via Volt de Querini e via Nuova di Corva si richiamano le controdeduzioni tecniche di cui alla precedente osservazione N°3.

Come specificato ai punti precedenti il PUMS di Pordenone è un piano strategico improntato alla sostenibilità. La caratterizzazione del PUMS, sotto il profilo ambientale ed emissivo, è avvenuta comparando la situazione attuale con gli scenari di progetto.

Nello specifico, nel lungo periodo, è stata simulata la Bretella Sud, tra Ponte Meduna e l’autostrada, in grado di drenare il traffico di attraversamento nel quadrante sud-orientale della città e sono stati simulati gli interventi infrastrutturali previsti dal Piano quali: il prolungamento della bretella sud su via Nuova di Corva, il prolungamento della complanare all’autostrada A28 su via Dogana, la riqualificazione di viale Lino Zanussi e la bretella via delle Grazie - via Udine (via Volt de Querini) attraverso il by-pass in corrispondenza della Chiesa della Santissima.

Attraverso il modello di simulazione, a partire dai flussi veicolari assegnati alla rete di progetto, è stato possibile determinare, per i diversi scenari, i consumi e le emissioni di inquinanti legate al traffico veicolare. Occorre precisare che in seguito all'accoglimento dell'osservazione N°5 dell'ing. Toneguzzi si propone di stralciare il collegamento tra via Villanova e via Nuova di Corva dal PUMS.

Per quanto riguarda la nuova viabilità di connessione tra via della Grazie, via Volt de Querini e via Udine si conferma la previsione viabilistica stralciando il solo tratto previsto tra via Nuova di Corva e la rotatoria del “Santin”; tuttavia la realizzazione del tracciato stradale da via Udine ( via Volt de Querini) sino a via Nuova di Corva sarà valutata a posteriori dopo che l’entrata in funzione della Bretella Sud (ed il suo proseguimento sino a connettersi con l’Opitegina) avrà dimostrato o meno la capacità di drenare traffico parassita alleggerendo il nodo di Borgo Meduna. Comunque sia qualsiasi intervento si rendesse necessario (strada o pista ciclabile) lo stesso dovrà tenere conto degli elementi migliorativi e protettivi indicati nell’osservazione dai cittadini. Nel frattempo l’Amministrazione si impegna a monitorare i flussi di traffico e le velocità transitanti lungo via Mestre e via Nuova di Corva.

### DECISIONE:

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l’osservazione **PARZIALMENTE ACCOGLIBILE** senza apportare modifiche agli elaborati di Piano.

## OSSERVAZIONI PUMS

### 12) I NODI INTERMODALI E CITY LOGISTICS

a) 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..

### CONTRODEDUZIONI TECNICHE:

Gli approfondimenti contenuti nel P.U.M.S. di Pordenone si ritengono in linea con il livello di pianificazione commissionato.

Gli approfondimenti sulla tematica, che risulta complessa anche perché coinvolge diversi attori economici e la pubblica amministrazione nei diversi livelli decisionali (Regione e Comune), saranno oggetto di specifici piani esecutivi di settore e in quella sede potranno essere considerati i suggerimenti contenuti nell'osservazione.

### DECISIONE:

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **PARZIALMENTE ACCOGLIBILE senza apportare modifiche agli elaborati di Piano.**

## OSSERVAZIONI PUMS

### 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 né raffrontabili né 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.

### CONTRODEDUZIONI TECNICHE:

I progettisti del PUM ritengono assolutamente adeguato il livello di analisi condotte (peraltro molto dettagliate) e la proposta scaturita. Altre e ulteriori indagini possono essere effettuate ma su livelli di Piano Particolareggiato e/o Piano Esecutivo.

In quella sede potranno essere considerati i suggerimenti contenuti nell’osservazione.

### DECISIONE:

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l’osservazione **PARZIALMENTE ACCOGLIBILE senza apportare modifiche agli elaborati di Piano.**

## OSSERVAZIONI PUMS

### 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.

### CONTRODEDUZIONI TECNICHE:

Le oltre 1240 interviste, specificatamente effettuate per capire la propensione alla ciclabilità, danno indirizzi e suggerimenti fatti propri dal piano e messe alla base del biciplan di Pordenone.

Si ritiene condivisibile e quindi accettabile la proposta di prevedere, o meglio di suggerire, 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. Si concorda con la tipologia suggerita dall'osservazione degli stalli da realizzare nelle aree pubbliche (ad "U" rovesciata)

### DECISIONE:

Per quanto sopra riportato dalle controdeduzioni tecniche si ritiene l'osservazione **PARZIALMENTE ACCOGLIBILE senza apportare modifiche agli elaborati di Piano.**



 **Sintagma**

Via Roberta, 1 – 06132 S.Martino in Campo (PG)  
C.F. e P.IVA 01701070540 - N.Iscriz.Trib. di Perugia 18432  
Tel. 075/609071 Fax 075/6090722  
E-mail: [sintagma@sintagma-ingegneria.it](mailto:sintagma@sintagma-ingegneria.it) - [www.sintagma-ingegneria.it](http://www.sintagma-ingegneria.it)