



COMUNE DI UDINE

Soggetto realizzatore per conto dell'
AMBITO METROPOLITANO

COSTITUITO DALL'ASSOCIAZIONE TRA I COMUNI DI
UDINE, CAMPOFORMIDO, POZZUOLO DEL FRIULI, TAVAGNACCO
("Ambito per lo Sviluppo Territoriale" ai sensi dell'art. 25 della L.R. 1/2006)

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' PER L'AREA UDINESE



Sintesi non tecnica

Ottobre 2011

INDICE

PREMESSA	2
1. OBIETTIVI DEL PUM (PIANO URBANO DELLA MOBILITA').....	2
1.1. Interventi e azioni previste	2
2. OBIETTIVI E SCOPO DELLA VAS (VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA)	4
2.1. Integrazione con il PRGC	4
2.2. Articolazione del rapporto ambientale	4
3. VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA'	5
4. ANALISI DI COERENZA.....	6
5. IL PROGETTO DI MONITORAGGIO	6
6. LA PARTECIPAZIONE	6

PREMESSA

La **sintesi non tecnica** è un documento richiesto dalla normativa ambientale per portare a conoscenza del pubblico interessato gli esiti del rapporto ambientale con un linguaggio non specificato ne tecnico.

Il documento presente ottempera quindi a tale necessità illustrando brevemente la natura del **piano urbano della mobilità** (PUM); gli interventi e le azioni da esso previste; gli obiettivi e gli scopi della **valutazione ambientale strategica** (VAS); l'articolazione del **rapporto ambientale**; la valutazione di sostenibilità ambientale delle scelte del PUM; l'analisi di coerenza tra questo piano ed altri piani che agiscono sul territorio; il progetto di monitoraggio del PUM e il processo di partecipazione che si è sviluppato nel corso della formazione del piano stesso.

1. OBIETTIVI DEL PUM (PIANO URBANO DELLA MOBILITA')

Il piano urbano della mobilità (PUM) è un atto di pianificazione generale che il Comune adotta per prevedere interventi e azioni per la mobilità di persone e merci nel proprio territorio.

Nel caso di Udine il PUM riguarda non solo gli interventi e le azioni del Comune di Udine, ma anche dei Comuni vicini (Tavagnacco, Campofornido, Pozzuolo del Friuli...) che costituiscono il **sistema urbano udinese**. Con ciò Udine ed i Comuni vicini, vogliono regolare in modo coordinato tutte le azioni che possono garantire ai cittadini e alle attività i livelli di mobilità alti circoscrivendo o eliminando gli effetti negativi che dalla mobilità possono generarsi. Tra questi effetti sono senz'altro da citare: il traffico, gli ingorghi, gli accodamenti, le emissioni di scarichi nell'atmosfera, il rumore, le polveri, gli incidenti.

Uno dei problemi più rilevanti che le analisi svolte hanno evidenziato nell'area del sistema urbano udinese, è l'alta percentuale di spostamenti che avviene con mezzi privati (auto).

La percentuale di tali spostamenti è pari a circa il 90%, una delle più alte d'Italia.

Tale alta percentuale è la fonte principale degli effetti negativi prodotti dalla mobilità ad Udine e al suo dominio territoriale di cui Udine rappresenta il principale polo attrattore.

Gli interventi e le azioni previste dal PUM mirano a ridurre gli spostamenti su mezzi privati per trasferirli su sistemi e modalità di trasporto più sostenibili, ovvero capaci di generare meno effetti negativi sull'ambiente naturale (aria, clima, suolo, acqua), sulla qualità della vita (sicurezza e salute dei cittadini) e sull'economia (riduzione dei costi sia diretti che indiretti, del cittadino e dell'amministrazione pubblica).

1.1. Interventi e azioni previste

Gli interventi e le azioni previste dal PUM:

- non hanno una immediata attuazione; essi richiedono atti più o meno complessi di decisione affinché vengano attuati (progetti, valutazioni, delibere...); questi atti hanno il compito di definire nel dettaglio il che cosa fare e il come di ogni intervento o azione. Gli atti sono sempre pubblici e chiunque

può prenderne visione. Tra questi atti si propone di evidenziare la coerenza con gli obiettivi del PUM.

- sono posti in campo a diverse amministrazioni che nel tempo (breve-medio periodo o medio-lungo periodo) sono chiamate a svilupparle nei modi e nelle forme esecutive necessarie;
- hanno una visione di insieme e come tale sono state adottate e valutate. Nell'insieme, le scelte del PUM concorrono a:
 - migliorare il TPL con nuove fermate, la riorganizzazione e ottimizzazione delle linee esistenti, la riduzione dei costi a parità di servizi, le nuove linee (tram) con l'obiettivo di incrementare l'utenza del trasporto pubblico e ridurre gli spostamenti su mezzi privati;
 - estendere e integrare la rete di vie ciclo-pedonali e dei servizi connessi (bici in affitto temporaneo e stazioni di bici in prossimità delle stazioni del trasporto P.L...) anche queste previsioni aiutano a ridurre gli spostamenti su mezzi privati;
 - creare nuovi servizi di TPL utilizzando la rete ferroviaria esistente (FS e FVC) utilizzando parti di questa come linee metropolitane (altro aiuto a ridurre l'uso di mezzi privati) e prevedendo una nuova linea (TRAM) in sede fissa;
 - Potenziare l'integrazione fra modi diversi di spostarsi (treno-auto; auto-autobus; treno-bici; autobus-bici...) per evitare ingorghi; per ridurre i costi degli spostamenti sia degli utenti che della collettività, per ridurre l'inquinamento ambientale. In corrispondenza dei luoghi di cambio del mezzo di trasporto pubblico il PUM prevede servizi di parcheggio per le auto e per le biciclette;
 - Estendere le aree pedonali e le zone a traffico limitato, regolando, ampliando l'offerta di parcheggi di scambio, favorendo la mobilità pedonale-ciclabile (dolce) e le attività commerciali, ludiche e dei servizi delle aree centrali;
 - Prevedendo il servizio di distribuzione delle merci in modo più organico e strutturato (city logistics) che interferisca di meno e con più economia sulla vita della città e dei cittadini;
 - Adottare un "biglietto unico" per utilizzare tutti i mezzi di trasporto pubblico (comunità tariffaria) favorendo l'uso dei mezzi pubblici esistenti e di quelli previsti con meno "impicci" per il cittadino utente;
 - Fluidificare la rete stradale con rotatorie e sensi unici invece di semafori o incroci pericolosi, riducendo drasticamente i rischi di incidenti e, in alcuni casi, di mortalità. Questo tipo di provvedimento inoltre consente di generare meno emissioni in atmosfera e meno rumori;
 - Completare la rete delle infrastrutture viarie con nuove viabilità di raccordo con quelle esistenti, garantendo una più funzionale distribuzione del traffico e/o una minore pressione che questo esercita su particolari vie o zone della città.

2. OBIETTIVI E SCOPO DELLA VAS (VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA)

La valutazione ambientale strategica ha l'obiettivo di integrare le "ragioni" ambientali nel processo decisionale che caratterizza ogni piano o programma dell'amministrazione pubblica. Essa pertanto **accompagna** il processo di decisione ed aiuta la decisione con il contributo degli enti competenti in materia ambientale e quello del "pubblico" interessato".

Il procedimento di valutazione e' quindi caratterizzato da un articolato processo partecipativo (si veda il cap. 6 e il dossier allegato al PUM).

Nel caso del piano urbano della mobilita (PUM) le decisioni assunte, in coerenza cogli gli obiettivi enunciati, concorrono per definizione al miglioramento delle condizioni ambientali esistenti sia a tutela dell'ambiente naturale (aria, acque, suolo...) che dell'ambiente antropico (qualità della vita, sicurezza, salute pubblica...) che dell'ambiente economico (attività in centro, mobilità garantita e migliorata per le persone e per le merci, economia di gestione del trasporto pubblico e privato).

2.1. Integrazione con il PRGC

Lo studio e la redazione del piano urbano della mobilità che la valutazione ambientale di questo, sono stati svolti in piena sintonia e sinergia con gli studi e la redazione del nuovo piano regolatore comune di Udine e dei comuni del sistema urbano udinese e del relativo rapporto ambientale di V.A.S.

Questa integrazione programmatica e di valutazione ha coinvolto soprattutto gli interventi infrastrutturali che caratterizzano sia il PRG che il PUM.

Tra questi si ricordano: le nuove viabilità di raccordo, l'orbitale, i parcheggi di scambio intermodali, la nuova linea del tram, le rotatorie di fluidificazione, il percorso automatico di accesso al castello, i centri intermodali sia passeggeri che merci.

2.2. Articolazione del rapporto ambientale

Il rapporto ambientale e' stato articolato in dieci capitoli. Il primo inquadra il profilo normativo della VAS e del PUM; il secondo illustra il processo partecipativo che ha accompagnato il procedimento; il terzo sintetizza i contenuti del piano urbano della mobilità; il quarto illustra il quadro conoscitivo dell'ambiente (questo quadro e' in comune con il rapporto delle criticità e delle emergenze ambientali esistenti (anche questo capitolo e' in comune con la VAS del PRGC); il sesto illustra gli scenari del piano urbano della mobilità, a breve-medio periodo e a medio-lungo periodo; il settimo evidenzia le integrazioni tra PUM e PRGC; l'ottavo valuta con l'aiuto di matrici, la sostenibilità degli interventi di matrici, la coerenza del PUM con piani e programmi di pari livello (interna) e di rango superiore (esterna); il decimo illustra il piano di monitoraggio previsto per le fasi di sviluppo del PUM.

3. VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA'

L'insieme degli interventi e delle azioni previste dal PUM sono largamente sostenibili, ovvero:

- migliorano complessivamente le condizioni dell'ambiente naturale e in particolare delle componenti aria e clima;
- migliorano complessivamente le condizioni dell'ambiente urbano e in particolare: l'accessibilità e la mobilità di persone e merci e la vivibilità delle aree centrali;
- migliorano le condizioni di vita e di salute dei cittadini per effetto del miglioramento dell'ambiente naturale ed urbano; si riduce il tasso di incidentalità e in alcuni casi di mortalità per incidenti; si sviluppa la rete ciclopedonale e dei servizi di mobilità dolce; si recuperano alla vita urbana senza traffico più ampie aree del centro storico valorizzando anche le sue emergenze storico-architettoniche (es. castello);
- migliorano le condizioni economiche e gestionali del trasporto pubblico locale e delle famiglie (minori spostamenti privati, maggiori spostamenti sul trasporto pubblico che genera più efficienza e minori costi); migliora la distribuzione delle merci nelle aree urbane centrali.

In particolare, le piste ciclabili ed il potenziamento del servizio di bike sharing previsti dal PUM, possono rivelarsi un valido strumento efficace al contenimento delle emissioni di ossidi di azoto, come anche sottolineato nel parere dell'ARPA FVG alla VAS del PRG (Prot. 10731/2011/DS/74 del 22.11.11).

Gli interventi di natura più infrastrutturale, valutati anche nella VAS del PRG, hanno in genere effetti più significativi, ma non completamente negativi, sulle componenti ambientali. Essi tuttavia concorrono a definire un quadro di azioni che, nel suo complesso, è sicuramente positivo.

La realizzazione dei nuovi interventi infrastrutturali dovranno tener conto delle raccomandazioni dell'ARPA Regionale in ordine alle fasce vegetazionali ed al paesaggio, espresse nel parere sia alla VAS del PRG che del PUM¹.

Il resto degli interventi ha una natura implicitamente ambientale anche se indiretta (miglioramento e potenziamento del trasporto pubblico locale, parcheggi di scambio, parcheggi in struttura, rotatorie...) in quanto migliorano l'efficacia del servizio pubblico rendendolo più attraente e conveniente e, di conseguenza agiscono per la riduzione del traffico generato dai mezzi privati.

¹ Prot. ARPA FVG 8001/2011/DS/74 del 26.09.2011 e Prot. ARPA FVG 10511/2011/DS/74 del 16.11.2011.

4. ANALISI DI COERENZA

Anche in questo caso le azioni e gli interventi previsti dal PUM registrano un elevato grado di coerenza con piani e programmi della stessa amministrazione (coerenza interna) e con quelli di amministrazioni sovraordinate (coerenza esterna).

Da segnalare lo stretto rapporto che lega le azioni e gli interventi previsti dal PUM con il programma 20, 20, 20 (patto dei sindaci) che il comune di Udine ha sottoscritto ed esplicitato con il **piano di azione per l'energia sostenibile**.

L'insieme delle azioni e degli interventi del PUM una volta attuati garantiranno il raggiungimento degli obiettivi di riduzione dei consumi energetici per i trasporti del 15% e delle **emissioni** ad esso assegnati.

5. IL PROGETTO DI MONITORAGGIO

Il P.U.M. dell'area udinese prevede un insieme organico di interventi coordinati fra loro, ma distinti per soggetti responsabili e per tempi di attuazione.

Ciò condiziona la formazione del progetto di monitoraggio dell'intero P.U.M. che assumerà la forma di **progetto quadro di monitoraggio** attribuendo ai distinti soggetti responsabili degli interventi la formazione di progetti di monitoraggio delle azioni e/o interventi di propria competenza (progetto di monitoraggio per temi) nel momento in cui questi si svilupperanno nella forma di progetti definitivi e/o progetti esecutivi, rimanendo in capo al **progetto quadro** il monitoraggio sull'avanzamento dei diversi interventi e il controllo degli obiettivi generali.

6. LA PARTECIPAZIONE

Sulla base del Rapporto Ambientale Preliminare si è sviluppata l'attività di comunicazione e partecipazione.

Sono pervenuti contributi da parte di ARPA, Friuli Venezia Giulia, dell'Azienda per i Servizi Sanitari n. 4 "Medio - Friuli", di Legambiente FVG, di Italia Nostra sezione di Udine.

Tutti i contributi hanno permesso di precisare i termini della valutazione (metodologia) e i requisiti ambientali degli interventi (merito), utili per la stesura del Rapporto Ambientale.