

6. Attuazione e gestione del piano

6.1 Generalità

L'attuazione e la gestione del Piano Urbano del Traffico costituiscono due fasi fondamentali, per alcuni aspetti interrelate, affinché il Piano stesso rientri fattivamente nel processo di pianificazione delle problematiche di mobilità.

I contenuti del Piano costituiscono pertanto gli standard tecnici di riferimento per le attività conseguenti alla sua adozione: analisi, progettazione di dettaglio, realizzazione delle opere e delle misure di regolamentazione.

Le attività prioritarie di pianificazione e progettazione successive al Piano riguardano i seguenti aspetti:

- implementazione del sistema di monitoraggio;
- implementazione degli strumenti e delle procedure modellistiche;
- redazione di piani particolareggiati del traffico;
- redazione di piani di settore;
- predisposizione delle analisi e degli elaborati per l'aggiornamento periodico del piano generale.

6.2 Forme di attuazione

Si richiamano a questo proposito le indicazioni fornite dalle *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico*:

ATTUAZIONE TECNICA E FINANZIARIA

Successivamente all'adozione del PGTU da parte del consiglio comunale, il Piano medesimo va portato in attuazione attraverso la redazione dei relativi Piani di dettaglio (Piani particolareggiati e Piani esecutivi) e la realizzazione degli interventi ivi previsti, secondo l'ordine stabilito nel loro programma generale di esecuzione, precedentemente approvato.

GESTIONE ORDINARIA

Per gestione ordinaria del PUT si intende l'attività di rispetto, di controllo e di aggiornamento delle discipline di traffico imposte a seguito dell'attuazione del PUT. (...)

L'attività di controllo su strada dell'efficacia degli interventi previsti dal PUT, oltre che sul monitoraggio ambientale, si basa essenzialmente sul monitoraggio del traffico e sulle analisi dei relativi dati "prima e dopo" l'attuazione delle nuove discipline di circolazione stradale.

L'insieme di questi dati ed il loro confronto con quelli della situazione precedente (analisi "prima-dopo") consentono, quindi, di tenere sotto controllo la situazione dello stato di esercizio della rete stradale, delle aree di sosta e del sistema dei

trasporti collettivi, per decidere sia le eventuali ulteriori “campagne di informazione” sul PUT (da svolgere per l'adeguamento dei comportamenti dell'utenza), sia gli stessi affinamenti progettuali del PUT, sia il suo aggiornamento, almeno biennale (piano processo), con basi informative eventualmente ampliate.

La prescrizione di aggiornamento biennale del PUT (articolo 36, comma 5, del nuovo Cds) riguarda, in particolare, l'obbligo di riepilogo biennale dei risultati dell'anzidetto monitoraggio sul traffico, accompagnato dalla relativa relazione tecnica per gli aggiornamenti progettuali necessari (certamente indispensabili - almeno- per la regolazione semaforica e per le discipline della sosta) e per l'eventuale necessità di revisione integrale del PUT.

Da ciò deriva la fondamentale importanza di mantenere in efficienza ed aggiornare costantemente gli archivi manuali ed informatici dei dati raccolti per la predisposizione del PUT, nonché l'eventuale sistema di modelli del traffico messi a punto in tale occasione.

GESTIONE DELL'EMERGENZA

Salvo i casi dove risultino indispensabili anche le opere infrastrutturali proprie del Piano dei trasporti, l'attuazione degli interventi previsti dal PUT, attraverso la fluidificazione del traffico ed il più razionale uso dei veicoli individuali privati, dovrebbe ricondurre i dati dell'inquinamento acustico ed atmosferico (in condizioni meteorologiche normali) entro i rispettivi valori di soglia, se non altro per quanto attiene il contributo proprio del trasporto motorizzato e sempreché vengano parallelamente adottati gli interventi necessari sui carburanti, sui veicoli e sulle pavimentazioni ed attrezzature stradali, anche con specifico riferimento al rispetto delle norme in vigore per la limitazione della rumorosità e delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore (articolo 79, comma 2, del nuovo Cds).

Ciò non toglie che in condizioni meteorologiche particolari possano verificarsi episodi acuti di inquinamento atmosferico ed in caso di raggiungimento dello stato di attenzione o di allarme, come definiti dal D.M. 15.4.94 “Norme tecniche in materia di livelli e di stati di attenzione e di allarme”, e i suoi successivi aggiornamenti, debbano conseguentemente essere adottati provvedimenti di emergenza (forti restrizioni dei movimenti motorizzati individuali, almeno per i veicoli che non ottemperino alle più recenti norme per il contenimento delle emissioni inquinanti, tenendo altresì conto della minore capacità inquinante dei veicoli a due ruote e dei veicoli ad emissione zero) conformemente a quanto previsto in tale circostanza dal PUT in armonia con il Piano di intervento operativo previsto dall'articolo 9 del D.M. 20.5.91 “Criteri per la raccolta dei dati inerenti la qualità dell'aria”. Tali provvedimenti devono essere ovviamente decisi con tutte le cautele possibili per i loro riflessi su tutte le attività socioeconomiche urbane. (...)

INCOMBENZE COMUNALI

I comuni interessati all'attuazione del PUT (...) tenuto conto dei tempi di redazione dei relativi elaborati progettuali di dettaglio per l'intera rete stradale urbana,

specialmente in connessione al particolare impegno conseguente alla prima applicazione delle presenti direttive, hanno in generale l'obbligo di:

- *adottare il Piano (...)*
- *portarlo completamente in attuazione nei due anni successivi, attraverso la redazione dei relativi Piani particolareggiati e Piani esecutivi;*
- *provvedere all'aggiornamento del Piano per ciascuno dei bienni successivi, con un anno di tempo per l'adozione delle sue varianti e l'anno susseguente per l'attuazione dei relativi interventi.*

Per i Piani di dettaglio (Piani particolareggiati e Piani esecutivi) devono adottarsi procedure semplificate relativamente alle loro fasi di controllo e di approvazione, in modo da rispettare la loro qualificazione prettamente tecnica. In particolare, per detti Piani di dettaglio non è prevista la fase di approvazione da parte del consiglio comunale, ma diviene -invece ancora più essenziale la fase di presentazione pubblica attraverso le "campagne informative", propedeutiche all'entrata in esercizio degli interventi di Piano. Per l'aggiornamento del Piano si seguono procedure analoghe a quelle anzidette.

6.3 Strumenti di attuazione

Come evidenziato in precedenza il Piano Urbano del Traffico si attua secondo le seguenti modalità:

- emissione di ordinanze di regolamentazione del traffico e della sosta conformemente alle previsioni del Piano del traffico e relativi piani particolareggiati e/o tematici.
- interventi diretti da parte del Settore Lavori Pubblici, nell'ambito delle proprie competenze, in accordo con le indicazioni di piano;
- stesura di appositi Piani Particolareggiati del Traffico (progetti di zona) e Piani di Settore (piani tematici); tra questi vengono indicati i seguenti:
 - Piani Particolareggiati delle *Zone Residenziali* e delle *Frazioni* (cfr. paragrafo 5.7);
 - Piano della Sosta;
 - Piano degli itinerari dei mezzi commerciali pesanti;
 - Piano della Sicurezza Stradale;
 - Piano della regolazione semaforica;
 - fasi esecutive del Piano della Viabilità Ciclistica;
 - piani specifici per la circolazione nelle zone in cui ricadono mercati.
- eventuali varianti a stralcio per temi particolari (es. modifiche assetto tpl)
- Piano delle fasi esecutive del Piano della Viabilità Ciclistica;
- Piano di riassetto del trasporto pubblico locale (con Enti competenti in materia).

Il Piano delle fasi esecutive del Piano della Viabilità Ciclistica è finalizzato a definire la temporalizzazione e la portata degli stralci attuativi della rete ciclabile comunale. Lo strumento funge inoltre da supporto operativo e progettuale per l'attuazione degli interventi, verificando puntualmente le modalità realizzative maggiormente opportune in base alle caratteristiche strutturali e alle esigenze locali.

L'attività di monitoraggio del traffico e l'analisi dei dati rilevati prima e dopo l'attuazione delle diverse discipline previste dal PUT, - così come disposto dal p.to 5.5 delle direttive ministeriali più volte richiamate - dovranno essere effettuate con strutture di dati, elaborazioni e metodologie diagnostiche omogenee a quelle di riferimento e con analoghe procedure.

Vengono altresì previste, in relazione a particolari esigenze emergenti, o al fine di armonizzare il PUT ad altri strumenti a esso correlati, eventuali varianti a stralcio relative a specifici aspetti. Un esempio in tal senso potrà essere costituito dagli interventi di adeguamento conseguenti a eventuali revisioni dei percorsi dei servizi di trasporto pubblico locale.

Gli adeguamenti del PUT potranno riguardare sia variazioni contenute, attuabili nel breve termine, sia modifiche sostanziali dell'assetto dei servizi. Queste ultime potranno essere definite nell'ambito del PUM (Piano Urbano della Mobilità, ai sensi di quanto previsto dal Piano Generale dei Trasporti), oppure attraverso la stesura di un apposito strumento, con l'accordo e il coinvolgimento degli Enti interessati (in particolare Provincia e Regione, in considerazione della necessità di apportare variante al Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale).

Per quanto riguarda il contesto udinese, gli indirizzi fondamentali del piano di riassetto del trasporto pubblico locale sono:

- sviluppo di strategie con i comuni limitrofi (in particolare Passignano di Prato, Martignacco e Tevagnacco);
- sviluppo di strategie congiunte tra i servizi urbani/suburbani ed extraurbani, corredata dall'individuazione di punti di interscambio;
- ridefinizione delle linee in relazione ai nuovi centri di attrazione e generazione di traffico in città;
- definizione delle aree a domanda debole, in corrispondenza delle quali prevedere servizi alternativi (maggiormente flessibili);
- rafforzamento delle strade a preminente uso del tpl, in particolare misure di preferenziamento dell'asse urbano centrale p.le XXVI Luglio-via del Gelso-via Crispi-via Percoto-via delle Ferriere-stazione FS.