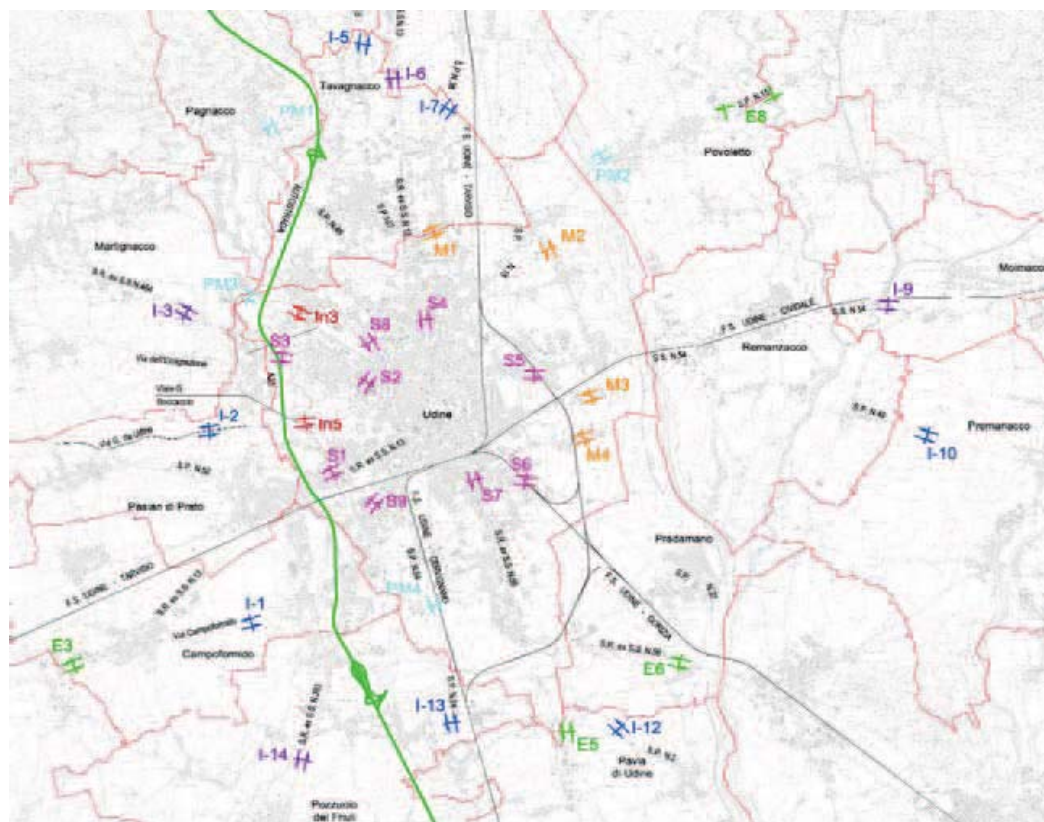


COMUNE DI UDINE

**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



Analisi dei flussi di mobilità che interessano
Udine e la zona circostante
(18 comuni, 210mila persone)

Lavoro sinergico durato tre anni:

- PUM (approvato nel dicembre 2011)
- PRGC (approvato nel settembre 2012)

Confronto flussi-capacità

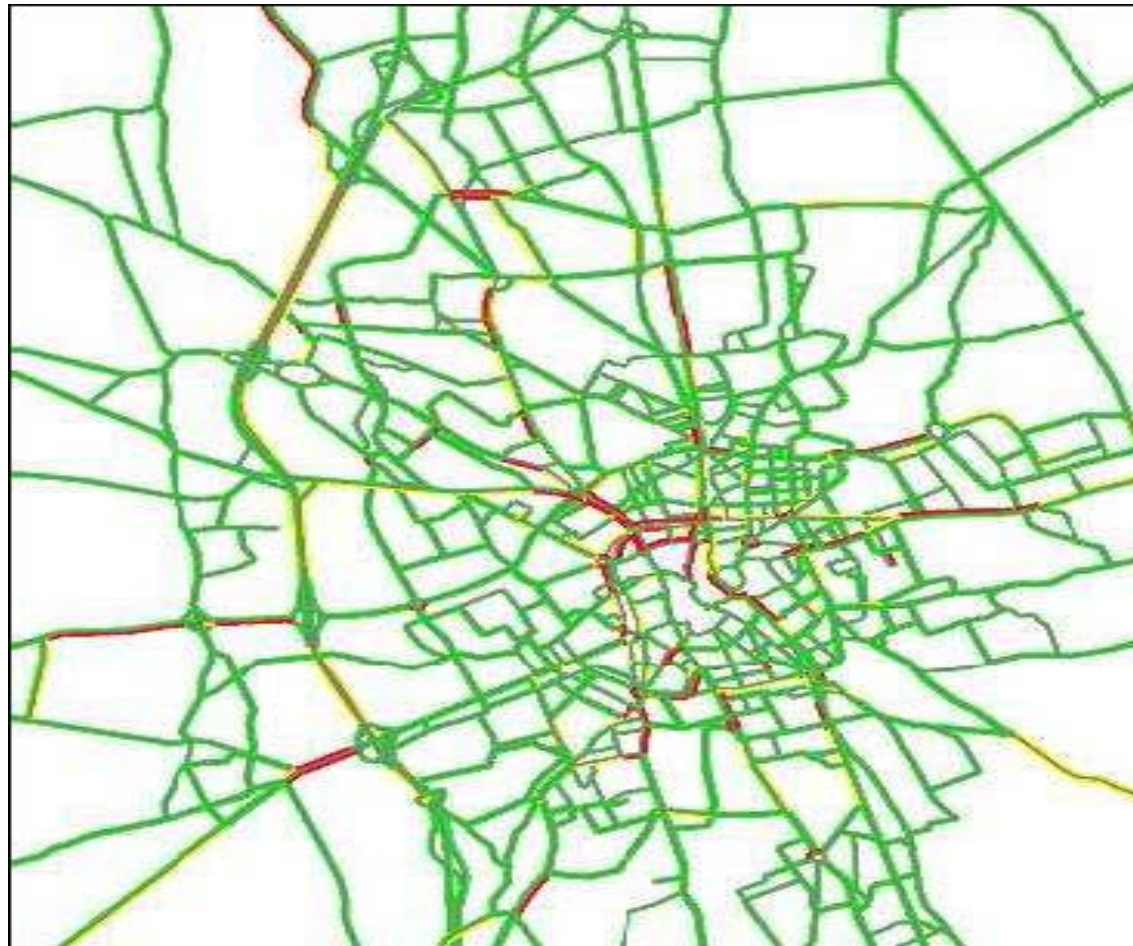
2010

2025 (senza interventi)



Confronto flussi-capacità

2025: le infrastrutture stradali: non bastano!





L'amministrazione del Sindaco **Furio Honsell** ha voluto puntare proprio su una mobilità sostenibile e con un minor impatto ambientale. “**Dal Pum si ricava che non bastano le infrastrutture**, alle quali comunque abbiamo messo mano, così come continueremo a fare, ma occorre attivare strategie di **diversificazione modale** dell'auto verso sistemi di **trasporto pubblico** e di **ciclabilità**, implementando concrete alternative all'auto privata come *car sharing* e *city logistic* per le merci. Per arrivare a questo risultato è necessario prima di tutto un cambio di mentalità, ma anche una riorganizzazione delle modalità di trasporto con nuove possibilità per i cittadini e interventi strutturali su parcheggi, autobus e infrastrutture”.

L'analisi dei dati di flusso, suddivisa in 178 zone di traffico, ha fatto emergere un forte squilibrio verso la mobilità privata di tutta l'area di studio del Pum.

Dalla tabella sottostante si evincono le percentuali di utilizzo di auto, tpl e piedi/bici nelle tre aree studiate

| | Area vasta Pum | Aster | Udine |
|------------|-------------------|-------|-------|
| Auto | 76,4 | 72,8 | 67,9 |
| Tpl | 10,7 | 13,7 | 13,7 |
| Bici/piedi | 12,9 | 13,5 | 18,4 |
| tot | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Obiettivo 2025:

50-25-25

auto- bus- piedi/bici

2° volume: l'analisi dei dati raccolti

Nel secondo volume vengono, invece, analizzati, in 122 pagine di sintesi, 1.160 di dati, tabelle e grafici, i dati raccolti durante la fase propedeutica attraverso circa 3 mila interviste ai conducenti, conteggi manuali e automatici del flusso veicolare, rilievi (accompagnati da oltre 2 mila interviste) di quante persone sono salite e scese su ogni corsa degli autobus e l'incidentalità e pericolosità nei nodi viari dell'aster.

- trasporto privato;
- offerta e domanda di sosta;
- ciclabilità;
- trasporto pubblico urbano su gomma;
- trasporto pubblico extraurbano su gomma;
- trasporto pubblico su ferro;
- analisi dell'incidentalità;

Cicloturismo

Un rapporto pubblicato di recente dalla stessa ADFC riporta alcuni dati: **4,9 milioni di tedeschi hanno effettuato nel 2009** una vacanza in bici dormendo fuori almeno una notte. La ciclopista dell'Elba è la più popolare tra i tedeschi ed è stata percorsa nel 2010 da 155.000 ciclisti. La durata media del viaggio è di 9 giorni e la spesa media dei cicloturisti in quel tratto è di **66 euro al giorno** a persona. Gli stranieri sulla ciclopista in due anni sono raddoppiati, passando dal 4,6 del 2008 all'8,9 % dell'anno scorso.

La **ciclopista del Danubio** rimane la meta estera più popolare per i cicloturisti tedeschi. Solo quella pista ha fatto fatturare **all'Austria 71,8 milioni di euro nel 2010**.

Tra le ciclopiste all'estero più utilizzate dai tedeschi ben due nelle prime 4 sono in parte in Italia, la pista dell'Adige e la via Claudia Augusta. Tra le nazioni straniere più ambite dai cicloturisti tedeschi non c'è l'Italia nel suo complesso, ma l'Alto Adige che è secondo dopo la Svizzera e prima di Svezia, Austria ed Olanda.

Collegando adeguatamente i percorsi veneti a quelli trentini, verso Venezia o verso il Po, avremmo già decine di migliaia di cicloturisti pronti a percorrerli.

[Fonte Federazione Italiana Amici Bicicletta]

Del Pum fa parte il piano della ciclabilità

Situazione 2012: 45 km percorsi ciclabili

Obiettivo: potenziare entro il ring la ciclabilità

5,5 km di nuove piste e la creazione di 4 grandi corridoi

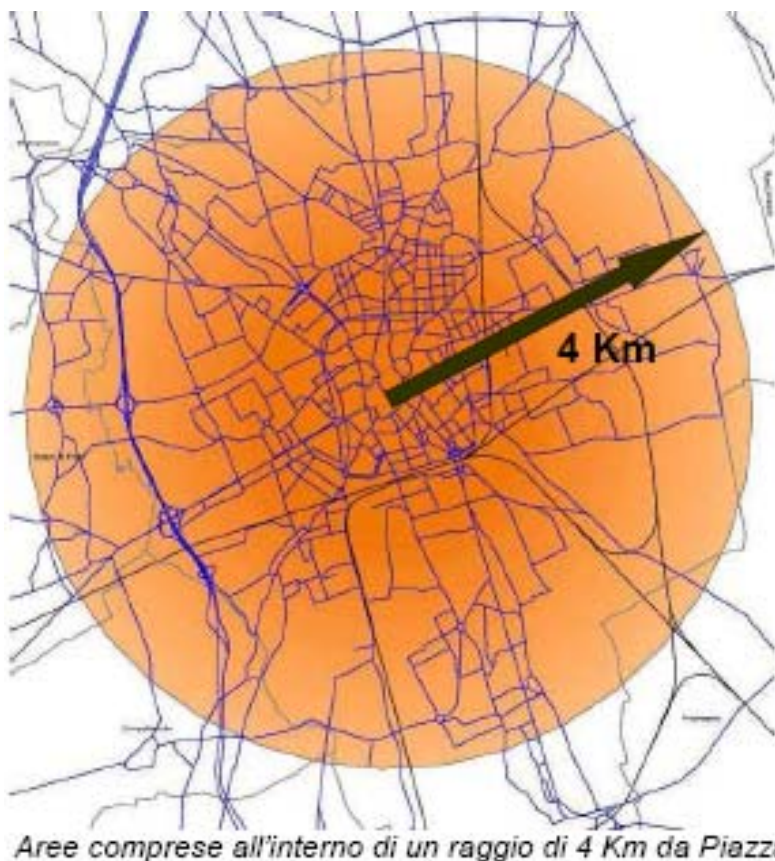


I grandi itinerari ciclabili nella Regione Friuli Venezia Giulia



4 km = 15 minuti in bici

Previsti nuovi itinerari.
Saranno potenziate le stazioni di **bike sharing**, passando dalle attuali 9 stazioni a un sistema con **25 stazioni**, finanziate da Comune e Unione Europea.





rapporto ACI-ISTAT sugli incidenti stradali 2011

- Dal 2001 Dimezzati incidenti auto: -56%
- Calo incidenti: -37% pedoni - 30% motociclisti e appena -13% ciclisti
- verso il dimezzamento dei morti in auto: -45%
- da tre anni (caso unico in Europa) i morti nell'utenza debole superano quelli delle quattro ruote a motore.
- Aumentano i morti incidenti tra i ciclisti: 282 contro 263 ma anche per pedoni e motociclisti la riduzione è stata minima

- La riduzione di incidenti e morti dell'ultimo anno è da ascrivere totalmente a strade extraurbane ed autostrade
- Situazione stabile per le strade urbane, con la conseguenza che i morti in città in Italia sono passati al 45% del totale, alla pari della sola Grecia (mentre la media europea è al 33%).
- L'80% delle vittime in città è da ricondurre all'utenza debole.
- Le politiche di sicurezza urbana sono quindi totalmente al palo, generando un divario crescente con le altre grandi città europee.

Rete Slow town

- Nuova filosofia di vita e di governo delle città, all'insegna di ritmi più umani ed ecosostenibili.
 - maggiore sicurezza e qualità degli spazi pubblici urbani risposte concrete alle esigenze di tutti gli utenti della strada (in primo luogo gli utenti deboli - pedoni, ciclisti, persone con difficoltà deambulatorie);
 - nuovi modi di realizzare percorsi ciclabili;
 - soluzioni progettuali per trasformare le strade in spazi più abitabili e sicuri;
 - rafforzamento delle relazioni tra reti ciclabili e sviluppo turistico del territorio.
-
- Città promotrici, dagli Stati generali della Bici e della Mobilità Nuova: Bologna, Ferrara, Milano, Napoli, Pesaro, Reggio Emilia, Trieste, Udine.

Rete slow town

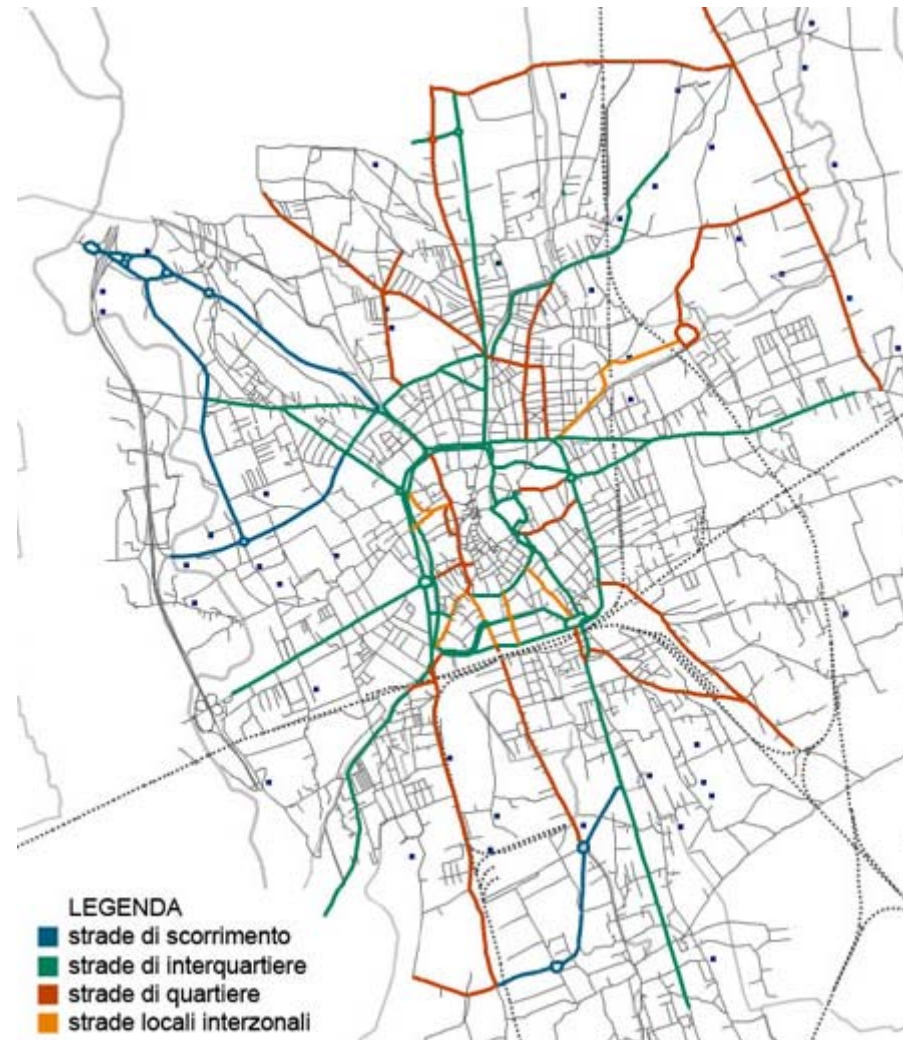
- Modifiche al codice della strada per importare le migliori esperienze europee
- Strategia nazionale per il miglioramento della qualità delle aree urbane. Progetti a veloce cantierabilità
- Per raggiungere l'obiettivo stabilito dalla UE di dimezzare il numero di morti per incidenti stradali entro il 2020.

“UDINE SLOW TOWN

Dal PUM: le strade residenziali della città “zone 30”

80% dell’intera rete viabile

Nel centro (entro il ring) il 90% delle strade “zona 30”



Esempi tipici per le zone 30:
non solo segnaletica, ma strade che ritornano abitabili



Piazza traversante



Pinch-points



Attraversamento pedonale rialzato

Dal Pum approvato in consiglio comunale:

6 ZONE 30, ZONE A TRAFFICO LIMITATO E AREE PEDONALI

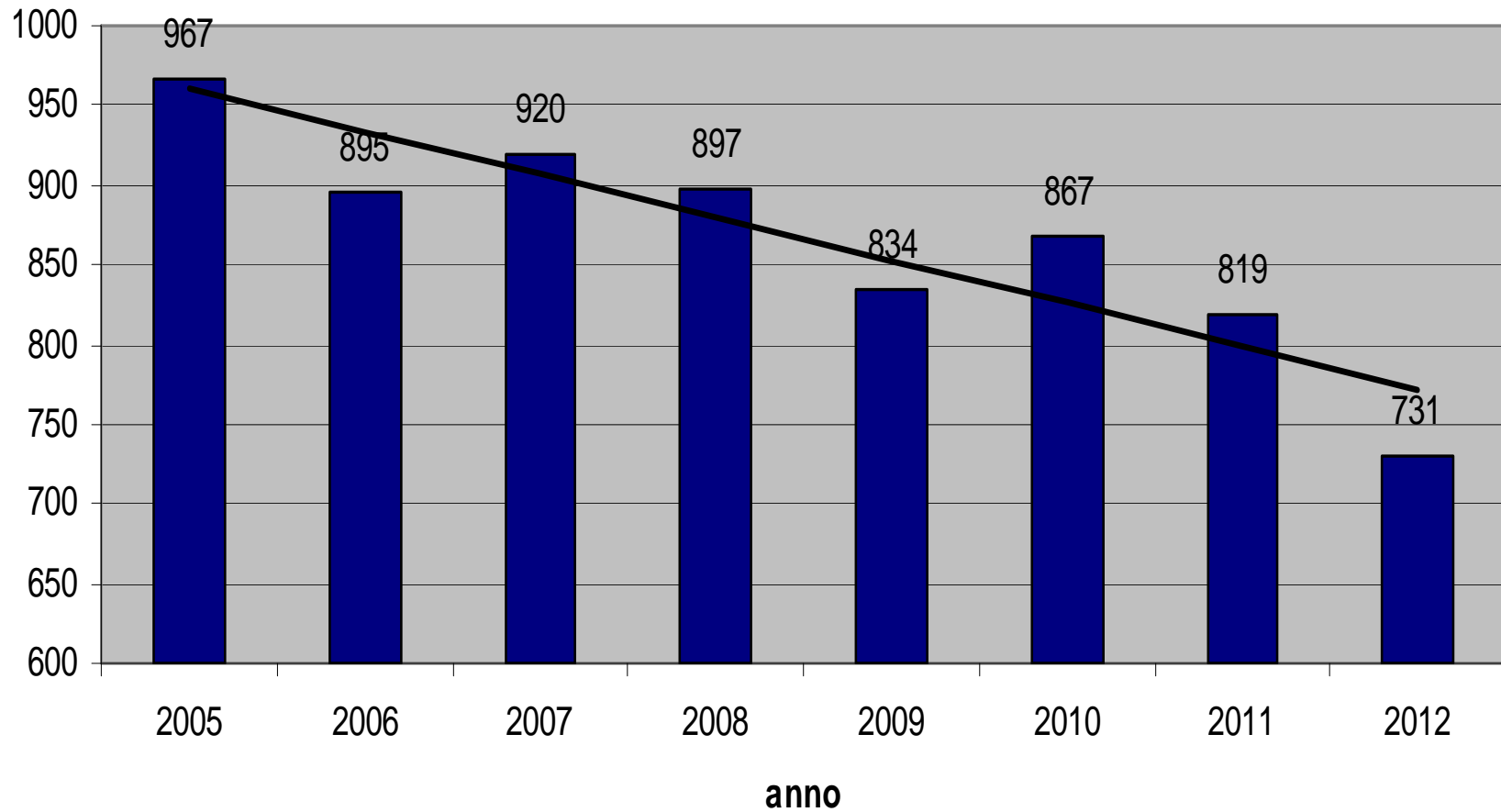
In concomitanza alla stesura del P.U.M. il Comune di Udine ha avviato l'approfondimento dell'assetto della mobilità del centro storico attraverso un "Piano Particolareggiato del Traffico per l'area del Centro Città (PPT Centro Città)" dedicato a questo ambito. Durante questa fase, durata fino a novembre 2010, alcune proposte del PUM per il centro storico sono state valutate criticamente dall'Amministrazione Comunale ed inserite nel piano particolareggiato, redatto dall'Ufficio Mobilità del Comune di Udine.

Le ipotesi descritte rappresentano quindi un approfondimento sulla base dello stato di avanzamento del piano particolareggiato del novembre 2010 e, per quanto riguarda le tavole tematiche e lo studio degli ambiti, di agosto 2010.

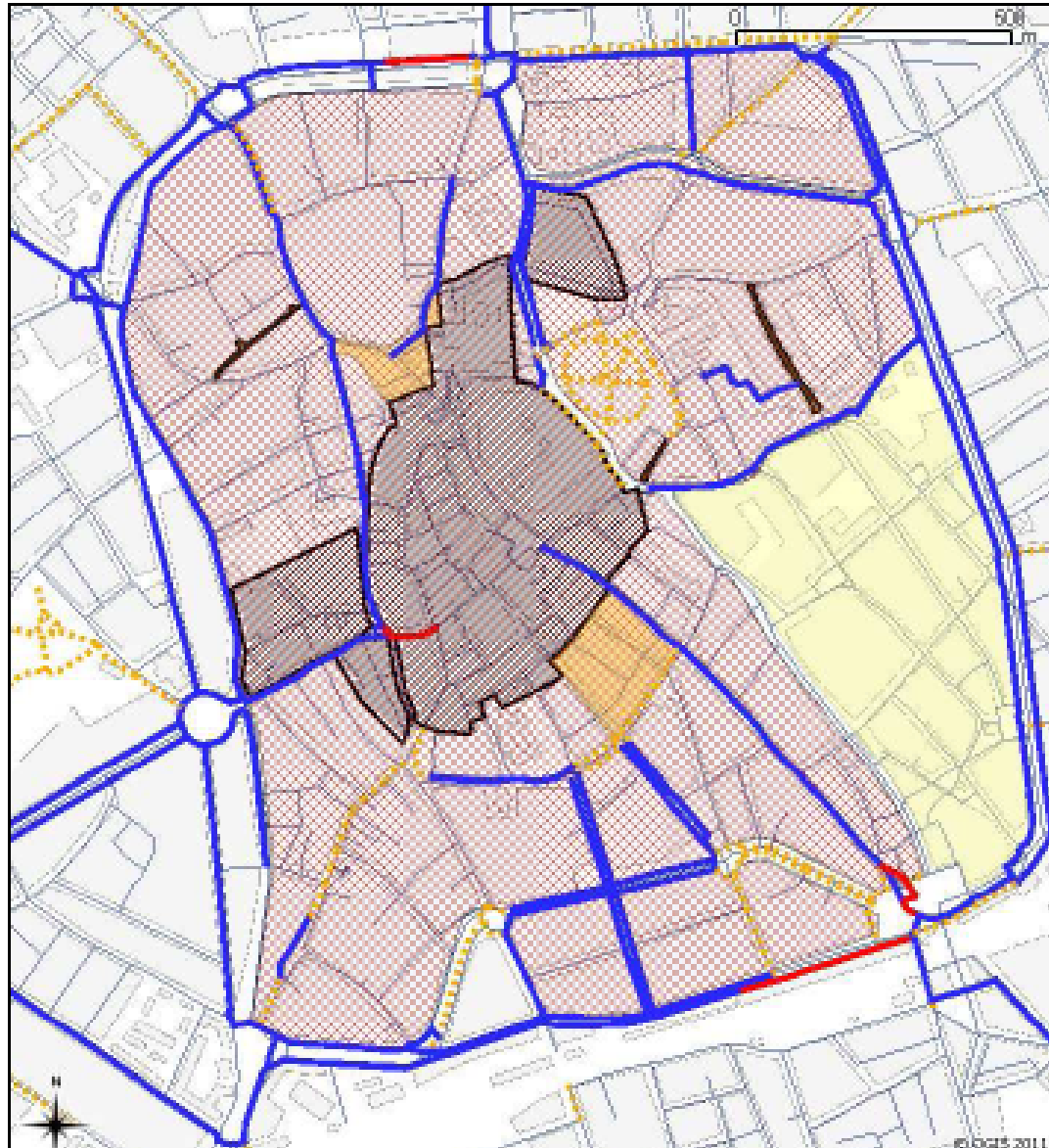
Oltre all'area interna al ring l'esame è stato esteso all'area comunale prevedendo nuove Zone 30 a protezione di alcune zone residenziali più periferiche. L'idea principale è il concetto della "Slow Town", ovvero la promozione di una filosofia di vita all'insegna di ritmi più umani ed ecosostenibili. La volontà del Piano è tendere a questo obiettivo attraverso diverse tipologie di interventi tra cui l'istituzione di un limite di velocità a 30 Km/h per tutte le strade di quartiere ("zone 30") mantenendo invece il limite dei 50 Km/h soltanto sulle strade di interquartiere.

Totale incidenti a Udine

linea di tendenza in calo dal 2005 al 2012: - **24,4%**



-  zone 30 Km/h nuove
-  zona 30 Km/h esistente
-  ZTPP - ZTL - AP esistenti
-  ZTPP - ZTL - AP di previsione
-  Ciclabili esistenti
-  Ciclabili progetto OO.PP.
-  Ciclabili previste dal presente piano



**IL PROGETTO
 il sistema ciclabilità**

Il corridoio ciclabile UNO

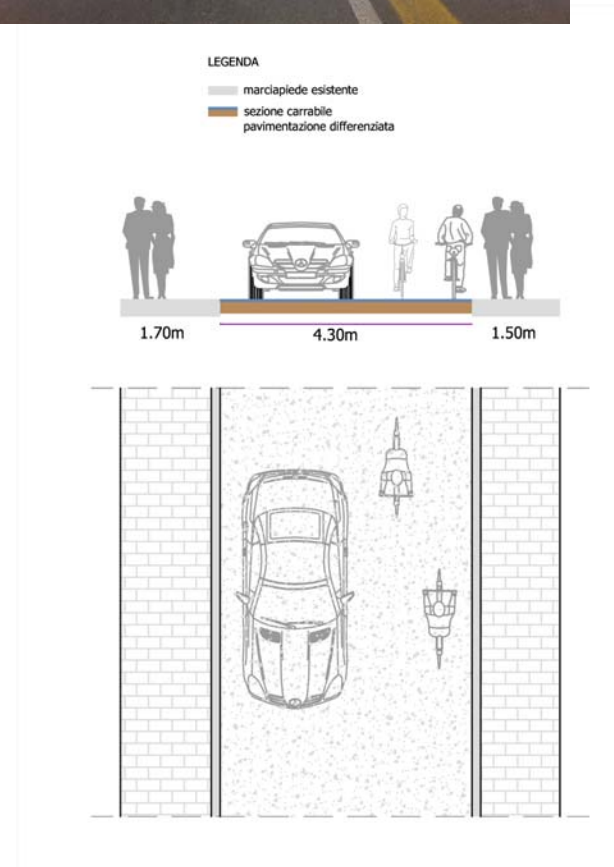
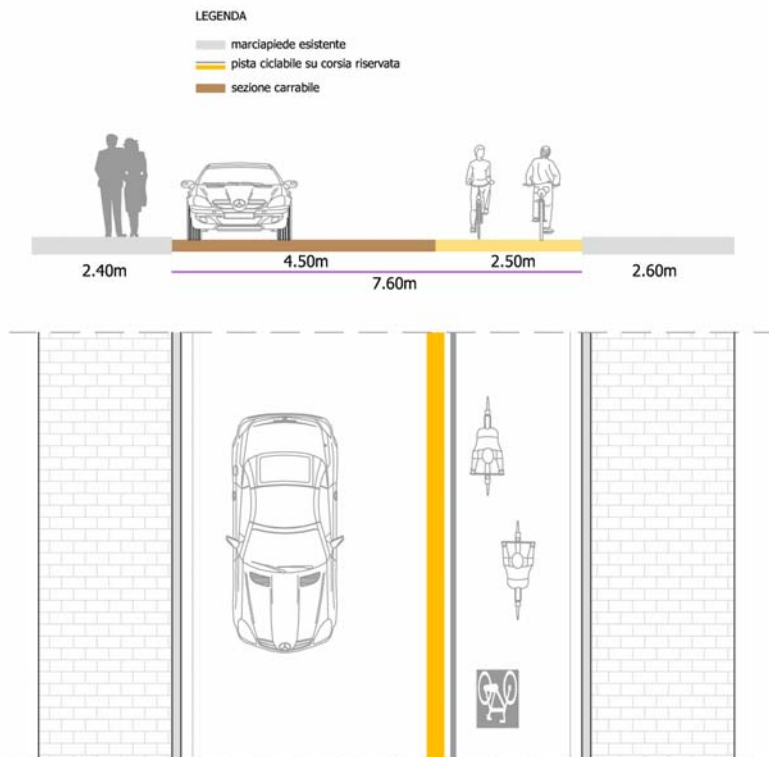
Palamostre-Centro

- Dalla teoria alla prassi: realizzato un chilometro di ciclabile “low cost”
- Approfittando della riasfaltatura, facendo nuova segnaletica e piccoli interventi
- Capire dove vanno i ciclisti, non dove vorremmo che andassero

MANTICA

la ciclabilità di questo tratto dell'asse si struttura secondo due modalità:

- pista ciclabile su corsia riservata bidirezionale
- pista ciclabile su corsia riservata bidirezionale
- tratto promiscuo veicolare (zona 20)



Ciclabile via Cosattini



Ciclabile via Zanon





Occorre essere determinati



Ma le soddisfazioni ripagano! 😊

Confronto con il rilievo 2009

| |  |  |
|---------------|--|--|
| Via Mantica | +20% | -7% |
| Via Cosattini | +106% | +22% |
| Zanon | +97% | -13% |