



# COMUNE DI TRIESTE

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)  
del Comune di Trieste

Fase IV - Approvazione del Piano



Controdeduzioni alle osservazioni delle Circoscrizioni

Mandataria



Mandante



Mandante

Ing. Fiorella Honsell  
Ing. Roberto Catalano

Giugno 2021

1. CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI DELLA II CIRCOSCRIZIONE .....2
2. CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI DELLA VI CIRCOSCRIZIONE .....5

## 1. CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI DELLA II CIRCOSCRIZIONE

Di seguito si riportano le osservazioni del parere di cui sopra con la relativa controdeduzione:

### **OSSERVAZIONE 1)**

*Si ravvisa nel Piano la mancanza di una considerazione specifica dei problemi connessi alla mobilità sul Carso triestino, in particolare - per ciò che concerne il territorio della Seconda circoscrizione - delle esigenze degli abitanti legati alla vivibilità nei borghi, alle attività economiche presenti ed alle esigenze di collegamenti diretti e frequenti sia tra i borghi (da est a ovest) e sia tra i borghi e la città.*

### **CONTRODEDUZIONE 1)**

Nel Piano la mobilità tra i borghi e la città è assicurata dal miglioramento delle frequenze e dei collegamenti rapidi tra altipiano e Trieste (cabinovia), nonché dalle nuove linee di accesso a Trieste da Opicina. In relazione alla mobilità tra i borghi (da est a ovest), il PUMS prevede, di concerto con l'azienda competente sul Trasporto Pubblico, nuove linee trasversali aventi la funzione di collegare i borghi tra loro e con Opicina per un rapido interscambio verso Trieste.

### **ESITO: NON ACCOLTA**

### **OSSERVAZIONE 2)**

*Tra le nuove Zone 30 previste dal Piano, nemmeno una si colloca nei paesi dell'Altipiano est (Banne-Bani, Trebiciano-Trebče, Padriciano-Padriče, Gropada, Basovizza-Bazovica, altre zone a Opicina-Opčine oltre a quella già realizzata). Oltre a ciò, si ravvisa la necessità di istituzione del limite di velocità di 30 km orari anche nei tratti più pericolosi di attraversamento degli abitati carsici sulla direttrice principale (ex SP 1).*

### **CONTRODEDUZIONE 2)**

Le nuove zone 30 sono state pensate in luoghi densamente abitati dove la mobilità dolce attuale è fortemente limitata dallo scorrimento di veicoli privati in luoghi sensibili (scuole), al fine di incentivare la mobilità pedonale e ciclabile. Nei borghi dell'altipiano citati, oltre ad Opicina dove la zona 30 attuale presenta una superficie molto ampia come ambito, non è stata rilevata la necessità di attuare zone 30 complete; nulla vieta comunque di istituire limiti di velocità e/o azioni per favorire la sicurezza stradale (che sono indipendenti dal PUMS).

### **ESITO: PARZIALMENTE ACCOLTA**

### **OSSERVAZIONE 3)**

*Va garantita l'efficienza del servizio di Trasporto Pubblico Locale nel rispondere alle esigenze di mobilità, non solo dei poli scientifici (SISSA, Area e Sincrotrone) ma anche degli abitanti del Carso (percorso casa/scuola/lavoro).*

### **CONTRODEDUZIONE 3)**

Vedi Controdeduzione 1). Le linee pensate per il collegamento tra i poli scientifici non sono ad uso esclusivo degli stessi, ma possono essere usufruite anche dagli abitanti del Carso per altri scopi, utilizzando le fermate ed i percorsi previsti.

### **ESITO: NON ACCOLTA**

### **OSSERVAZIONE 4)**

*L'ipotesi di realizzazione dell'ovovia quale collegamento veloce tra altipiano e centro città ipotizza una portata di utenti che sembra difficile possa realizzarsi e ciò crea non poche perplessità circa un bilancio positivo tra impatto sul territorio ed un così ampio utilizzo della struttura, tale da giustificare la realizzazione.*

### **CONTRODEDUZIONE 4)**

Il progetto della cabinovia è stato realizzato attraverso un sofisticato modello di trasporto che valuta la potenzialità in termini di passeggeri/ora portati dalla nuova infrastruttura. Si ritiene che il bilancio sul territorio sia positivo in quanto la cabinovia consentirebbe di togliere dalla viabilità comunale circa 6.000 automobili al giorno, oltre ad altri benefici in termini di tempo di percorrenza risparmiato per gli utenti, a fronte di un impatto ambientale limitato.

### **ESITO: NON ACCOLTA**

### **OSSERVAZIONE 5)**

*Riguardo alle cerniere di mobilità previste, si ritengono le aree A e B di Opicina nord inutilmente impattanti sia sull'ambiente e sia sulle attività economiche del paese che verrebbero in tal modo tagliate fuori. Si ritiene che le aree esistenti A e B di Opicina sud lungo la ex SP 35 e presso la rotatoria del quadrivio possano sufficientemente assolvere allo scopo, seppur anche ampliate, ma dovrebbero piuttosto essere liberate dalla sosta stanziale di camper e furgoni per dare spazio all'uso per il quale sono state progettate e realizzate.*

### **CONTRODEDUZIONE 5)**

La collocazione delle cerniere di mobilità ad Opicina è da ritenersi come indicativa. Nel momento in cui andranno progettate, si farà riferimento a tutti gli strumenti urbanistici vigenti per valutare l'effettiva collocazione delle stesse in funzione delle esigenze della popolazione.

## **ESITO: PARZIALMENTE ACCOLTA**

### **OSSERVAZIONE 6)**

*Evitare nuovo consumo di suolo da destinare a cerniere di mobilità e sfruttare a tale scopo, per intercettare parte del traffico proveniente dalla frontiera, ampie aree già pavimentate e collegate a svincoli autostradali e strade principali: Ferneti-Fernetiči (Monrupino-Repentabor), Pesek (San Dorligo della Valle-Dolina), Rabuiese (Muggia), da collegare con bus navetta alle altre cerniere di mobilità.*

### **CONTRODEDUZIONE 6)**

La cerniera di mobilità è un luogo pensato come interscambio non solo tra auto e mezzo pubblico, ma anche tra auto e servizi di sharing. Per tale motivo la localizzazione delle stesse non può essere troppo lontana dal centro di Trieste, altrimenti verrebbe disincentivato lo “split modale” tra mezzo privato e pubblico (in questo caso soprattutto con servizi di bike sharing che, essendo troppo lontani dal centro, non sarebbero attrattivi per l’utenza). Inoltre, le cerniere sono state localizzate in luoghi dove le frequenze delle attuali linee di trasporto sono già elevate, per evitare la necessità di finanziare nuove corse “ad hoc” e/o servizi navetta, e garantire un ottimo interscambio modale con servizi già esistenti.

## **ESITO: NON ACCOLTA**

### **OSSERVAZIONE 7)**

*Inoltre andrebbero sfruttate maggiormente anche le ampie aree di parcheggio di Monte Grisa e presso l’Area di ricerca di Padriciano-Padriče, quest’ultima, tra l’altro, già ben servita dal collegamento bus con la città.*

### **CONTRODEDUZIONE 7)**

Vedi Controdeduzione 6)

## **ESITO: NON ACCOLTA**

## 2. CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI DELLA VI CIRCOSCRIZIONE

Di seguito si riportano le osservazioni del parere di cui sopra con la relativa controdeduzione:

### OSSERVAZIONE 1)

*Notiamo, assieme all'Arpa, delle discordanze nel progetto e che i miglioramenti annunciati sono di modesta entità sia in termini di sostenibilità ambientale che in termine di mobilità sostenibile;*

### CONTRODEDUZIONE 1)

Sia le strategie che le azioni previste dal PUMS sono finalizzate a ridurre gli effetti della mobilità di persone e mezzi sul sistema ambientale e urbano. In questa accezione il PUMS rappresenta un insieme sistematico di azioni e politiche che mirano a mitigare gli impatti che il sistema dei trasporti e della mobilità determina nell'ambiente. Ciò nonostante sia la singola azione prevista dal PUMS che l'insieme delle stesse può produrre effetti/impatti sul contesto ambientale/territoriale di riferimento che potremmo definire di secondo livello e conseguenti alla mitigazione degli impatti principali determinati dall'attuale sistema di mobilità.

**ESITO: NON ACCOLTA**

### OSSERVAZIONE 2)

*I benefici ambientali apportati dall'attuazione delle proposte del PUMS, in termini di emissioni in atmosfera, sono nulli;*

### CONTRODEDUZIONE 2)

Il PUMS consente di avviare un processo di cambiamento delle abitudini di mobilità tra mezzo privato e mezzo pubblico ed, in generale, tra mezzo inquinante e mezzo non inquinante. L'effetto sulle emissioni di un piano di "split modale" non può essere di entità rilevabile nel breve e medio periodo, anche perché il PUMS si basa su uno scenario di riferimento delle attività produttive ed insediative già previsto che naturalmente aumenta l'esigenza di mobilità. Il traffico stradale, infine, risulta solo una componente percentuale delle emissioni nocive in atmosfera, ed il PUMS non ha competenza sulle politiche di migrazione verso mezzi privati ad emissioni zero. Per questo motivo si è fatto riferimento agli scenari progettuali ipotizzando, a favore di sicurezza, che il parco motorizzato nel 2025 e nel 2030 non vari sostanzialmente rispetto ad oggi per quanto riguarda l'emissione per chilometro di percorrenza.

**ESITO: NON ACCOLTA**

### **OSSERVAZIONE 3)**

*Per quanto riguarda l'ovovia siamo assolutamente contrari per l'impatto ambientale, per i finanziamenti dell'opera ancora non certi, tantomeno quelli previsti per l'ordinaria manutenzione che per il non ottimo utilizzo data la presenza della Bora.*

### **CONTRODEDUZIONE 3)**

La cabinovia è uno dei sistemi di mobilità rapida previsti nel PUMS, e la sua realizzazione dipende dalla disponibilità di fondi come tutti gli altri interventi previsti. Si ritiene che l'impatto ambientale dell'infrastruttura sia positivo in quanto la cabinovia consentirebbe di togliere dalla viabilità comunale circa 6.000 automobili al giorno, oltre ad altri benefici in termini di tempo di percorrenza risparmiato per gli utenti.

### **ESITO: NON ACCOLTA**

### **OSSERVAZIONE 4)**

*Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) punta a realizzare entro il 2025 in zone verdi o comunque pubbliche opere impattanti, costose, superflue e a volte in contrasto con il Piano Regolatore Generale Comunale.*

### **CONTRODEDUZIONE 4)**

Il PUMS è un piano a carattere strategico e programmatico con un orizzonte di 6/10 anni (generalmente 2025 per lo scenario di breve-medio periodo; 2030 per lo scenario di medio-lungo periodo). Non ha carattere di piano conformativo e non costituisce vincolo rispetto all'uso dei suoli (le opere previste non costituiscono vincolo all'esproprio). Interventi su opere infrastrutturali devono necessariamente passare attraverso adeguamenti sullo strumento urbanistico. Il Piano della Mobilità ha, in sostanza, una valenza programmatica di medio - lungo periodo e non ha valenza urbanistica.

Dentro questa cornice, il PUMS ha ampi gradi di libertà programmatica, ed è quindi possibile che, per la soluzione di alcune criticità, possano essere previste più linee di intervento, anche tra loro alternative, da attuare in relazione:

- ai canali di finanziamento (non sempre noti in occasione della redazione del PUMS, ma che si possono presentare nel corso della sua attuazione);
- alla entità delle risorse reperibili;
- alle disponibilità di soggetti privati (anche in questo caso le dinamiche di concertazione con il privato possono avere tempistiche incerte) ad operare in integrazione con il pubblico.

### **ESITO: NON ACCOLTA**

### **OSSERVAZIONE 5)**

*Il PUMS non prevede nuove Zone pedonali*

### **CONTRODEDUZIONE 5)**



Il PUMS non prevede nuove zone pedonali ma allarga considerevolmente le zone dedicate alla mobilità debole con la progettazione di circa 10 milioni di metri quadrati di Zone 30 all'interno del territorio comunale dove, per caratteristiche geometriche e funzionali, la mobilità del mezzo privato è limitata e garantita soltanto per esigenze particolari (residenza, commercio, scuole etc).

**ESITO: NON ACCOLTA**

**OSSERVAZIONE 6)**

*Il PUMS esclude dalle future Zone 30 gran parte del territorio comunale*

**CONTRODEDUZIONE 6)**

Vedi Controdeduzione 5)

**ESITO: NON ACCOLTA**

**OSSERVAZIONE 7)**

*Il PUMS non prevede il semplice limite di velocità di 30 km/h nelle vie principali*

**CONTRODEDUZIONE 7)**

La viabilità principale, per definizione, deve avere le caratteristiche di strada di circolazione per garantire un rapido deflusso dei mezzi sulla rete. Si ritiene che un limite di 30 km/h su tale viabilità sia incompatibile con la funzionalità della rete stessa. Il PUMS prevede che la viabilità principale faccia da contorno alle Zone 30 che, per definizione, sono dedicate alla circolazione a velocità ridotta e alla mobilità dolce.

**ESITO: NON ACCOLTA**

**OSSERVAZIONE 8)**

*Quanto alla Sesta Circoscrizione, si prevede di realizzare:*

- *entro il 2025 una «cerniera di mobilità» da 300 posti auto alla cava Faccanoni quando la si potrebbe fare altrove (Per esempio all'Area Science Park o al confine di Ferneti);*
- *entro il 2025 una «cerniera di mobilità» da 170 posti auto a Cattinara nell'ex cantiere della Grande viabilità, anche su Area S5 - Attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto;*
- *entro il 2025 costose scale mobili tra cava Faccanoni e via delle Docce e sul sentiero pedonale tra il parcheggio di Longera e via Marchesetti lato Cattinara.*

**CONTRODEDUZIONE 8)**

La cerniera di mobilità è un luogo pensato come interscambio non solo tra auto e mezzo pubblico, ma anche tra auto e servizi di sharing. Per tale motivo la localizzazione delle stesse non può essere troppo lontana dal centro di Trieste, altrimenti verrebbe

disincentivato lo “split modale” tra mezzo privato e pubblico (in questo caso soprattutto con servizi di bike sharing che, essendo troppo lontani dal centro, non sarebbero attrattivi per l’utenza). Inoltre, le cerniere sono state localizzate in luoghi dove le frequenze delle attuali linee di trasporto sono già elevate, per evitare la necessità di finanziare nuove corse “ad hoc” e/o servizi navetta, e garantire un ottimo interscambio modale con servizi già esistenti.

La collocazione della cerniera di mobilità a Cattinara è da ritenersi come indicativa. Nel momento in cui andranno progettate, si farà riferimento a tutti gli strumenti urbanistici vigenti per valutare l’effettiva collocazione delle stesse in funzione delle esigenze della popolazione e della mobilità.

Le scale mobili previste (sistemi ettometrici) consentono un rapido e sicuro aiuto alla popolazione a superare dislivelli importanti, a vantaggio della mobilità debole.

## **ESITO: NON ACCOLTA**

### **OSSERVAZIONE 9)**

*Non vengono inserite in Zona 30 Longera e Sottolonga, bensì solo un minuscolo pezzettino di San Giovanni.*

### **CONTRODEDUZIONE 9)**

Le nuove zone 30 sono state pensate in luoghi densamente abitati dove la mobilità dolce attuale è fortemente limitata dallo scorrimento di veicoli privati in luoghi sensibili (scuole), al fine di incentivare la mobilità pedonale e ciclabile. La zona di Longera e Sottolonga non è stata considerata come Zona 30 in quanto è percorsa da una sola strada principale e da altre strade locali prevalentemente residenziali.

## **ESITO: NON ACCOLTA**

