

COMUNE DI TRIESTE

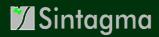
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Trieste

Fase IV - Approvazione del Piano



Controdeduzioni alle osservazioni al PUMS

Mandataria



Mandante



Mandante

Ing. Fiorella Honsell Ing. Roberto Catalano





| 1. | PREME | SSA | 3 | | | | | | |
|-----|----------------|---|---------|--|--|--|--|--|--|
| 2. | CONTR | RODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N.29 DI FIAB | 9 | | | | | | |
| | 2.1. | Sintesi dell'osservazione | 9 | | | | | | |
| 3. | CONTR | RODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI N. 3 DI MARKO GERMANI | .22 | | | | | | |
| | 3.1. | Sintesi dell'osservazione | .22 | | | | | | |
| | 3.2. | Sintesi dell'osservazione | .22 | | | | | | |
| | 3.3. | Sintesi dell'osservazione22 | | | | | | | |
| | 3.4. | Sintesi dell'osservazione | .22 | | | | | | |
| | 3.5. | Sintesi dell'osservazione | .23 | | | | | | |
| | 3.6. | Sintesi dell'osservazione | .23 | | | | | | |
| 4. | | RODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI N. 20, 22, 24, 26, 28, 31, 32, | | | | | | | |
| | 4.1. | Sintesi osservazione 20 | .24 | | | | | | |
| | 4.2. | Sintesi osservazione 22 | .24 | | | | | | |
| | 4.3. | Sintesi osservazione 24 | .24 | | | | | | |
| | 4.1. | Sintesi osservazione 26 | .24 | | | | | | |
| | 4.2. | Sintesi osservazione 28 | .24 | | | | | | |
| | 4.3. | Sintesi osservazione 31 | .24 | | | | | | |
| | 4.4. | Sintesi osservazione 32 | .24 | | | | | | |
| | 4.5. | Sintesi osservazione 34 | .24 | | | | | | |
| | 4.6. | Sintesi osservazione 35 | .25 | | | | | | |
| | 4.7. | Sintesi osservazione 43 | .25 | | | | | | |
| 5. | | RODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 23 DI MARIA ANGE | | | | | | | |
| | 5.1. | Sintesi osservazione n. 23 | .26 | | | | | | |
| 6. | | RODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N.41 DELL'ING. NICC NETTI | | | | | | | |
| | 6.1. | Sintesi dell'osservazione - Turborotatoria delle Rive e Quadro Normativo | .27 | | | | | | |
| 7. | | RODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N.45 DEL COMITATO QUAL | | | | | | | |
| | 7.1. | Sintesi dell'osservazione - proposte e suggerimenti per l'asse viario via San Michele / via Felice Venezian | .28 | | | | | | |
| 8. | CONTR | RODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 47 DI ANDREA MONTELEO | | | | | | | |
| | 8.1. | Sintesi osservazione n. 47 | | | | | | | |
| 9. | CONTR | RODEDUZIONE ALLA OSSERVAZIONE N. 48 DI PAOLO RADIVO | .31 | | | | | | |
| 10. | CONTR FVG (| RODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI N.49 E N.50 DELLA REGIO (DIREZIONE CENTRALE DIFESA DELL'AMBIENTE, ENERGIA PPO SOSTENIBILE) E N.50 DI I.CO.P. s.p.a. (VITTORIO PETRUCCO) | NE E | | | | | | |







| | 10.1. | Sintesi dell'osservazione n.49 D.Lgs. 152/2006. Parere collaborativo nell'ambito della VAS del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile | 36 |
|-----|-------|---|----|
| | 10.2. | Sintesi dell'osservazione n. 50 | 36 |
| 11. | CONTR | ODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI AL BICIPLAN | 38 |
| | | ODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE | |
| | ARPA | | 38 |







1. PREMESSA

Il PUMS è un piano a carattere strategico e programmatorio con un orizzonte di 6/10 anni (generalmente 2025 per lo scenario di breve-medio periodo; 2030 per lo scenario di medio-lungo perido).

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 programmatoria di medio - lungo periodo e non ha valenza urbanistica.

Dentro questa cornice, il PUMS ha ampi gradi di libertà programmatoria, 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.

Non è pertanto escluso che alcune linee di progetto superino, integrino e diano più alternative a quanto previsto dal piano urbanistico traguardato su orizzonti temporali di breve - medio periodo.

Per il suo carattere programmatorio, e strategico, il PUMS fa propria una cornice tecnico - politica dettata dai soggetti dell'Amministrazione Comunale di riferimento.

Viene normalmente assunto a riferimento il programma del Sindaco e della coalizione di governo della città.

La vision del PUMS, e le linee di intervento, non possono evidentemente contrastare con la cornice di riferimento.

Occorre poi sottolineare che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile si caratterizza come piano di riferimento complessivo per il governo della mobilità, in tutte le sue componenti (circolazione, TPL, sistemi di sharing, mobilità elettrica, sosta, infomobilità, sistemi ettometrici, sistema del ferro, mobilità dolce, etc..).

Analisi, e strategie progettuali di dettaglio, sono demandate a specifici piani da redigere in cascata al PUMS e previsti dalla specifica normativa di settore (Codice della Strada e direttive sui PGTU e PUT) quali piani della circolazione, piani del trasporto pubblico, piani della sosta, piano della ciclabilità, piani di sistemi ettometrici, e studi su specifici comparti (Piani Particolareggiati del Traffico Urbano e Piani Esecutivi del Traffico Urbano).

Ai diversi livelli di pianificazione, sopra riportati, seguono, secondo l'attuale normativa sulle opere pubbliche, le specifiche progettazioni così articolate:





- i progetti di fattibilità tecnica ed economica (che hanno sostituito il progetto preliminare e che devono indagare più soluzioni);
- i progetti definitivi;
- i progetti esecutivi.

Le osservazioni al PUMS di Trieste, adottato dalla Giunta Comunale in data 23 luglio 202, (Delibera n. 267) pongono una serie di temi comuni (mancanza di obiettivi, essenza di target, etc.).

A queste osservazioni, di carattere generale, si risponde con le controdeduzioni predisposte per le osservazioni n. 29 di Fiab che contempla al loro interno, di fatto, temi comuni alle varie criticità evidenziate. Si rimanda alla loro lettura per le relative risposte.

Per le osservazioni e' stata predisposta una griglia in cui viene evidenziato:

- l'ID identificativo;
- il numero di protocollo;
- la data;
- il richiedente;
- l'argomento trattato;
- i files di riferimento;
- la controdeduzione articolata su 5 distinte risposte cosi' come riportato nella legenda a seguire.

Legenda:

| A | ACCOLTA | Osservazione che entra nel merito dei contenuti del PUMS |
|--------|---------------------------------------|--|
| P.A. | PARZIALMENTE ACCOLTA | Osservazione che entra nel merito dei contenuti del PUMS |
| N.A. | NON ACCOGLIBILE | Osservazione che entra nel merito dei contenuti del PUMS |
| C.G.C. | CONSIDERAZIONE GENERALE CONDIVISIBILE | Osservazione/considerazione a carattere generale |
| N.P. | NON PERTINENTE | Osservazione/considerazione estranea ai contenuti del PUMS |









| ID | Protocollo | Data | Richiedente | Argomento | Files | Controdeduzioni |
|------|-------------------------|------------|--------------------|--|----------------------------|---|
| 0_01 | 20-146652-31/18/1-11/42 | 01/09/2020 | Stefano Luzzato | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_01_OSSERVAZIONI_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_02 | 20-19077-31/18/1-11/43 | 01/09/2020 | Alessio Vremec | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_02_OSSERVAZIONI_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_03 | 20-19084-31/18/1-11/44 | 01/09/2020 | Marko Germani | Varie | O_03_OSSERVAZIONI_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 3 |
| O_04 | 20-19091-31/18/1-11/45 | 01/09/2020 | Francesco Falcone | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_04_OSSERVAZIONI_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| O_05 | 20-19100-31/18/1-11/48 | 02/09/2020 | Elio Ragnetti | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_05_OSSERVAZIONI_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_06 | 20-19095-31/18/1-11/46 | 01/09/2020 | Stefano Fauner | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_06_OSSERVAZIONI_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_07 | 20-19102-31/18/1-11/49 | 02/09/2020 | Fabio Pascale | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_07_OSSERVAZIONI_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_08 | 20-19105-31/18/1-11/50 | 02/09/2020 | Andrea Moro | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_08_OSSERVAZIONI_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_09 | 20-19110-31/18/1-11/51 | 02/09/2020 | Tiziana Ugo | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_09_OSSERVAZIONI_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_10 | 20-19229-31/18/1-11/52 | 02/09/2020 | Luisella Vivan | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_10_OSSERVAZIONI_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_11 | 20-147831-31/18/1-11/53 | 03/09/2020 | Sandra Mauro | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_11_OSSERVAZIONI_PUMS.jpg | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_12 | 20-19298-31/18/1-11/55 | 04/09/2020 | Angelo Zagolini | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_12_OSSERVAZIONI_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_13 | 20-19300-31/18/1-11/56 | 04/09/2020 | Angela Pavatti | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_13_OSSERVAZIONI_PUMS.JPG | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_14 | 20-19302-31/18/1-11/57 | 04/09/2020 | Margherita Suppiej | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_14_OSSERVAZIONI_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |

STUDIO TECNICO





(capogruppo)





| ID | Protocollo | Data | Richiedente | Argomento | Files | Controdeduzioni |
|------|------------------------|------------|-----------------------|--|----------------------------|---|
| 0_15 | 20-19306-31/18/1-11/58 | 04/09/2020 | Gelindo Bergagna | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_15_OSSERVAZIONI_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_16 | 20-19323-31/18/1-11/59 | 04/09/2020 | Giannugo Fabris | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_16_OSSERVAZIONI_PUMS.jpg | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_17 | 20-19326-31/18/1-11/60 | 04/09/2020 | Stefania Bertolino | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_17_OSSERVAZIONI_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_18 | 20-19328-31/18/1-11/61 | 04/09/2020 | Alessia Cannalire | - | - | allegato non visualizzabile |
| 0_19 | 20-19333-31/18/1-11/62 | 04/09/2020 | Stefano Scarpa | Varie | O_19_OSSERVAZIONI_PUMS.TXT | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_20 | 20-19335-31/18/1-11/63 | 04/09/2020 | Federico Oriani | Varie | O_20_OSSERVAZIONI_PUMS.TXT | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 20 |
| 0_21 | 20-19337-31/18/1-11/64 | 04/09/2020 | Federico Zadnich | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_21_OSSERVAZIONI_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_22 | 20-19339-31/18/1-11/65 | 04/09/2020 | Loredana Casalis | Varie | O_22_OSSERVAZIONI_PUMS.TXT | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 22 |
| 0_23 | 20-19342-31/18/1-11/66 | 04/09/2020 | Maria Angela Boschini | Varie | O_23_OSSERVAZIONI_PUMS.PDF | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 23 |
| 0_24 | 20-19345-31/18/1-11/67 | 04/09/2020 | Alessandra Sila | Varie | O_24_OSSERVAZIONI_PUMS.TXT | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 24 |
| 0_25 | 20-19347-31/18/1-11/68 | 04/09/2020 | Valerio Toselli | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_25_OSSERVAZIONI_PUMS.PDF | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_26 | 20-19350-31/18/1-11/70 | 04/09/2020 | - | Varie | O_26_OSSERVAZIONI_PUMS.TXT | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 26 |
| 0_27 | 20-19348-31/18/1-11/69 | 04/09/2020 | - | - | - | errore trasmissione |
| 0_28 | 20-19351-31/18/1-11/71 | 04/09/2020 | Nicoletta Martini | Varie | O_28_OSSERVAZIONI_PUMS.TXT | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 28 |

STUDIO TECNICO







| ID | Protocollo | Data | Richiedente | Argomento | Files | Controdeduzioni |
|------|------------------------|------------|---------------------|--|----------------------------|---|
| 0_29 | 20-19395-31/18/1-11/72 | 04/09/2020 | FIAB | Varie | O_29_OSSERVAZIONI_PUMS.PDF | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| O_30 | 20-19399-31/18/1-11/73 | 04/09/2020 | Regione FVG | Biciplan | O_30_OSSERVAZIONE_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alle osservazioni al Biciplan VOLUME ESTERNO |
| O_31 | 20-19401-31/18/1-11/74 | 05/09/2020 | Lorenzo Cavicchi | Varie | O_31_OSSERVAZIONE_PUMS.TXT | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 31 |
| 0_32 | 20-19402-31/18/1-11/75 | 05/09/2020 | Elisabetta Cavicchi | Varie | O_32_OSSERVAZIONE_PUMS.TXT | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 32 |
| O_33 | 20-19409-31/18/1-11/79 | 05/09/2020 | Legambiente | Varie | O_33_OSSERVAZIONE_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_34 | 20-19410-31/18/1-11/80 | 05/09/2020 | Marina S. | Varie | O_34_OSSERVAZIONE_PUMS.TXT | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 34 |
| 0_35 | 20-19411-31/18/1-11/81 | 05/09/2020 | Beatrice Zonta | Varie | O_35_OSSERVAZIONE_PUMS.TXT | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 35 |
| 0_36 | 20-19413-31/18/1-11/82 | 06/09/2020 | Mirco Panigel | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_36_OSSERVAZIONE_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_37 | 20-19414-31/18/1-11/83 | 06/09/2020 | Sieglinde Kofer | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_37_OSSERVAZIONE_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_38 | 20-19416-31/18/1-11/84 | 06/09/2020 | Jacopo Rothenaisler | Varie | O_38_OSSERVAZIONE_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_39 | 20-19417-31/18/1-11/85 | 06/09/2020 | Franca Crevatin | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_39_OSSERVAZIONE_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| O_40 | 20-19419-31/18/1-11/86 | 06/09/2020 | Manlio Petris | Cabinovia | O_40_OSSERVAZIONE_PUMS.TXT | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_41 | 19421-31/18/1-11/87 | 06/09/2020 | Nicola Falconetti | Turborotatoria e altro | O_41_OSSERVAZIONE_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 41 |
| O_42 | 20-19439-31/18/1-11/91 | 07/09/2020 | Laura Vasselli | Assenza di obiettivi - riduzione emissioni | O_42_OSSERVAZIONE_PUMS.jpg | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |

STUDIO TECNICO





(capogruppo)



| ID | Protocollo | Data | Richiedente | Argomento | Files | Controdeduzioni |
|------|-------------------------|------------|----------------------------|---------------------------------------|--|--|
| 0_43 | | 07/09/2020 | Antonia Slavich | Varie | O_43_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 43 |
| 0_44 | 20-20001-31/18/1-11/92 | 11/09/2020 | ARPA | Parere entro 60 gg da 1/9/2020 | O_44_NOTAARPA_PUMS_TRIESTE.PDF | NON RISPOSTO:Comunicazione di invio parare entro 60 gg da 1/9/2020 |
| O_45 | 20-20288/31/18/1-11/93 | 14/09/2020 | Comitato Qualità della Via | Via San Michele / via Venezian | O_45_PUMS_OSSERVAZIONI_VIASANMICHELE.PDF | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 45 |
| 0_46 | 20-20800/31/18/1-11/95 | 18/09/2020 | Regione FVG | Parere entro 60 gg da 1/9/2020 | O_46_VAS_840_COMUNICAZIONE.pdf | NON RISPOSTO:Comunicazione di invio parare entro 60 gg da 1/9/2020 |
| 0_47 | 20-21133/31/18/1-11/97 | 20/09/2020 | Andrea Monteleone | Salita al Promontorio | O_47_OSSERVAZIONE_PUMS.txt | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 47 |
| 0_48 | 20-22690/31/18/1-11/98 | 05/10/2020 | Paolo Radivo | Varie | O_48_PUMS_OSSERVAZIONI_RADIVO.docx | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 48 |
| O_49 | 20-22782/31/18/1-11/103 | 05/10/2020 | Regione FVG | Accordo di Programma Ferriera Servola | O_49_PUMS.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 49 |
| 0_50 | 20-22710/31/18/1-99 | 05/10/2020 | Vittorio Petrucco | Collegamento GVT - Molo VIII | O_50_GVT.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 50 |
| 0_51 | 20-22718/31/18/1-11/100 | 05/10/2020 | Italia Nostra | Varie | O_51_OSSERVAZIONI_PUMS_TRIESTE.pdf | Vedi documento di risposta alla osservazione n. 29 di FIAB |
| 0_52 | 20-22720/31/18/1-11/101 | 05/10/2020 | I.CO.P. S.p.A. | Varie | O_52 | ACCOLTA |
| 0_53 | 20-22779/31/18/1-11/102 | 05/10/2020 | AIDIA | Varie | O_53_AIDIA.pdf | Condivisione generale condivisibile |
| | | 2/11/2020 | ARPA | | PUMS_TRIESTE_VAS-ARPA.PDF | Vedi documento di risposta alle osservazioni al RA – osservazione di ARPA VOLUME ESTERNO |

STUDIO TECNICO







2. CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N.29 DI FIAB

2.1. Sintesi dell'osservazione

I capitoli A, B e C dell'osservazione contengono delle Considerazioni generali.

Le osservazioni più puntuali al Piano sono contenute nel capitolo "D. Le proposte del PUMS di Trieste" ed "E. Variazioni di Ripartizione modale e del Sistema emissivo e costi del Piano nei 10 anni" di cui a seguire si riportano alcuni stralci. Il capitolo F riassume le osservazioni di FIAB Trieste Ulisse al Piano.

D. LE PROPOSTE DEL PUMS DI TRIESTE

1. Due gravi difetti – assenza di obiettivi e confusione di azioni e obiettivi

2. L'auto elettrica

Nel Piano di Trieste è la "mobilità elettrica (intesa come automobile) a rappresentare, insieme all'auto automatica, e senza conducente, la nuova frontiera del muoversi quotidiano". [...] Se elettrico deve essere, allora sia di piccola taglia, perfette per esempio per la vita in città le bici elettriche e magari anche condivise e le cargo bike a pedalata assistita. Ci si deve staccare definitivamente dal concetto di possesso per avvicinarci a quello di servizio se vogliamo veramente mitigare le emissioni climalteranti e inquinanti.

3. Un Piano contradditorio che ignora il fenomeno del traffico indotto

Il Piano di Trieste è profondamente contradditorio. Si propongono infatti parcheggi "cerniera" attorno alla città per lasciarvi il mezzo privato- con notevole consumo di suolo - e contemporaneamente si pianificano nuovi parcheggi al centro, vanificando la funzione della cerniera.

4. Porto Vecchio

Con il PUMS adottato dalla Giunta Comunale, (assieme alla Variante n.6 al Piano Regolatore di Trieste dedicata alla Riqualificazione del Porto Vecchio, anch'essa appena adottata) si stanno precostituendo indirizzi urbanistici e di mobilità vecchi di cinquant'anni. Il Porto Vecchio attraversato da strada a scorrimento veloce di 4 corsie con turbo rotonda sulle Rive; mega parcheggi.

5. La mobilità su ferro ignorata

Nel PUMS di Trieste sparisce ogni proposta di mobilità su ferro: non c'è il tram di Opicina, non c'è una proposta di moderno tram da Barcola a Campo Marzio e dalla Stazione Centrale a Borgo San Sergio. Non viene preso in considerazione nessun collegamento di ferrovia suburbana per passeggeri come per esempio il progetto europeo Adria A relativo alla metropolitana leggera transfrontaliera circolare Trieste - Capodistria - Sesana - Gorizia – Monfalcone. Non si considera che sono possibili connessioni fra le linee tranviarie e ferroviarie utilizzando veicoli tram – treno.

6. Due soli obiettivi

Non è difficile estrapolare dal Piano i pochissimi obiettivi dell'Amministrazione. Ne appaiono solo due : la **fluidificazione del traffico** (e non la riduzione) e l' **Ovovia** Opicina - Barcola -Porto Vecchio-Rive. Quest'ultimo un trasporto aereo nella città della Bora la cui proposta è tenuta in piedi da valutazioni di un numero potenziale di passeggeri alguanto discutibile.







E. Variazioni di Ripartizione modale e del Sistema emissivo e costi del Piano nei 10 anni

1. Variazioni Ripartizione modale

Nel Piano si prevede una modestissima variazione dei mezzi impiegati dai cittadini per la mobilità: in 10 anni l'uso del mezzo Privato diminuirà di pochissimo, passando dal 53,62% al 49,22%, il TPL dal 21,04% aumenterà di poco più di 2 punti percentuali fino al 23,49%, la Bicicletta da 1,97% a 5,12%, la quota dei pedoni è prevista addirittura in diminuzione dal 23,37% al 22,17%

2. Variazioni del Sistema emissivo

Tra 10 anni le emissioni a Trieste previste dal PUMS del Comune (all. 45 cap. 10. STIMA DELLE EMISSIONI pag. 253 tabella) saranno pari a quelle attuali: il consumo di carburante passerà da 83.536 a 83.533ton/anno, l'emissione di Nox da 481 a 780 ton/anno, l'emissione di CO da 888 a 888 ton/anno, l'emissione di PM10 da 34 a 34 ton/anno, l'emissione di PTS da 42 a 42 ton/anno, l'emissione di Co2 da 184.437 a 184.430 ton/anno, quando entro il 2030 – 10 anni, nello stesso arco temporale del PUMS - le emissioni nell'UE devono essere ridotte di almeno il 40% rispetto ai livelli del 1990.

F. Le osservazioni di FIAB Trieste Ulisse al Piano

- 1. FIAB Trieste Ulisse ritiene inaccettabile che nel PUMS presentato l'amministrazione non dichiari i propri obiettivi di mobilità sostenibile almeno in termini di riduzione di emissioni nocive derivanti dal traffico, conformemente agli accordi internazionale vigenti, che significa prevedere la diminuzione del 40% di emissioni di CO2 al 2030. FIAB Trieste Ulisse chiede pertanto di evidenziare con chiarezza quali sono gli obiettivi del piano. Come segnala l'ARPA, gli obiettivi specifici del Piano devono essere concreti, misurabili e valutabili.
- 2. Come richiesto dalla Regione, FIAB Trieste Ulisse chiede di evidenziare con chiarezza le azioni effettivamente nuove e discendenti direttamente dal PUMS, e quindi oggetto di VAS, e quali siano invece azioni di recepimento derivanti da altri strumenti programmatori progetti approvati/adottati;
- 3. Nel Piano di Trieste è la "mobilità elettrica (intesa come automobile) a rappresentare la nuova frontiera del muoversi quotidiano. FIAB Trieste Ulisse, in conformità alle leggi vigenti, sostiene una diversa visione della città sostenibile, dove prevalgono la mobilità in bicicletta, la pedonalità e l'uso del mezzo pubblico; una città pianificata per le persone, NON per le automobili;
- 4. Nel Piano di Trieste il Consumo di suolo previsto è inaccettabile. **Chiediamo che non si preveda consumo di suolo**, una nuova ipotesi di parcheggi cerniera che tenga conto di questa limitazione, l'eliminazione dei nuovi parcheggi previsti in Centro città.







Controdeduzione

Il PUMS di Trieste è articolato in 3 fasi temporali a cui corrispondono consegne di elaborati diversi e diverse presentazioni powerpoint elaborate:

- Fase I Attività propedeutiche al processo di Piano: consegnato nel gennaio 2019
- Fase II Attività di raccolta dati, analisi e valutazione della situazione attuale: consegnato nel dicembre 2019
- Fase III Elaborazione del Piano: consegnata nel giugno 2020

Obiettivi di Piano

I documenti consegnati in ciascuna Fase costituiscono, nella loro interezza, il complesso e articolato sviluppo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Trieste (e vanno letti insieme).

Il primo documento (Fase I) richiama costantemente gli obiettivi del PUMS e allega una matrice (di cui si allega copia) in cui si intrecciano gli indirizzi e gli obiettivi del PUMS individuati dal Comune di Trieste nella Delibera 707 con gli obiettivi delle Linee Guida del Decreto 4 agosto 2017 e gli obiettivi derivanti dal progetto europeo CIVITAAS PORTIS. Dalla lettura della matrice allegata risulta evidente che non si confondono gli obiettivi con le azioni.

Esito della controdeduzione: NON ACCOLTA

Target del PUMS e indicatori di monitoraggio

Il capitolo 26 (pag.507) della Relazione Generale del PUMS riporta tutti gli indicatori di monitoraggio (in modo da misurare tutte le azioni proposte) aggregati in 10 grandi famiglie e splittati in ben 78 indicatori, a cui si aggiungono gli indicatori di Civitas Portis.

Le tabelle allegate evidenziano come il PUMS contiene obiettivi/azioni assolutamente misurabili.

Analogamente i target di Piano sono stati articolarti in 3 scenari (oltre allo stato attuale di partenza) ed in particolare:

- target raggiungibili nello scenario di riferimento;
- target raggiungibili al 2025 (beve-medio periodo);
- target raggiungibili al 2030 (medio-lungo periodo).

Le tabelle allegate evidenziano come il PUMS di Trieste contenga TARGET misurabili.

Esito della controdeduzione: NON ACCOLTA

Auto elettrica

Il PUMS non contiene solo previsioni per incentivare la diffusione delle auto elettriche. Accanto all'implementazione delle colonnine di ricarica previste sul territorio, infatti, un'attenzione particolare è stata data alla **micromobilità elettrica (paragrafo 17.1.3 della Relazione Generale)**. Si sono individuate infatti le zone 30 di progetto su cui avviare la sperimentazione in via prioritaria per i mezzi tipo segway (i monopattini sono stati equiparati ai velocipedi al di fuori degli ambiti della sperimentazione e la loro







circolazione è notoriamente consentita sulle strade a certe condizioni). Parallelamente le bici proposte nelle postazioni bik-sharing di progetto sono del tipo a pedalata assistita.

Esito della controdeduzione: NON ACCOLTA

Un Piano contradditorio che ignora il fenomeno del traffico indotto: previsioni di parcheggi al centro

Il PUMS affronta in modo globale la gestione della sosta, in una città afflitta storicamente dalla penuria di spazi, ma anche dove le regolamentazioni finora attuate si sono concentrate soprattutto sulla gestione dei parcheggi nelle aree centrali. Per ottenere dei risultati concreti e recuperare spazi per la mobilità dolce, sia pedonale, che ciclabile – è necessario avviare un percorso virtuoso basato su più capisaldi. Il primo agisce sulla componente pendolare che quotidianamente giunge a Trieste con mezzo individuale, sia dalle aree periferiche appartenenti al sistema dell'hinterland, ma anche dall'esterno e, in questo senso, sono state individuate le cerniere di mobilità, in corrispondenza delle principali direttrici di accesso, che incentivano lo scambio modale, offrendo, ovviamente, nel contempo, la possibilità di lasciare l'automobile a condizioni favorevoli. Per la localizzazione delle "cerniere" sono state scelte aree a basso o nullo impatto (già utilizzate a questo scopo, già disponibili in quanto da riconvertire e quindi oggi inutilizzate, già destinate a scopi di servizio e solo in minima parte in ampliamento, avendo cura di non interessare ambiti di pregio ambientale). Il secondo caposaldo riguarda la possibilità del riuso di edifici ed aree dismesse in zone urbane ove la domanda di sosta dei residenti è insoddisfatta, in modo da offrire un'alternativa alla sosta selvaggia soprattutto notturna che, proprio in quanto impropria, si traduce, di giorno, nella necessità di spostare l'auto (quindi incrementando la mobilità motorizzata individuale). Il terzo caposaldo riguarda la gestione complessiva degli spazi di parcheggio attivando un sistema globale che prevede la limitazione dei parcheggi gratuiti per i residenti nelle varie zone e una tariffazione progressiva estesa per chi si muove e cerca parcheggio in aree diverse da quelle della propria residenza. Ciò incentiva fortemente l'iniziativa privata nella ricerca di soluzioni di sosta su terreni di proprietà diversi dal suolo pubblico e calmiera il parcheggio incondizionato sulla viabilità e negli spazi urbani che, molto spesso, viene usato come un semplice "serbatoio" dove lasciare il veicolo per lunghi periodi (anche intere settimane). Il tema va quindi affrontato agendo su più fronti, evitando semplificazioni e interventi "spot", che non lo affrontino in modo strutturale. Questi concetti e misure sono stati ampiamente illustrati nelle relazioni. Le aree di sosta proposte nel Piano, parcheggio Campo Marzio, parcheggio e la proposta di riutilizzare contenitori vuoti per funzioni di sosta residenziale, sono quindi funzionali a supplire una progressiva eliminazione delle auto in sosta su strada, per liberare spazi da dedicare alla mobilità dolce ciclabile e pedonale.







Porto Vecchio

Non si ritiene condivisibile l'osservazione di Fiab in quanto uno dei punti di forza del PUMS è la previsione della **nuova linea di forza del trasporto pubblico Muggia-Bovedo**, da realizzare con sistema filoviario, BRT o tranviario da approfondire, ma comunque in sede per lo più protetta, e che **attraversa anche l'area di trasformazione urbanistica di Porto Vecchio**.

Esito della controdeduzione: NON ACCOLTA

La mobilità su ferro ignorata

Come si diceva in premessa, il PUMS di Trieste è articolato in 3 fasi temporali a cui corrispondono consegne di elaborati diversi. In particolare, nella Fase II, che costituisce il Quadro Conoscitivo, sono state analizzate le proposte del Piano Strutturale di Trieste con riferimento al sistema del ferro, proposte connesse con il progetto europeo Adria A.

Considerato il notevole incremento dei traffici merci in ingresso/uscita dal Porto Commerciale e il progressivo incremento della componente ferroviaria (merci), evidenti problemi di capacità, della rete ferroviaria urbana, non consentono l'istituzione di un competitivo servizio urbano metropolitano su tali tratte.

Cadenzamenti, e frequenze, richiesti dai collegamenti urbani (con un intertempo non superiore ai 10 minuti e con una offerta di almeno 6 corse/ora per direzione di marcia) possono mettere in crisi l'esercizio della linea commerciale su ferro che rappresenta un fondamentale "appoggio" all'operatività del Porto di Trieste.

Altro elemento che consiglia la scelta di sistemi di trasporto superficiali (tram, filobus, bus rapid transit, etc.) riguarda i tempi accessori di accesso-deflusso dalle fermate.

Nel caso di città delle dimensioni di Trieste i tempi di ingresso-uscita dalle fermate dei sistemi **ferroviari interrati** sono in molti casi comparabili ai tempi di spostamento delle O/D più frequenti.

E' questo produce, a fronte di investimenti molto costosi (versante offerta) livelli di appettibilita' del sistema di trasporto (versante domanda attraibile) non in linea con un corretto dimensionamento dello stesso.

Il tram di Opicina non è escluso dal Piano, risulta infatti uno dei mezzi di scambio per la cerniera di Opicina come riportato nella tabella di pag.82 della Relazione Generale. Si concorda di dare maggiore evidenza a tale sistema, aggiungendo uno specifico paragrafo in relazione, evidenziando la funzione turistica del sistema: dall'interlocuzione avvenuta con l'azienda Trieste Trasporti in questi mesi è emersa infatti sempre l'intenzione di mantenere anche la linea 2/ oggi sostitutiva del servizio tranviario.

Esito della controdeduzione: PARZIALMENTE ACCOLTA

Due soli obiettivi

Vedi tabella dei numerosi obiettivi già contenuta nel documento di fase I e allegata al presente documento.







Variazioni Ripartizione modale e sul sistema emissivo

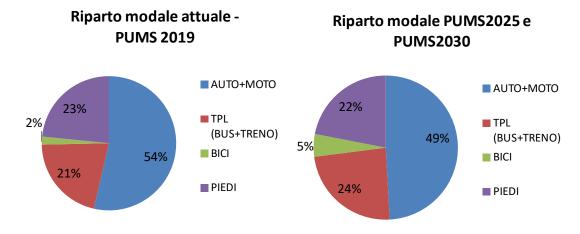
Il PUMS di Trieste è stato accompagnato in tutto il suo percorso pianificatorio dalla costruzione di un rigoroso modello multimodale basato su una dettagliata, e molto ampia, analisi conoscitiva (interviste a domicilio, indagini al cordone, conteggi dei flussi automobilistici, saliti-discesi del TPL urbano, extraurbano e ferroviario, conteggio degli utenti i bici e a piedi).

I valori TARGET sono diretta conseguenza delle azioni di Piano e non possono, né devono assumere, in modo aprioristico, valori assoluti poco realistici e difficilmente perseguibili (tra l'altro la mobilità incide solo per 1/3 sulle emissioni climalteranti). La grande famiglia di indicatori selezionati serve proprio a verificare gli andamenti dei riparti modali (auto, TPL, mobilità attiva), assestando, anche in corso di attuazione del PUMS, le differenti azioni intraprese per una città più sostenibile.

Guadagnare 6 punti percentuali alla sostenibilità (bici +3%, con un utilizzo più che raddoppiati, TPL+3%) in una prospettiva quinquennale di breve-medio periodo (2025).

Un ottimo risultato anche considerando che l'auto scende al 49% (il citato PUMS di Bologna porta al 2030 l'auto al 44%).

Si deve poi considerare che questi risultati, che emergono dall'applicazione di un modello scientifico e sono quindi oggettivi, rappresentano il limite inferiore delle modifiche indotte dal PUMS e ciò in quanto, prudenzialmente e onestamente, sono stati evidenziati solo i risultati di natura "matematica". A questi vanno aggiunti i risultati, attualmente non quantificabili in termini numerici, dei cambiamenti indotti dalle nuove politiche di gestione della mobilità, che costituiscono tuttavia elementi portanti del PUMS, in primis la politica globale della sosta – finalizzata a ridurre la necessità di muovere le auto in sosta notturna incongrua, se non irregolare, e a disincentivare l'uso del "archeggio sotto casa", nonché l'uso dell'auto per compiere brevi tragitti in città, che comporterebbero il pagamento di una tariffa – e, in seconda istanza, gli effetti dell'attuazione progressiva delle Zone 30 in ambito urbano e degli itinerari ciclabili e pedonali, tesi a modificare la mentalità dello spostarsi. Questi effetti potranno essere monitorati e meglio valutati, anche in termini numerici, a valle dell'attuazione dei provvedimenti. Il tutto constatando che a Trieste i movimenti su TPL sono già oggi molto alti.









Le osservazioni di FIAB Trieste Ulisse al Piano

- 1. Vedi tabella dei numerosi obiettivi già contenuta nel documento di fase I e allegata al presente documento.
- 2. Le azioni sono chiaramente delineate al capitolo 2 della Relazione Generale che contiene l'albero delle 21 azioni del PUMS (21 mosse)
- 3. Come già sopra evidenziato il PUMS non contiene solo previsioni per incentivare la diffusione delle auto elettriche. Accanto all'implementazione delle colonnine di ricarica previste sul territorio, infatti, un'attenzione particolare è stata data alla micromobilità elettrica (paragrafo 17.1.3 della Relazione Generale). Parallelamente le bici proposte nelle postazioni bike-sharing di progetto sono anche del tipo a pedalata assistita.
- 4. Le cerniere non rappresentano un consumo di suolo. Si tratta di interventi leggeri che, nei casi in cui coinvolgono ampliamenti o propongono una modifica di destinazione d'uso non impediscono la permeabilità dei suoli e che non prevedono edificazioni. Nella maggior parte dei casi, si tratta di aree già urbanizzate e anche destinate al recupero e al riuso e, in questo senso, le proposte del PUMS assumono una connotazione virtuosa. Attraverso soluzioni progettuali inserite ambientalmente e paesaggisticamente nel contesto, le cerniere posso contribuire ad aumentare la componente di verde urbano.



ALLEGATO 1 – MATRICE DEGLI INDIRIZZI E OBIETTIVI DEL PUMS (DOCUMENTO DI FASE I)

Matrice degli indirizzi e obiettivi del PUMS - Delibera 707, Linee Guida del Decreto 4 agosto 2017 e progetto europeo CIVITAAS PORTIS

| OBIET | TIVI E INDIRIZZI DELIBERA N.707 | 1. Iter del Piano | 2. | Mobilità ciclo-pedon | ale | 3. Intermodalità | 4. Trasporto privat | o e trasporto pubblico | | 5. Sicurezza | a Stradale | | 6. Logistica de merci | 7. Sistemi ITS | Ottimizzazione delle infrastrutture e delle reti di trasporto esistenti | | 9. Porto Vecchio | |
|--|---|---|--|---|---|--|--|--|--|---|--|--|--|--|---|--|--|---|
| | | cipazione e coinvolgimento degli holders della cittadinanza, anche attraverso npetenti circoscrizioni | blare la mobilità pedonale e, più in generale, 1 dell'utenza debole | i percorsi e aree pedonali, sia nelle zone ali della città, sia in quelle periferiche e nei in carsici, in aree predisposte ad essere lificate e destinate alla mobilità sostenibile | uovere la ciclabilità legata alla fruizione dei il turistici, con particolare riguardo tipiano Carsico nell'ottica di una visione gica con i comuni contermini | o di soluzioni intermodali per il linamento del vari sistemi di trasporto in tica di sostemibilità | PORTO PRIVATO: revisione della viabilità ipale, individuando uno schema di azione razionale e cercando di migliorare le rioni oggi critiche | PORTO PUBBLICO: sarà agevolato e tivaro l'uso del trasporto pubblico locale dendo una possibile modifica della rete e modalità di funzionamento dell'intero na, compatibilmente con le sigenze tenza e dello stesso gestore | venti finalizzati alla riduzione della velocità icoli, specie in area ad elevato rischio per le e deboli mediante, ad esempio, interventi ffit caminig, con la riorganizzazione delle tradali e l'estensione delle zone 30 | enti finalizzati all'eliminazione dei punti di tto tra correnti veicolari, e tra le correnti e le utenze deboli | renti finalizzati alla protezione dell'utenza e | venti finalizzati all'incentivazione dell'utilizzo temi di trasporto collettivo enti finalizzati | sario, della segnaletica stradale esistente nalizzazione del sistema di trasporto delle | ni di informazione all'utenza per migliorare colazione (pedonale, cidabile e veicolare) e la là del servizio di trasporto pubblico | ammazione di interventi di riqualificazione e ralizzazione della rete viaria esistente | ibuto dei PUMS al rilancio del Porto Vecchio ndo conto delle prospettive alternative per gli iamenti attualmente esistenti che, in caso di alizzaione dovranno garantire le adeguate strutture per la prosecuzione della loro tà imprenditoriale | ibuto del PUMS al rilancio del Porto Vecchio do conto di un programma di trutturazione del stro (impiantistica e logica) per garantire i serviti essenziali ai insediamenti (rete viarie, ret fognaria, nazione pubblica, rete idrica e a gas, ecc.) adualmente dovranno garantire l'operatività adualmente dovranno garantire l'operatività | ibuto del PUMS al rilancio del Porto Vecchio do conto di una pianificazione edilizia e dei orti equilibrata e funzionale alle reali nze della città |
| OBIETTIVI LINEE GUIDA PUMS I | E PROGETTO CIVITAS PORTIS | Partec stakel le com | Agevo | Nuovi centra borgh riqual | Promu luoghi all'Alt sinerg | Studic coord un'ott | TRASF princi circola situaz | TRASF incent preve delle r sisterr dell'ul | Interv dei ve utenz di tra sedi si | Interv conflit stesse | Interv | Interv di sist Interv all'imi | neces: Razior merci | Sisten la ciro qualit | Progra | Contri tenen insedi deloca infrasi attivit | Contri tenen infrasi tecnol nuovi illumi | Contri tenen traspo esiger |
| Linee Guida PUMS - MACRO OBIETTIVI | a.1 Miglioramento del TPL | | | | | • | | • | | | | | | • | | | | |
| A) efficacia ed efficienza del sistema di mobilita | a.2 Riequilibio modale della mobilità a.3 Riduzione della congestione a.4 Miglioramento della accessibilita' di persone e merci a.5 Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insdiamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, tursitici) a.6 Miglioramento della qualità' dello spazio | | • | | | • | • | • | • | | | • | • | | • | | | |
| | stradale e urbano b.1 Riduzione del consumo di carburanti da fonti | | | - | | | | | | | \vdash | | | | | | | |
| B) Sosteniblita' energetica e ambientale | fossili b.2 Miglioramento della qualita' dell'aria b.3 Riduzione dell'inquinamento acustico | | | | | • | • | • | | | | • | | | • | | | |
| C) Sicurezza della mobilita' stradale | c.1. Riduzione dell'incidentalità stradale c.2 Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti c.3 Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti c.4 Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65) | | | | | | • | | • | • | • | • • | | | | | | |
| D) Sostenibilita' socio economica | d.1 Miglioramento della inclusione sociale d.2 Aumento della soddisfazione della cittadinanza d.3 Aumento del tasso di occupazione | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | | • | • | • | • | • |
| | d.4 Riduzione dei costi della mobilita' (connessioni alla necessita' di usare il veicolo privato) | | | | | • | | • | | | | • | | | | | | |
| Linee Guida PUMS - OBIETTIVI SPECIFICI | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Migliorare l'attrattiva' del trasporto collettivo | | | | | | • | | • | | | \sqcup | • | | • | | | | - |
| Migliorare l'attrattivita' del trasporto condiviso | | | | | | • | | | | | | • | | | | | | |
| Migliorare le performance economiche del TPL | | | | | | • | | • | | | | • | | | | | | |
| Migliorare l'attrattivita' del trasporto ciclopedonale Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante | | | • | • | • | | | • | | | | | • | • | | | | |
| Ridurre la sosta irregolare Efficientare la logistica urbana | | | | | | | • | | • | | | | | | • | | | |
| Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci | | | | | | | | • | | | | | • | | • | | | |
| Garantire l'accessibilita' alle persone con mobilita' ridotta Garantire la mobilita' alle persone a basso reddito | | | • | • | | | | • | | | | • | | | | | | |
| garantire la mobilita' alle persone anziane migliorare la sicurezza della circolazione | | | | | | | • | • | • | • | | • | | | | | | |
| veicolare migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti | | | | | | | | | • | • | • | • | | • | | | | |
| aumentare le alternative ci scelta modale per i cittadini Obiettivi CIVITAS PORTIS | | | • | • | | • | | • | | | | • | | | | | | |
| Development of the SUMP to ensure the Old Port Area; Specific SUMP topics: Public Transport, nonmotorised transport, inter-modality, Road Transport, Urban Logistics, Accessibility; High level of participation, cooperation, coordination and consultation of citizens and | | • | | | | | • | • | | | | | | | • | • | • | |
| stakeholders. Reduce car dependency to port areas; Increase pedestrian areas and cycling paths in the Old City Centre and Old Port area; Promote the bike sharing system; Increase intermodal solutions (bikebus- boat) | | | • | • | | • | | • | | | | • | | | | • | • | • |
| Connect the coastal areas and the hinterland through a hybrid public system, linked to the existing railway infrastructure; Reducing pollution and congestions; Possibilities of intermodal changes | | | _ | | | • | | • | | | | • | | | | • | • | • |
| Development of a system to provide real-time information on parking availability; Mounting of detectors/cameras; Reduction of traffic congestions, promoting a shift towards more sustainable modes of transport | | | | | | | | | | | | • | | • | | • | • | • |

ALLEGATO 2: TABELLE DEGLI INDICATORI DI MONITORAGGIO E TARGET

| | | INDICATORI DI MONITORAGG | 10 | | | TA | ARGET | |
|--------|--|---|------------------|--------------------|---------------------------|---|---|--|
| Ambito | Categoria indicatore | N. Indicatore | Unità di misura | ATTUALE TO 2019 | SCENARIO RIFERIMENTO | SCENARIO DI PIANO DI BREVE- MEDIO PERIODO | SCENARIO DI PIANO DI MEDIO- LUNGO PERIODO | FONTE |
| | | 4 TD | 0/ | 21.040/ | 24 520/ | (T1 2025) | (T2 2030) | do modello |
| | | 1 TPL 2 AUTO | % | 21,04% | 21,53% | 23,83% | 23,83% | da modello |
| 1 | Modal split (4) | 3 BICI | % | 53,62% 1,97% | 54,67% 1,86% | 49,12% 5,10% | 49,12% 5,10% | |
| | | 4 PIEDI | % | 23,37% | 21,95% | 21,95% | 21,95% | |
| | | 5 viaggio medio in auto | km | 7,954 | 8,148 | 8,447 | 8,446 | da modello |
| | | 6 tempo totale sulla rete | veic*ora | 6.601 | 7.951 | 7.599 | 7.558 | da modello |
| | | 7 distanza percorsa totale sulla rete | veic*km | 284.966 | 316.829 | 306.512 | 306.525 | da modello |
| | | 8 velocità media sulla rete | veic*km/veic*ora | 43,167 | 39,847 | 40,338 | 40,556 | da modello |
| | | 9 Estensione della rete | km | 1.067.951 | 1.075.814 | 1.073.123 | 1.070.231 | da modello |
| | | 10 Estensione della rete a flusso libero (grado saturazione ≤0,65) | km | 1.031.735 | 1.022.371 | 1.024.020 | 1.019.823 | da modello |
| | | 11 Estensione della rete a flusso libero (grado saturazione ≤0,65) | % | 96,61% | 95,03% | 95,42% | 95,29% | da modello |
| | | 12 Estensione della rete in attenzione (grado saturazione >0,65 - ≤0,85 | | 23.348 | 37.019 | 34.985 | 34.436 | da modello |
| | | 13 Estensione della rete in attenzione (grado saturazione >0,65 - ≤0,85 | ' | 2,19% | 3,44% | 3,26% | 3,22% | da modello |
| | | 14 Estensione della rete in congestione (grado saturazione >0,85) | km | 12.868 | 16.424 | 14.118 | 15.971 | da modello |
| 2 | Indicatori trasportistici (21) | 15 Estensione della rete in congestione (grado saturazione >0,85) | % | 1,20% | 1,53% | 1,32% | 1,49% | da modello |
| _ | | 16 Tempo medio sulla rete (km/(veic*km/veic*ora)*60) | minuti | 11,1 | 12,3 | 12,6 | 12,5 | da modello |
| | | 17 Totale spostamenti matrice | n.spostamenti | 35.826 | 38.883 | 36.348 | 36.348 | da modello |
| | | 18 Sottomatrice degli spostamenti ≤ 2 km | n.spostamenti | 6.086 | 6.017 | 5.036 | 5.032 | da modello |
| | | 19 Sottomatrice degli spostamenti ≤ 2 km | % | 16,99% | 15,47% | 13,85% | 13,84% | da modello |
| | | 20 Sottomatrice degli spostamenti ≤ 3 km | n.spostamenti | 4.401 | 5.018 | 3.888 | 4.007 | da modello |
| | | 21 Sottomatrice degli spostamenti ≤ 3 km | % | 12,28% | 12,91% | 10,70% | 11,02% | da modello |
| | | 22 Sottomatrice degli spostamenti ≤ 4 km | n.spostamenti | 3.664 | 3.873 | 4.058 | 3.565 | da modello |
| | | 23 Sottomatrice degli spostamenti ≤ 4 km | % | 10,23% | 9,96% | 11,16% | 9,81% | da modello |
| | | 24 Sottomatrice degli spostamenti ≤ 5 km | n.spostamenti | 4.042 | 4.380 | 3.572 | 4.702 | da modello |
| | | 25 Sottomatrice degli spostamenti ≤ 5 km | % | 11,28% | 11,26% | 9,83% | 12,94% | da modello |
| | | 26 Vett-km esercite/anno | vett-km/anno | 13.381.481 | 13.381.073 | 15.161.989 | 15.161.989 | ipotesi km/gg feriale scolastico tipo *330 giorni di esercizio |
| 3 | Indicatori TPL (4) | 27 velocità commerciale | km/h | 17,29 | 17,29 | 18,05 | 18,05 | da modello |
| 3 | | 28 passeggeri totali rete servita | pax/anno | 59.026.505 | 64.281.183 | 71.149.232 | 71.149.232 | ipotesi pax/h*10,6*300: 10,6: fattore conversione da hdp |
| | | 29 numero medio saliti per linea | pax/h | 357 | 389 | 430 | 430 | pax/h / (nr linee pari a 52) |
| | | 30 estensione di aree pedonali | mq | 94.000 | 94.000 | 100.000 | 100.000 | Comune Trieste e previsioni PUMS |
| | | 31 estensione aree a zona 30 | mq | - | - | 9.552.903 | 9.552.903 | · |
| | | 32 estensione aree a zona 30 per abitante | mg/ab | - | - | 46,77 | 46,77 | |
| 4 | Indicatori mobilità dolce (7) | 33 estensione rete ciclabile | km | 21,33 | 21,33 | 65,53 | 65,53 | |
| | | 34 Numero di velostazioni | numero | 0 | 0 | 1 | 1 | |
| | | 35 numero di postazioni bici attrezzate (in velostazione) | numero | 0 | 0 | 100 | 100 | |
| | | 36 Numero di bici-park | numero | 0 | 2 | 10 | 20 | Biciplan |
| | | 37 veicoli elettrici | % | 0,033% | 0,087% | 5% | 8% | parco veicolare ACI per tempo T0 e stima sc riferimento tempo T1 e T2 proiezione in base a studi nazionali |
| | | 38 numero-colonnine di ricarica auto elettriche | numero | 12 | 12 | 20 | 20 | fonte tempo T0: www.colonnineelettriche.it progetto PUMS: +8 colonnine |
| | | 39 numero cerniere di mobilità | numero | 0 | 0 | 8 | 8 | |
| | | 40 numero auto car sharing | numero | 0 | - | - | - | In funzione dei risultati del PTFE di Area Science Park |
| 5 | Indicatori smart mobility e sistemi ITS (10) | 41 stalli car sharing | stalli | 0 | 0 | 16 | 16 | ipotizzati 2 stalli/cerniera. Da dimensionare in funzione dei risultati del PTFE di Area Science Park |
| | | 42 postazioni bike sharing | postazioni | 10 | 12 | 22 | 22 | |
| | | 43 stalli bike sharing | stalli | | 168 | 318 | 318 | |
| | | 44 numero scooter sharing | numero | - | - | - | - | In funzione dei risultati del PTFE di Area Science Park |
| | | 45 stalli scooter sharing | stalli | 0 | 0 | 16 | 16 | ipotizzati 2 stalli/cerniera. Da dimensionare in funzione dei risultati del PTFE di Area Science Park |
| | | 46 numero sistemi ITS (paline, PMV e contatraffico) | n. | 0 | da interventi programmati | +11-13 contatraffico | +11-13 contatraffico | |
| | | | | | dal Comune | + 7-10 PMV | + 7-10 PMV | |
| | | | | | | + 13-19 paline | + 13-19 paline | |

| Solid | | | | 47 Parcheggi in struttura | numero stalli | 4.149 | 4.149 | 4.949 | 4.949 | T1 e T2: progetto PK Università (+500) e Campo Marzio |
|--|----|--------------|---|--|----------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|-----------|---------|---|
| March Marc | | | | | | | | | | (+300) |
| Part | c | Sasta (F) | | 48 Parcheggi di scambio | numero stalli | | | 1540 | 1540 | T1 e T2: progetto cerniere di mobilità |
| Process Proc | В | 30Sta (5) | | | numero stalli | 1.511 | 1.511 | 2.040 | 3.007 | totali (rilevazioni) |
| Indicator detail aper Taccessifilities surface Indicator details per Taccessifilities surface Indicator details a reconstitution of the personal of the | | | | veicoli presenti in sosta sulla viabilità pubblica per zona di traffico | numero | 448 | 448 | 462 | 471 | media per zona (rilevazioni) |
| Multiple | | | | 51 veicoli in sosta irregolare o incongrua per zona di traffico | numero | 89 | 89 | 75 | 66 | sosta irregolare o incongrua (rilevazioni) |
| 1 | | | | 52 numero stalli sosta lunga bus turistici | numero | | +11 | +19 | +19 | SC riferimento: +11 stalli bus SILOS (extraurbani e bus |
| Part | 7 | Indicatori s | sosta per l'accessibilità turistica | | | | | | | , |
| ## A place of incidentalist stradic numero modernit con front ## A place of incidentalist stradic numero modernit con mort ## A place of incidentalist stra | 1 | (2) | | | | | | | | |
| Part | | | | • | 1 1 1 | 130 | 130 | 220 | 220 | , , , , , , |
| Second inclinates at trade 4 55 25 25 25 25 25 25 | | | | tasso di incidentalità stradale: numero incidenti con feriti | | | | | | |
| Martin Sciences strade 4 5 | | | - | | | 969 | 969 | 872 | 700 | Ü |
| Multicate autorizate attribute (4) 54 Multimore incident autorizate attribute (5) 57 Multimore incident autorizate in the control designation of contr | | | | tasso di incidentalita stradale: numero incidenti con morti | | 44 /4402 | 44 /4402 | 40 / 4004 | 0./000 | |
| Part | 8 | Indicatori s | sicurezza stradale (4) | F6 numara insidanti auta/nadani | | 11/1182 | 11/1182 | 10 / 1064 | 9 / 960 | Ü |
| 1 | | | | inumero incidenti auto/pedoni | numero | 172 | 172 | 155 | 140 | |
| Second S | | | - | 57 numero incedenti auto/ciclisti | numero | 1/2 | 1/2 | 155 | 140 | |
| Second Communication Communication Communication Collegato Analysematic | | | | indiffero incedenti autoyciciisti | namero | 35 | 35 | 32 | 28 | |
| Part | | | | 58 Risparmio/anno di consumo di carburante | tonn/anno | | | | | |
| Indicatori amblentali (12) | | | <u> </u> | | ' | - | | | - ,- | <u> </u> |
| Indicatori ambientali (12) | | | - | 1 1 | · · | , | , | | | |
| Part | | | F | | , | - | | + | | |
| Indicatori ambientali (12) | | | <u> </u> | · · · · · | · | , | · · · · · · · · · · · · · · · · · · · | , | | |
| Indicatori ambientalii (12) | | | ndicatori ambientali (12) | , , | · | - | | | | |
| Signamic/anno di emissioni di PN10 | 9 | Indicatori a | | | · | , | | | | |
| Second S | | | - | | · | | | | | |
| President of the mission of the mi | | | | | | · · · · · · · · · · · · · · · · · · · | · · · · · · · · · · · · · · · · · · · | | | |
| Ottimizzare e razionalizzare la mobilità delle merci in termini di finestre di accesso e ottimizzazione delle operazioni | | | | | · | | • | | ,- | |
| Ottmizzare e razionalizzare la mobilità delle merci in termini di finestre di accesso e ottmizzazione delle operazioni | | | | | , - | · · · · · · · · · · · · · · · · · · · | -, | | -, - | |
| Ottimizzare e razionalizzare la mobilità delle merci in termini di finestre di accesso e ottimizzazione delle operazioni Ridurre le emissioni atmosferiche inquianni attribuibili al settore dei trasporti, ridurre i consumi energetici ed in particolare quelli di lindicat i combustibili fossii (pentina, dai settore dei trasporti, pidure i de missioni di gasolio, ecc.) implegati nei micro ri di di settore dei trasporti, pidure i demissioni di gasolio, ecc.) implegati nei micro ri corri corr | | | | | ' | - | - | | ,- | |
| mobilità delle merci in termini di finestre di accesso e ottimizzazione delle operazioni de | | Ot | ttimizzare e razionalizzare la | | ,- | , | 0,0070 | - | | |
| finestre di accesso e ottimizzazione delle operazioni Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti attribubili al settore dei trasporti, ridurre i consumi energetici ed in particolare quelli di sombustibili fossili (benzina, gasolio, ecc.) impliegati nei merci di scentivazione della mobilità elettrica/logistica merci Promovere l'efficienza del traffico commerciali esi ai niferimento alla distribuzione urbana delle merci, sia in riferimento al collegamenti sia | | | | Trestate electromos degii stam | 70 Stall presided | | | | | |
| Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti attribuibili al settore dei trasporti, ridurre i consumi energetici ed in particolare quelli di ladicat ori merci (9) Sistema oi accreditamento degii operatori (9) Sistema oi accreditamento degii operatori (9) Sistema oi accreditamento degii operatori (9) Signo no no - Si ACI 2018; AMBITO PROVINCIALE VEDI DETTAGLIO 1 | | fin | nestre di accesso e ottimizzazione | 71 Sistemi di drop-off (Parcel Lockers) | numero | 0 | | ≥7 | | |
| Inquinanti attribuibili al settore dei trasporti, ridurre i consumi energetici ed in particolare quelle di Indicat ori merci (9) Formuovere l'efficienza del trasporti, politiche di incentivazione della mobilità elettrica/logistica merci sia in riferimento al collegamenti consumi paraticolare quella consumi passanti in riferimento al collegamenti consumi passanti in r | | de | elle operazioni | 72 Sistema di accreditamento degli operatori | Sì/no | no | no | - | Sì | |
| Indicat ori merci (9) Promuovere l'efficienza del traffico commerciale sia in riferimento all distribuzione urbana delle merci; sia in riferimento all distribuzione urbana delle merci; sia in riferimento all distribuzione urbana delle merci; sia in riferimento al collegamenti Indicat combustibili fossili (benzina, gasolio, ecc.) implegati nei trasporti, politiche di trasporti, politiche di incentivazione della mobilità elettrica/logistica merci Promuovere l'efficienza del traffico commerciale sia in riferimento all distribuzione urbana delle merci; sia in riferimento al collegamenti Indicat combustibili fossili (benzina, gasolio, ecc.) implementazione, GPL, Benzina/GPL, Elettrico, Ben | | | | | N° veicoli per classe EURO | VEDI DETTAGLIO 1 | - | - | - | ŕ |
| gasolio, ecc.) impiegati nei trasporti e ridurre le emissioni di gas climalteranti (CO2) derivanti dal settore dei trasporti, politiche di incentivazione della mobilità elettrica/logistica merci Promuovere l'efficienza del traffico commerciale sia in riferimento all distribuzione urbana delle merci, sia in riferimento ai collegamenti Emissioni CO2, PM10 e Nox veicoli computati all'interno ton/anno Nox 481 860 805 780,0 emissioni calcolate per veicoli equivalenti congruenti con i risparmi riportati negli indicatori 59-60-63 tonn/anno PM10 34 37 35 34,0 Emissioni CO2, PM10 e Nox veicoli computati all'interno donn/anno Nox 481 860 805 780,0 emissioni calcolate per veicoli equivalenti congruenti con i risparmi riportati negli indicatori 59-60-63 tonn/anno CO2 184.437 205.884 190.378 184.430 Promuovere l'efficienza del traffico commerciale sia in riferimento alla distribuzione urbana delle merci, sia in riferimento ai collegamenti congruenti con i risparmi riportati negli indicatori 59-60-63 tonn/anno CO2 184.437 205.884 190.378 184.430 Ton/anno PM10 34 37 35 34,0 Emissioni CO2, PM10 e Nox veicoli computati all'interno donn/anno Nox 481 860 805 780,0 Emissioni calcolate per veicoli equivalenti congruenti con i risparmi riportati negli indicatori 59-60-63 tonn/anno CO2 184.437 205.884 190.378 184.430 Ton/anno PM10 34 37 35 34,0 Ton/anno PM10 34 37 35 35 34,0 | | en | nergetici ed in particolare quelli di | ambientale (distinti in Metano, Benzina/Metano, GPL, Benzina/GPL, | ' ' | VEDI DETTAGLIO 2 | - | - | - | |
| trasporti e ridurre le emissioni di gas climalteranti (CO2) derivanti dal settore dei trasporti, politiche di incentivazione della mobilità elettrica/logistica merci Promuovere l'efficienza del traffico commerciale sia in riferimento al la distribuzione urbana delle merci, sia in riferimento ai collegamenti delle emissioni stimate per veicoli equivalenti) delle emissioni stimate per veicoli equivalenti) tonn/anno PM10 34 37 35 34,0 tonn/anno PM10 34 190.378 184.430 delle emissioni stimate per veicoli equivalenti) tonn/anno PM10 34 37 05.884 190.378 184.430 delle emissioni stimate per veicoli equivalenti) tonn/anno PM10 34 07 07 07 07 07 07 07 07 07 07 07 07 07 | 40 | | ` ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' | | tonn/anno Nox | 481 | 860 | 805 | 780.0 | emissioni calcolate per veicoli equivalenti |
| gas climalteranti (CO2) derivanti dal settore dei trasporti, politiche di incentivazione della mobilità elettrica/logistica merci Promuovere l'efficienza del traffico commerciale sia in riferimento alla distribuzione urbana delle merci, sia in riferimento ai collegamenti To limplementazione di sistemi di tracciamento e routing per i veicoli pesanti To limplementazione di sistemi di tracciamento e routing per i veicoli pesanti To limplementazione di sistemi di tracciamento e routing per i veicoli pesanti To limplementazione di sistemi di tracciamento e routing per i veicoli pesanti To limplementazione di sistemi di tracciamento e routing per i veicoli pesanti To limplementazione di sistemi di tracciamento e routing per i veicoli pesanti To limplementazione di sistemi di tracciamento e routing per i veicoli pesanti To limplementazione di sistemi di tracciamento e routing per i veicoli pesanti To limplementazione di sistemi di tracciamento e routing per i veicoli pesanti To limplementazione di sistemi di tracciamento e routing per i veicoli pesanti To limplementazione di sistemi di tracciamento e routing per i veicoli pesanti | 10 | | | | | | | | | · · · · · · · · · · · · · · · · · · · |
| di incentivazione della mobilità elettrica/logistica merci Promuovere l'efficienza del traffico commerciale sia in riferimento alla distribuzione urbana delle merci, sia in riferimento ai collegamenti 76 Servizi di ciclo-logistica numero 0 0 0 0 0 Implementazione di sistemi di tracciamento e routing per i veicoli pesanti 77 Implementazione di sistemi di tracciamento e routing per i veicoli pesanti 78 N° utenti App GUIDE ME Da stimare in base ai successivi ulteriori sviluppi dell'applicazione dell'applicazione dell'applicazione | | 1. 1 | ` , | | tonn/anno PM10 | 34 | 37 | 35 | 34,0 | 64-67-68 |
| commerciale sia in riferimento alla distribuzione urbana delle merci, sia in riferimento ai collegamenti dell'applicazione dell'applicazio | | di | di incentivazione della mobilità | | tonn/anno CO2 | 184.437 | 205.884 | 190.378 | 184.430 | |
| distribuzione urbana delle merci, sia in riferimento ai collegamenti 77 Implementazione di sistemi di tracciamento e routing per i veicoli pesanti 78 pesanti 79 Implementazione di sistemi di tracciamento e routing per i veicoli pesanti 70 pesanti 70 pesanti | | | | 76 Servizi di ciclo-logistica | numero | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Sid if the inferior of conegations | | dis | istribuzione urbana delle merci, | , | N° | N° utenti App GUIDE ME | - | - | - | ·· |
| | | | _ | I TO TO TO THE PARTY OF THE PAR | % | 28% | - | - | - | 7. |

DETTAGLIO 1: COMPOSIZIONE VEICOLI COMMERCIALI DIESEL (EURO)

| EURO 0 | PESANTI=331 | LEGGERI =1341 |
|--------|-------------|---------------|
| EURO 1 | PESANTI=71 | LEGGERI =749 |
| EURO 2 | PESANTI=166 | LEGGERI =1365 |
| EURO 3 | PESANTI=182 | LEGGERI =2188 |
| EURO 4 | PESANTI=125 | LEGGERI =2120 |
| EURO 5 | PESANTI=170 | LEGGERI =1453 |
| EURO 6 | PESANTI=106 | LEGGERI =956 |

DETTAGLIO 2: COMPOSIZIONE VEICOLI PER ALIMENTAZIONE

| BENZINA | PESANTI = 7 | LEGGERI = 1967 |
|-----------------------|-------------|----------------|
| BENZINA E GAS LIQUIDO | PESANTI = 1 | LEGGERI = 177 |
| BENZINA E METANO | PESANTI = / | LEGGERI = 31 |
| ELETTRICO-IBRIDO | PESANTI = 2 | LEGGERI = 16 |

INDICATORI DEL PROGETTO CIVITAS PORTIS

| Objectives | Impact | Indicator | Description | Data / Unit | Method of Measurement | Responsibility | ATTUALE TO 2019 | SCENARIO RIFERIMENTO | SCENARIO DI PIANO DI BREVE-MEDIO PERIODO (T1 2025) | SCENARIO DI PIANO DI MEDIO-LUNGO PERIODO (T2 2030) | FONTE | |
|---|--|------------------------------------|---|-----------------|---|--|--------------------|-------------------------|---|---|---|--|
| 1 TRS 1 "Integrating SUMP" | | | | | | | | | | | | |
| Development of the SUMP to ensure the Old Port Area; Specific SUMP topics: Public Transport, nonmotorised transport, inter-modality, Road Transport, Urban Logistics, Accessibility; High level of participation, cooperation, coordination and consultation of citizens and stakeholders | | Interconnection | Increase of the intermodal solution (bike- bus-boat) | % | Models | Trieste Trasporti/ Trieste Municipality | 0 | 0 | 23,71% | 23,71% | incremento utenti bici+bus | |
| | | Park and Ride Service | Increase of the number of Park and Ride Service | Quantitative | Records of data | Trieste Trasporti/ Trieste Municipality | 0 | 0 | 1408 | 1408 | da modello: auto in park and ride /h (domanda di sosta alle cerniere di mobilità) | |
| | Integration on Old Port Area (PT) | Number of PT lines | Number of PT lines (between Old Port Area and City Centre) | Quantitative | Records of data | Trieste Trasporti | 0 | 0 | 2 | 2 | nr linee Porto Vecchio (Ovovia + P_214 Muggia-Bovedo) | |
| | | Number of PT passengers | Number of passengers on the new PT lines (between Old Port Area and City Centre) | Quantitative | Passengers count devices | Trieste Trasporti | 0 | 0 | 2902 | 2902 | da modello: pax/2h sulle due linee di cui al punto precedente nella tratta tra Porto Vecchio ed il centro (A+R) | |
| | 2 TRS 1 "Promoting Soft Mobility" | | | | | | | | | | | |
| Reduce car dependency to port areas; Increase pedestrian areas and cycling paths in the Old City Centre and Old Port area; Promote the bike sharing system; Increase intermodal solutions (bike-bus- boat) | Pedestrian areas | Pedestrian areas | increase pedestrian areas | km2 | Estimating (feasibility study/project/plan) | Trieste Municipality | 0,094 | 0,094 | 0,1 | 0,1 | valori assoluti; il PUMS non incrementa tanto le aree pedonali, ma punta sulle Zone 30 e sulle Zone 20 | |
| | Inter modal solution | Interconnection | Increase of the intermodal solution (bike- bus-boat) | %, Qualitative | Estimating (feasibility study/project/plan) | Trieste Trasporti/ Trieste Municipality | 0 | 0 | 23,71% | 23,71% | incremento utenti bici+bus | |
| | | Users of bike sharing system | Increase of the number of bike sharing system users | %, Quantitative | Estimating (feasibility study/project/plan) | Trieste Municipality | 0 | 0 | 20% | 50% | valori incrementali rispetto ad un valore attualmente non rilevato in quanto il sistema non è operativo al 2019 | |
| | | Bicycle parking station | Increase of the number of bicycle parking stations | %, Quantitative | Estimating (feasibility study/project/plan) | Trieste Municipality | 0 | 2 | 0% | 0% | numero postazioni BS in Porto Vecchio є Centro Storico TO e SC Riferimento: valore assoluto T1 e T2: incremento rispetto al riferimento | |
| | Old City Centre and Old Port Area (PT) | Number of PT lines | Number of PT lines (Old Port Area and City Centre) | quantitative | Records of data | Trieste Trasporti | 0 | 0 | 2 | 2 | da modello: nr linee Porto Vecchio (Ovovia + P_214) | |
| | | Number of PT passengers | Number of passengers on the new PT lines (Old Port Area and City Centre) | quantitative | Passengers count devices | Trieste Trasporti | 0 | 0 | 2902 | 2902 | da modello: pax/2h sulle due linee di cui al punto precedente nella tratta tra Porto Vecchio ed il centro (A+R) | |
| | Inter modal solution | Bike - Bus | Number of buses which can carry bicycles | Quantitative | Records of data | Trieste Trasporti | - | - | - | - | dato richiesto a TT | |

| INDICATORI DEI | DDOCETTO | |
|----------------|----------|--|
| | | |

| INDICATORI DEL PROGETTO CIVITAS PORTIS | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|------------------------------|---|-------------|---|--|--------------------|-------------------------|---|---|--|
| Objectives | Impact | Indicator | Description | Data / Unit | Method of Measurement | Responsibility | ATTUALE TO 2019 | SCENARIO RIFERIMENTO | SCENARIO DI PIANO DI BREVE-MEDIO PERIODO (T1 2025) | SCENARIO DI PIANO DI MEDIO-LUNGO PERIODO (T2 2030) | FONTE |
| 2 TRS 2 "Introducing hybrid and innovative public transport system | | | | | | | | | | | |
| Connect the coastal areas and the hinterland through a hybrid public system, linked to the existing railway infrastructure; Reducing pollution and congestions; Possibilities of intermodal changes | Congestion levels | Average vehicle speed - peak | Average network or route speed | | Estimating (feasibility study/project/plan) | Trieste Trasporti/ Trieste Municipality | 43,17 | 39,85 | 40,34 | 40,56 | da modello: Velocità media sula rete da modello |
| | Modal split BUS | Average modal split - trips | Percentage of trips by transport mode over the year | | Estimating (feasibility study/project/plan) | Trieste Trasporti/ Trieste Municipality | 18.562 | 20.214 | 22.374 | 22.374 | da modello: pax/h su BUS |
| | Modal split CAR | Average modal split - trips | Percentage of trips by transport mode over the year | | Estimating (feasibility study/project/plan) | Trieste Trasporti/ Trieste Municipality | 44.926 | 48.760 | 43.815 | 43.815 | da modello: pax/h su car |
| | Modal split MOTORCYCLE | Average modal split - trips | Percentage of trips by transport mode over the year | | Estimating (feasibility study/project/plan) | Trieste Trasporti/ Trieste Municipality | 2.365 | 2.566 | 2.306 | 2.306 | da modello: pax/h su moto |
| | Modal split BIKE | Average modal split - trips | Percentage of trips by transport mode over the year | | Estimating (feasibility study/project/plan) | Trieste Trasporti/ Trieste Municipality | 1.742 | 1.742 | 4.787 | 4.787 | da modello: pax/h su bici |
| | Modal split WALK | Average modal split - trips | Percentage of trips by transport mode over the year | | Estimating (feasibility study/project/plan) | Trieste Trasporti/ Trieste Municipality | 20.609 | 20.609 | 20.609 | 20.609 | da modello: pax/h a piedi |
| | Public Transport Service | Number of vehicles | Number of PT hybrid/innovative system vehicles per km | veh*km | Records of data | Trieste Trasporti | - | - | - | - | dato richiesto a TT |

INDICATORI DEL PROGETTO CIVITAS PORTIS

| Objectives | Impact | Indicator | Description | Data / Unit | Method of Measurement | Responsibility | ATTUALE TO 2019 | SCENARIO RIFERIMENTO | SCENARIO DI PIANO DI BREVE-MEDIO PERIODO (T1 2025) | SCENARIO DI PIANO DI MEDIO-LUNGO PERIODO (T2 2030) | FONTE |
|--|---------------|---------------------|---|--|--|-----------------------|--------------------|-------------------------|---|---|---|
| 3 TRS 3 "Controlling urban accesses" | | | | | | | | | | | |
| Creation of an urban access control system to monitor traffic flows and to control the usage of particular pedestrian areas or limited traffic zones; Mounting of detectors/cameras/other monitoring devices; Collection of traffic data | Traffic level | Traffic flow - peak | Average vehicles per hour - peak | Veh per hour, quantitative, measured | Traffic measures (loop detectors, counts from video recordings, roadside counting) | Trieste Municipality | 572 | 560 | 0 | 0 | da modello flusso su via Roma chiusa al traffico privato negli Scenari di Piano |
| | | | | | INDICATORI | PROGETTO PORTIS RICHI | ESTI DA COMUNE TR | IESTE CON MAIL DEL 2 | 29/01/2020 | | |
| | | 1 | % change in car modale share | | % | | 0 | 0 | -10,14% | -10,14% | da modello: Numero di persone che lasciano l'auto per altri modi % dei pax/hdp |
| | | 2 | % change in CO2 emissions | | % | | 0 | 0 | -7,53% | -10,42% | da Calcolo della riduzione inquinanti |
| | | 3 | % change in cycle, walk, PT, carpooling, carsharing | | % | | 0 | 0 | 5,54% | 5,54% | da modello % che cambia modo pax in diversione da auto verso TPL e bici |
| | | 4 | % change in veh/h on road network and on the key points related to PORTIS measures | | % | | 0 | 0 | -6,52% | -6,52% | da modello: riduzione matrice auto ora di punta |





3. CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI N. 3 DI MARKO GERMANI

3.1. Sintesi dell'osservazione

Prima osservazione di carattere generale. C'è confusione tra obiettivi e strumentiper attenerli e quando gli obiettivi sono menzionati,mancano valoriquantitativi. Esempi di domande alle quali non si trova risposta:

- Quante persone vogliamo far spostare in bici,a piedi e col trasporto pubblico nel 2030?
- Quante auto elettriche vogliamo avere per le strade?
- Quantiincidenti vogliamo evitare?

I valori indicati sono mere conseguenze degli strumenti descritti,quando invece dovrebbe essere l'opposto,ovvero gli strumentidovrebbero discendere dagli obiettivi prefissi.

Controdeduzione

Vedi risposta a osservazione n. 29 di Fiab.

3.2. Sintesi dell'osservazione

Paragrafo 1.2: manca una menzione della diffusione della bici a pedalata assistita, che di fatto annulla le considerazioni su morfologia e condizioni climatiche del territorio.

3.3. Sintesi dell'osservazione

Capitolo 5, relativamente ai sistemi ettometrici, non vi è menzione di compatibilità tra questi e le biciclette. Si prenda a riferimento il paragrafo 1.2 che cita le salite come un ostacolo all'adozione della bici: il sistema ettometrico rappresenta un'ulteriore smentita delle problematiche ivi rilevate.

3.4. Sintesi dell'osservazione

Capitolo 8, il titolo non corrisponde al contenuto. Il titolo menziona i bicibus per andare a scuola, ma poi il contenuto parla solo di pedibus. Perché?

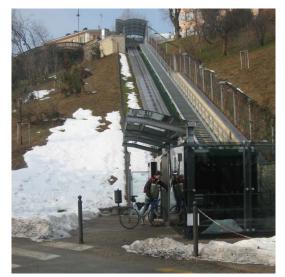
Controdeduzioni alle osservazioni 6.2, 6.3, 6.4

I sistemi ettometrici sono costituiti da una composita e variegata offerta. È evidente che nel caso di Trieste occorrerà prediligere quelli in cui e' possibile trasportare le bici, anche quelle a pedalata assistita.

Ed è in questa cornice che a titolo di esempio si riporta il caso i Cuneo dove il PUMS prima e la progettazione esecutiva poi ha consentito di inserire un ascensore inclinato abilitato al trasporto delle bici.









Esempio di Cuneo

3.5. Sintesi dell'osservazione

Paragrafo 24.2, si prevede "riduzione di veicoli inquinanti pari all'8% dovuta al rinnovo del parco veicolare(elettrificazione della flotta) per lo scenario al 2030". Al paragrafo 17.1.4 si legge "nello scenario moderato al 2030 le auto elettriche raggiungono il13% del parco circolante." Si parla quindi di circa 12-17mila automobili elettriche a seconda degli scenari. Allora come mai nel paragrafo 17.1.2 si propongono 8 (otto) nuove colonnine elettriche per un totale di venti? Anche ammettendo che solo il10% delle auto elettriche abbia bisogno di ricarica pubblica,e che una colonnina possa,nel corso della giornata,servire tre auto elettriche,si calcola con facilità un fabbisogno di colonnine attorno a 500-600 unità,quasi due ordini di grandezza in più di quanto stimato dal PUMS. Attenzione inoltre che il dato sul numero di auto ibride non scorpora il numero di auto ibride "plug-in",che sono più affini alle auto elettriche che non alle ibride in ambito urbano, sia sotto il profilo delle emissioni che delle necessità di ricarica.

Controdeduzione

Il tema della mobilita' elettrica dovra' essere affrontata da uno specifico piano da elaborare in cascata all'approvazione in Consiglio Comunale del PUMS.

All'interno dello specifico studio (Piano della Mobilita' elettrica per la citta' di Trieste) saranno dimensionate, e approfondite, le varie tematiche (colonnine a ricarica lenta e rapida, stalli da riservare alle auto elettriche, stalli per lo sharing elettrico, etc.) relative alle auto elettriche, ai veicoli di trasporto pubblico sostenibili e alla micromobilita' sempre ad alimentazione elettrica.

3.6. Sintesi dell'osservazione

Si parla della galleria D'Alviano-Mioni. Per quanto possa personalmente concordare con questa idea, non si può non tener conto della fortissima contrarietà popolare alla sua realizzazione. Quali sono le conseguenze della mancata realizzazione di quest'opera e quali le probabilità di successo?

Controdeduzione

Considerazione generale condivisibile.





4. CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI N. 20, 22, 24, 26, 28, 31, 32, 34, 35, 43

4.1. Sintesi osservazione 20

In merito all'ipotesi di un'ovovia di collegamento RIVE-BARCOLA e BARCOLA-CARSO contenuta nel PUMS, premettendo la mia ignoranza su aspetti tecnici e finanziari degli impianti a fune in generale e di questo progetto in particolare, ritengo il progetto PRIVO DI FUNZIONE, LESIVO DELL'AMBIENTE, ESRETICAMENTE OSCENO, per Trieste, e INUTILMENTE DISPENDIOSO, per le casse dell'UE, ossia le nostre.

Invito invece l'Amministrazione Comunale a muoversi senza indugio per progettare e implementare al più presto ilTRAM ELETTRICO (in alternativa BUS ELETTRICI) e le CICLABILI sul percorso RIVE-BARCOLA attraverso PORTO VECCHIO.

TRAM ELETTRICO (BUS) e CICLABILI sarebbero una soluzione di mobilità sostenibile all'obbrobrio rappresentato dal TRAFFICO e dall'interminabile teoria di AUTO PARCHEGGIATE dalle Rive fino al Bivio di Miramare.

Augurando a noi tutti che quanto sopra venga tenuto in considerazione, vi saluto cordialmente e vi auguro un buon lavoro.

4.2. Sintesi osservazione 22

No ovovia. Troppo invasiva. Si a tram, tram elettrico, piste ciclabili e pedonali lungo il porto vecchio. Loredana Casalis

4.3. Sintesi osservazione 24

In riferimento all'avviso ex D.M. 04/08/2017 e s.m.i. e art. 14, comma l, DLgs. 152/06 e s.m.i. - PUMS, si esprime quando segue:

- parere sfavorevole e quindi STOP Ovovia
- parere favorevole e quindi SI' a Tram elettrico/Ciclabili/Pedonali su tratto RIVE-BARCOLA.

4.1. Sintesi osservazione 26

No ovovia. Si tram elettrico, ciclabili e pedonali zona Rive, Barcola, Miramare.

4.2. Sintesi osservazione 28

STOP all'ovovia. Si' al tram elettrico, alle ciclabili/pedonali sul tratto RIVE-BARCOLA.

4.3. Sintesi osservazione 31

STOP Ovovia + SI a Tram elettrico/Ciclabili/Pedonali sul tratto RIVE-BARCOLA.

4.4. Sintesi osservazione 32

SI a Tram elettrico/ Piste ciclabili/ Pedonali sul tratto RIVE-BARCOLA. NO a Ovovia

4.5. Sintesi osservazione 34

In questo momento di grave situazione pandemica è necessario in primis la salvaguardia della salute pubblica. Ed anche il Piano urbano della Mobilità deve porsi come obiettivo primario la tutela della salute dei cittadini come previsto anche dalle direttive del Governo. Pertanto, vi chiedo di implementare in ogni modo possibile l'utilizzo della bicicletta, creando nuove piste ciclabili nel centro cittadino ed anche nei rioni periferici affinché l'uso della bici e di altri mezzi a due ruote sia consentito a tutti, giovani e non. Piste ciclabili per raggiungere i luoghi di lavoro e non solo a misura di







turista. L'ovovia può aspettare: l'importante è aiutare i cittadini nella mobilità ciclabile ora.

4.6. Sintesi osservazione 35

Sì a tram elettrico/piste ciclabili/pedonali sul tratto Rive-Barcola. NO a ovovia.

4.7. Sintesi osservazione 43

Esprimo le mie proposte sul PUMS: stop Ovovia, si Tram elettrico/ciclabili/pedonali sul tratto Rive-Barcola.

Controdeduzioni

Il PUMS individua un corridoio ad alta domanda (nell'area centrale di Trieste) su cui innervare un sistema di pubblico trasporto sostenibile e a modesto impatto. Definisce le domande da servire, la frequenza del servizio e i principali connotati dello stesso.

Rimanda ad uno specifico approfondimento la scelta del sistema(tram, filobus, BRT, etc.) attraverso un P.F.T.E. come richiesto dal M.I.T.

Anche per il collegamento tra l'area del Porto Vecchio, e l'ingresso a nord, il PUMS definisce un corridoio su cui inserire un sistema di trasporto ad alte prestazioni.

Vengono analizzate le domande attraibili e la tipologia di offerta prestazioni del servizio su cui e' possibile inserire vari tipologie di collegamento.







5. CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 23 DI MARIA ANGELA BOSCHINI

5.1. Sintesi osservazione n. 23

Le ciclabili devono dare accesso a tutta la città non solo in parte e in modo scombinato come è ora, sia su marciapiede sia su strada a fianco delle auto, sia **controsenso** al senso delle auto (senso unico per le auto). Questo deve per forza includere la bassa andatura dei mezzi a motore e la prudenza, quindi limiti di velocità. Devono essere larghe a sufficienza e far passare sia il pedone che il ciclourbano senza creare conflitti. I marciapiedi se sono larghi può passare sia la bici che il pedone. Dovrebbe risultare facile girare in centro in bici anche partendo dalla periferia.

I percorsi devono essere chiari e completi di segnaletica, dove deve girare la bici e dove ha accesso la bici. Per le vie con senso contrario al senso di marcia delle auto deve avere chiaro il segnale " la bici passa" (esempio Via Zorutti, via San Zenone)

I marciapiedi non devono essere alti, e tutti sempre con più discese che valgono sia per le carrozzine dei bambini, per gli invalidi e per la bici, meglio la ciclabile con livello della strada (anche per i pedoni ma a Trieste, ora, diventerebbe parcheggio per auto).

I semafori devono funzionare non solo per il rosso devono avere la chiamata a mano, che funzioni!!!!! Dopo poca attesa devi poter passare. A Trieste molti passano con il rosso perché il verde non arriva mai (vedi attraversamento di Via Campi Elisi all'altezza della scuola).

L'abitudine della macchina in centro dovrebbe essere messa al bando, e con poche modifiche chiare, ma incentivate dal comune per l'uso della bici, o mezzo pubblico, la gente dovrebbe essere portata ad andare in centro senza macchina e senza il peso del parcheggio e del pericolo. E la città risulterebbe fruibile a tutti anche ai turisti. Serve quindi un Piano della città per la bici completo . piano **ciclabile** a Trieste come una qualsiasi città europea anche se alcuni rioni le vie sono in salita!

Ma per fare un esempio tangibile: la Svizzera ha le città in salita eppure ha la rete viabile ciclabile più invidiabile di chiunque altro paese: rete regionale rete provinciale rete interprovinciale e cittadina. Come va l'auto così va a pari la bici ovunque.

Controdeduzione

Considerazioni generali in gran parte condivisibili.







6. CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N.41 DELL'ING. NICOLA FALCONETTI

6.1. Sintesi dell'osservazione - Turborotatoria delle Rive e Quadro Normativo

Turborotatoria delle Rive

In relazione all'allegato 17 del PUMS, si ritiene che la configurazione a rotatoria dell'intersezione tra Corso Cavour ed il futuro accesso sud al Porto Vecchio debba essere ripensata in una intersezione semaforizzata per i seguenti motivi:

- 1. Mancanza di coordinamento con l'asse coordinato delle Rive;
- 2. Problematiche di attraversamento dei pedoni nell'area;
- 3. La turborotatoria non è attualmente normata dalla Normativa Italiana.

Quadro Normativo

Si ritiene utile inserire nell'allegato 15 del PUMS, un capitolo finale normativo, in cui si precisa che il PUMS configura un quadro di riferimento e delle linee guida di progettazione, come correttamente specificato nello stesso allegato al paragrafo 2.2.1 – pagina 44.

Inoltre, deve esserci la possibilità di approvare progetti che si discostano in parte dalle scelte operate nel PUMS.

Controdeduzione

L'intersezione tra Corso Cavour e il futuro accesso sud al Porto Vecchio rappresenta un nodo urbano di assoluta importanza, anche, e soprattutto, in previsione degli interventi di rigenerazione urbanistica e riqualificazione ambientale/architettonica dei luoghi.

L'opzione rotatoria presenta punti di forza e criticità, così come una regolamentazione semaforizzata può indubbiamente rendere agevoli le relazioni trasversali, all'asse di distribuzione, oggi assolta dalla mobilità attiva.

Si ritiene accoglibile la richiesta che punta ad una maggiore sicurezza di pedoni e ciclisti attraverso un'intersezione semaforizzata.

Nell'allegato 15 del PUMS sarà riportato un apposito paragrafo in cui si specifica la sua valenza di piano strategico (e non conformante l'uso dei suoli) e la sua valenza programmatoria (e non urbanistica) che dà la possibilità di redigere e approvare progetti (in cascata all'approvazione del PUMS) che si discostano, anche in parte, dalle scelte operate all'interno del PUMS.







7. CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N.45 DEL COMITATO QUALITÀ DELLA VIA

7.1. Sintesi dell'osservazione - proposte e suggerimenti per l'asse viario via San Michele / via Felice Venezian

Motivazioni

Il PUMS prevede per il traffico privato il senso unico su via San Michele –come da noi auspicato– (PUMS Allegato 15, Relazione Generale, p.37), ma introduce anche le "preferenziali bus di progetto" (PUMS Allegato 15, Relazione Generale, p.38), che manterrebbero il doppio senso alla via, non consentendo l'allargamento dei marciapiedi e costringendo pedoni e cittadini più vulnerabili a percorrere nell'insicurezza la via. [...] Se l'autobus 24 continuasse a circolare in entrambi i sensi, sarebbe impossibile allargare i marciapiedi.

[...]L'istituzione di una linea di trasporto pubblico circolare ad alta frequenza (n°24) ovvierebbe al problema e porterebbe beneficio ai residenti, ai commercianti, e a tutti i cittadini che frequentano e sempre di più godono della bellezza e del fascino del rione di Cittàvecchia.

Proposte e suggerimenti

Si riassumono pertanto nei punti sotto elencati, le nostre:

- Modifica alla viabilità: senso unico in discesa per il trasporto privato.
- Modifica all'itinerario della linea 24: percorso circolare e capolinea unico in Piazza della Libertà. Maggiore frequenza rispetto agli attuali 40'. Eventuale risalita per Galleria Scipione De Sandrinelli, via Bramante, Colle di San Giusto (a beneficio dei turisti) e discesa per Via San Michele/via Felice Venezian.
- Introduzione di una Zona con limitazione di velocità a 30km/h in tutto il centro storico, compresa Via San Michele/Via Venezian;
- Intensificazione segnaletica verticale e orizzontale; interventi fisici e visivi sulle carreggiate; pannelli integrativi ed elementi di mitigazione della velocità.
- Allargamento dei marciapiedi con relativa messa in sicurezza a garanzia di sicurezza e accessibilità per le persone con mobilità ridotta (attuazione P.E.B.A.) (vedi allegato 1).

Controdeduzione

L'osservazione si ritiene accoglibile. Il PUMS si muovo con passi decisi verso una città che mette al centro il pedone, e la mobilità attiva, puntando alla ricostruzione di quelle relazioni di quartiere possibili anche con il ridisegno della sezione stradale.

In questa cornice, le proposte del Comitato "La qualità della via" descritte nelle osservazioni e ben documentate nell'allegato grafico, possono rappresentare un importante paradigma per altre zone della città.

Il PUMS propone due scenari per l'assetto del centro storico, uno scenario di brevemedio periodo (scenario di minima) in cui su via San Michele viene introdotto in senso unico in discesa per il trasporto privato e uno scenario di medio-lungo periodo (scenario di massima) in cui oltre al senso unico in discesa per il privato viene proposta la preferenziale bus in salita, il tutto con l'obiettivo di cercare di mantenere una configurazione delle linee di TPL più simili all'attuale.







Alla luce delle motivazioni sulle condizioni di sicurezza dei pedoni lungo la via che ha espresso il comitato si ritiene di accogliere la proposta e pertanto di eliminare la preferenziale bus in salita nello scenario di massima.

Si ritiene pertanto che Trieste Trasporti debba riconsiderare l'intero percorso della linea 24 per trovare soluzioni efficaci per la risalita del bus una volta eliminata la possibilità di percorrere via San Michele in salita, ad esempio verificando la proposta del comitato di percorrere la Galleria Scipione De Sandrinelli, via Bramante, Colle di San Giusto o cercando assi viari alternativi su cui inserire corsie dedicate al bus urbano







8. CONTRODEDUZIONE ALL'OSSERVAZIONE N. 47 DI ANDREA MONTELEONE

8.1. Sintesi osservazione n. 47

Siamo i nuovi titolari del "Al Bareto Le Rive Trieste" nuovi gestori del Bar sito in Riva Grumula 8 angolo con Salita al Promontorio. Con la presente ci permettiamo di segnalare anche in vista del nuovo PUMS, l'annoso problema riguardante l'incrocio tra Riva Grumula e Salita al Promontorio in quanto spesso teatro di incidenti anche di rilievo. Coloro che scendono da Salita al Promontorio non riescono a vedere i mezzi che arrivano da Riva Grumula e inevitabilmente provocano incidenti. Facciamo presente che attualmente il tratto interessato viene chiuso al traffico duranti i week end fino alla mezzanotte di Domenica. Il suddetto tratto è privo di portoni condominiali ad uso abitativo/uffici e si trovano solo attività commerciali tra i quali due bar ed un ristorante attualmente in ristrutturazione. Rileviamo inoltre che con il trasferimento del capolinea della 17 appositamente studiato per studenti e docenti universitari che graveranno ancora più numerosi dal corrente anno, la zona subirà un ulteriore incremento pedonale. Tutto ciò premesso chiediamo, soprattutto per motivi di sicurezza, che questo primo tratto di Salita al Promontorio venga definitivamente interdetto al traffico veicolare motorizzato e venga messo a disposizione delle attività commerciali le quali sicuramente potranno offrire un miglior servizio agli abitanti del luogo.

Controdeduzione

Il tema e' molto specifico e va affrontato direttamente dall'ufficio mobilita' e dalla Polizia locale.







9. CONTRODEDUZIONE ALLA OSSERVAZIONE N. 48 DI PAOLO RADIVO

Premessa

Per brevità di sintesi si **riportano i soli titoli** della lunga, ed articolata, osservazione condotta da Paolo Radivo sul PUMS di Trieste e le relative controdeduzioni.

Nella premessa si riportano alcune inesattezze che vale la pena subito chiarire:

- il PUMS e' affiancato dal Biciplan e dal PEBA e tutti e 3 gli strumenti saranno portati all'approvazione del Consiglio Comunale ;
- gli obiettivi, le azioni e i target di piano ci sono e vanno letti nei 3 documenti consegnati e relativi alle fasi 1,2 e 3;
- c'e' stato un lungo coinvolgimento dei portatori di interesse e dei cittadini con tavoli di partecipazione e 3 eventi pubblici in cui tutti potevano e interloquire con la struttura tecnica di redazione del PUMS (uffici comunali, Sintagma, Ing. Honsell, FIT Consulting);
- le procedure VAS, sono definite da leggi regionali apposite, seguite dettagliatamente nel loro iter applicativo; Sintagma ha sempre condotto PUMS e VAS insieme in tutti i numerosissimi piani elaborati.

Occorre poi segnalare che il livello di dettaglio (molto spinto) proposto nelle varie osservazioni mal si concilia con l'elaborazione eseguita per il piano strategico di Trieste (PUMS).

A questo proposito e' molto utile ricordare che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile si caratterizza come piano di riferimento complessivo per il governo della mobilità, in tutte le sue componenti (circolazione, TPL, sistemi di sharing, mobilità elettrica, sosta, infomobilità, sistemi ettometrici, sistema del ferro, mobilità dolce, etc..).

Analisi, e strategie progettuali di dettaglio, sono demandate a specifici piani da redigere in cascata al PUMS e previsti dalla specifica normativa di settore (Codice della Strada e direttive sui PGTU e PUT) quali piani della circolazione, piani del trasporto pubblico, piani della sosta, piano della ciclabilità, piani di sistemi ettometrici, e studi su specifici comparti (Piani Particolareggiati del Traffico Urbano e Piani Esecutivi del Traffico Urbano).

Ai diversi livelli di pianificazione, sopra riportati, seguono, secondo l'attuale normativa sulle opere pubbliche, le specifiche progettazioni così articolate:

- i progetti di fattibilità tecnica ed economica (che hanno sostituito il progetto preliminare e che devono indagare più soluzioni);
- i progetti definitivi;
- i progetti esecutivi.

Molti dei suggerimenti potranno far parte di un patrimonio da condividere (criticamente) con la Polizia locale, con gli uffici tecnici comunali e supportare progetti di dettaglio da eseguire dopo l'approvazione del PUMS.

A seguire si riportano le differenti osservazioni e le relative controdeduzioni condotte su un livello generale di controesame della stessa.







Osservazione 1: Azioni di sostenibilità e nuovi nodi di scambio: le cerniere di mobilità

Controdeduzione

Le cerniere di mobilita' vengono realizzate senza edificazioni di sorta, utilizzando materiali di pavimentazione permeabili e che non costituiscono ostacolo al normale deflusso delle acque. Attraverso interventi sul verde potra' poi essere migliorata (e non compromessa) la qualita' paesaggistica dei vari nodi.

Le cerniere hanno una funzione fondamentale nel disegno di una mobilita' sostenibile a Trieste perche' riescono a drenare gran parte del traffico in entrata al Comune .

La loro collocazione e' stata studiata in funzione delle direttrici principali di penetrazione e in relazione ad aree disponibili (e in linea generale di proprieta' pubblica).

Attraverso il modello di simulazione della mobilità e stato possibile dimensionare i parcheggi e definire il livello di utenza trasferibile sulle linee di pubblico trasporto.

Osservazione 2 - Trasporto pubblico locale

Controdeduzione

Con il PUMS in corso di redazione si e' conclusa la lunga, e controversa, vicenda dell'affidamento dei servizi urbani di TPL.

Il nuovo soggetto concessionario si e' aggiudicato i nuovi servizi sulla base di una proposta tecnica di organizzazione della nuova rete che ha rappresentato l'ossatura delle linee e delle corse riportate all'interno del piano di mobilita' sostenibile.

Sono state poi definite delle azioni correttive/integrative, sempre con il supporto del modello di simulazione con particolare attenzione all'inserimento di una linea di forza ad alta capacita' e frequenza.

Le osservazioni molto puntuali anche in questo caso non possono trovare risposta in un piano strategico quale e' il PUMS, ma possono costituire elemento di stimolo e riflessione critica per il nuovo soggetto che esercisce la rete urbana di Trieste.

Osservazione 3: i sistemi ettometrici

Controdeduzione

Anche in questo caso il livello di dettaglio della osservazione presuppone un interlocuzione diretta con il progettista del P.F.T.E.

Il PUMS definisce un corridoio su cui e' stata identificata una domanda attraibile la cui "lettura" puo' essere assolta da differenti tipologie di ettometrici.

Lo stesso livello di profondita' delle osservazioni sui sistemi configurati per le varie aree di Trieste non puo' trovare risposta in un piano strategico.

E' opportuno ribadire che in citta' delle dimensioni, e della orografia di Trieste, soluzioni efficaci agli spostamenti in ambito urbano possono essere demandate ad ascensori verticali e/o inclinati. Sistemi da considerare a tutti gli effetti pubblico trasporto con contenuti costi di investimento e bassi costi di esercizio. E' chiaro che il loro inserimento va ben studiato e accompagnato da verifiche sul "sistema ambientale"; verifiche che non possono essere certo condotte alle scale del piano strategico.







Solo con un salto di scala (probabilmente un P.F.T.E.) si riesce a ben valutare (anche contemperando varie alternative progettuali) la soluzione ottimale (che non sara' comunque scevra da alcune ineludibili criticita').

L'idea di soluzioni senza elementi di debolezza, per problemi cosi' articolati e per certi versi complessi, non appartiene ne' alla pianificazione della mobilita' ne' all'ingegneria dei sistemi di trasporto.

Osservazione 4: il Biciplan... che non c'è

Controdeduzione

Il Biciplan viene portato, insieme al PEBA, in Consiglio Comunale, per un'unica approvazione congiuntamente al PUMS.

Il suo articolato sviluppo ha preso le mosse dai tavoli partecipati dove l'ascolto delle associazioni di categoria e' stato fondamentale per gli scenari di piano (2025 e 2030).

Sono state inoltre apportate modifiche significative al Biciplan, a seguito di numerosi incontri con le Associazioni (Fiab Trieste Ulisse Cicloturisti e ciclisti urbani) intercorsi tra settembre e Ottobre 2020: le osservazioni mosse dalle associazioni, sono ste recepite all'interno del documento, sia per quanto riguarda gli elaborati grafici sia per la relazione generale.

Osservazione 5: le Zone 30 (che però senza il Biciplan non ci saranno)

Controdeduzione

Il Biciplan sviluppa un vero e proprio Piano per le Zone 30 di Trieste; accanto allo sviluppo dei nove itinerari ciclabili, vengono infatti progettate 17 zone 30, codificate, all'interno dell'elaborato grafico del Biciplan, con un colore differente ed un numero identificativo, in particolare intorno alle piu' importanti polarità e ai maggiori luoghi di interesse seguendo una ben precisa linea d'indirizzo: dopo aver classificato, attraverso una classifica funzionale delle strade, l'intera rete stradale del Comune di Trieste si è convenuto che ogni strada che non è principale possa diventa a 30 km/h, superando quindi l'idea di Zona 30 per arrivare al piu' moderno ed Europeo concetto di Città 30.

L'individuazione di nuove Zone30 ha come obiettivo prioritario quello di ripensare la viabilità dei quartieri residenziali, fino ad oggi realizzata prevalentemente in funzione di una mobilità automobilistica, per ottenere una migliore convivenza dei diversi utenti della strada (traffico motorizzato, pedoni, ciclisti) in sicurezza, equiparando la mobilità dolce a quella veicolare.

La realizzazione di "zone 30", accompagnata da interventi di moderazione del traffico, è funzionale al raggiungimento degli obiettivi di riduzione del rischio per tutte le categorie di utenti ed offre un miglioramento della qualità della vita per i residenti, oltre che creare nuovi spazi per la socializzazione ed il tempo libero, di rilevante importanza anche vista la vocazione turistica della Città di Trieste.

Osservazione 6: La mobilità attiva nelle scuole: il pedibus e il bicibus

Controdeduzione

Considerazione generale condivisibile.







Osservazione 7: Trieste città accessibile: un piano per i soggetti a ridotta mobilità Controdeduzione

Il PEBA viene portato, insieme al Biciplan, in Consiglio Comunale, per un'unica approvazione congiuntamente al PUMS. Il suo articolato sviluppo ha preso le mosse dai tavoli partecipati dove l'ascolto delle associazioni di categoria e' stato fondamentale per gli scenari di piano (2025 e 2030).

Osservazione 8: il sistema della sosta

Controdeduzione

Non accoglibile.

Osservazione 9: Nuovi modelli di offerta per la riammagliatura della rete urbana

Controdeduzione

Non accoglibile.

Osservazione 10: interferenze tra porto e viabilità urbana

Controdeduzione

Osservazione superata rispetto alle risposte fornite alle osservazioni 49 e 50.

Osservazione 11 Regolazione della circolazione

Controdeduzione

Osservazione non accoglibile.

Osservazione 12: Una maggiore attenzione alla qualità urbana

Controdeduzione

Osservazione non accoglibile.

Osservazione 13: Sostenibilità e distribuzione delle merci nell'area compatta: il progetto di city logistics

Controdeduzione

Considerazione generale condivisible.

Osservazione 14: E-commerce: attrezzaggi per la minimizzazione dei percorsi urbani dei furgoni in consegna

Controdeduzione

Considerazione generale condivisible.

Azione 15: Politiche incentivanti per una mobilità smart e sostenibile

Controdeduzione

Considerazione generale condivisible.







Osservazione 16: Un progetto di infomobilità per la città di Trieste

Controdeduzione

Considerazione generale condivisible.

Osservazione 17 Mobilità turistica e sostenibile

Controdeduzione

Non accoglibile.







10. CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI N.49 E N.50 DELLA REGIONE FVG (DIREZIONE CENTRALE DIFESA DELL'AMBIENTE, ENERGIA E SVILUPPO SOSTENIBILE) E N.50 DI I.CO.P. s.p.a. (VITTORIO PETRUCCO)

10.1. Sintesi dell'osservazione n.49 D.Lgs. 152/2006. Parere collaborativo nell'ambito della VAS del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile

Le previsioni riportate nel capitolo 12.1 della relazione generale, all.15, del PUMS non sono coerenti con quanto indicato nell'Accordo di Programma per l'attuazione del progetto integrato di messa in sicurezza, riconversione industriale e sviluppo economico produttivo nell'area della ferriera di Servola sottoscritto in data 26 luglio 2020 anche dal Comune di Trieste. Già con la sottoscrizione in data 30 gennaio 2014 dell'Accordo di Programma per la disciplina degli interventi relativi alla riqualificazione delle attività industriali e portuali e del recupero ambientale dell'area di crisi industriale complessa di Trieste tale previsione progettuale risultava di difficile attuazione in quanto avrebbe interferito con gli interventi di messa in sicurezza operativa in capo sia alla Struttura Commissariale che a Siderurgica Triestina S.p.A. per l'area della Ferriera di Servola.

10.2. Sintesi dell'osservazione n. 50

Si fa riferimento a quanto indicato nel capitolo 12.1 della relazione generale, all.15, del PUMS (adottato il 23.07.2020) per evidenziare che la viabilità di collegamento fra la GVT e il previsto Molo VIII indicata in quel documento deve essere considerata superata e inattuabile. La previsione di cui si tratta, pur coerente con la tav. b del Piano Regolatore Portuale del porto di Trieste dal quale è tratta, è a tutti gli effetti superata dall'assetto descritto nel recente Accordo di Programma siglato il 26.07.2020 (in seguito AdP) anche da codesto spett.le Comune, oltre che dall'AdSPMAO alla quale è destinata la presente per dovuta conoscenza.

Nell'immagine seguente sono rappresentate in una sovrapposizione su base cartografica Google Earth: in rosso la bretella di che trattasi, viabilità ferroviaria e stradale prevista nell'AdP, la superficie nella previsione del progetto di MISP nell'area ex "a caldo" della ferriera di Trieste.









Controdeduzione

L'accordo di programma siglato tra Regione FVG, comune di Trieste e Autorità di sistema Portuale del mar Adriatico Orientale è successivo (26 luglio 2020) alla stesura finale del PUMS (giugno 2020) che non poteva quindi tenerne conto.

Verrà pertanto stralciata dal PUMS la previsione infrastrutturale ormai superata e non più attuale e aggiungendo la versione contenuta nell'Accordo di Programma riportata nell'immagine dell'osservazione.







11. CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI AL BICIPLAN

Per le controdeduzioni si rimanda al Volume Controdeduzioni alle osservazioni al Biciplan.

12.CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE DI ARPA

Per le controdeduzioni si rimanda al Volume Controdeduzioni alle osservazioni al RA Osservazione di ARPA.









Sintagma

Sede Italia - 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
Sede Lettonia – Lāčplēša Iela 37, Riga
Sede Turchia – Fetih Mah. Tahralı Sok. Tahralı Sitesi Kavakyeli Plaza 7-D Blok D:8 Ataşehir 34704 İstanbul Sede Albania - Baer Consulting Sh.p.K, Kajo Karafili pall Bimbashi, Kati 6, AP. B., Tirana

 $\hbox{E-mail: $\underline{sintagma@sintagma-ingegneria.it}$ $-$ $\underline{www.sintagma-ingegneria.it}$ $$