



Abstract

Il presente documento rappresenta una sintesi delle discussioni e delle proposte emerse dal tavolo di lavoro di PI "Ambiente e Rigenerazione urbana" a fronte di una serie di incontri tenuti tra ottobre 2020 e aprile 2021, intervallati da confronti con le associazioni da parte di delegazioni di PI. Il documento si chiama "Mozione mobilità" perché pensato inizialmente per diventare una mozione, ma poi si è trasformato in una serie di idee organiche da portare avanti nell'ambito di una proposta complessiva per la città. Il nostro obiettivo è quello di avere una città sostenibile, inclusiva e vivibile, in sostanza uno spazio pubblico concepito in modo da favorire le relazioni umane prima di ogni altra cosa.

Introduzione

Progetto Innovare vuole una città sostenibile, inclusiva e vivibile, uno spazio pubblico concepito in modo da favorire prioritariamente le relazioni umane, a beneficio della qualità della vita dei cittadini nel rispetto anche della salvaguardia del Pianeta, vuole favorire la vivacità del commercio cittadino e dei settori produttivi, focalizzandosi anche sulla sicurezza in senso ampio.

La nostra idea è quella di una città dove ci si possa muovere comodamente ma nel rispetto degli altri e in una visione di vita non orientata a fare le cose velocemente ma a farle bene. Vogliamo una città logisticamente a misura di bambino, di famiglia, di anziano, di disabile, che sia accogliente verso i propri cittadini e per tutti gli ospiti. Un luogo che sappia coniugare una vivacità economica, in particolare per il commercio, a ritmi di vita anche e soprattutto culturale, sociale, di comunità e, ad una urbanistica e viabilità adeguati al benessere bio-psico-sociale di ognuno di noi.

La mobilità è centrale in tal senso e va dunque ripensata, deve essere sostenibile, deve contemplare un insieme di pratiche virtuose che sappiano mettere assieme in maniera ponderata il bisogno di muoversi con la qualità della vita. La riduzione dell'inquinamento acustico, la qualità dell'aria che si respira, la comodità dei luoghi di incontro all'aperto, la sicurezza nel muoversi per le strade con qualsiasi mezzo o semplicemente nell'attraversare le strisce pedonali, sono tutti punti essenziali che consideriamo nella nostra idea di città rispetto all'impatto che ha sul tema della mobilità.

Molte idee possono essere peraltro prese da esempi virtuosi che si riferiscono a città più all'avanguardia. Oltre a una visione per così dire organizzata della mobilità cittadina, improntata sulla priorità data al mezzo pubblico e ai mezzi non inquinanti (bici, o semplicemente l'andare a piedi), ci preme sottolineare l'importanza dell'educazione all'ambiente e alle regole di sicurezza, per diventare cittadini rispettosi del luogo in cui viviamo e delle persone che ci abitano. Utilizzare una pista ciclabile per operazioni di carico/scarico, o per la fermata (se non addirittura per la sosta), parcheggiare su un marciapiede (senza ad esempio nemmeno pensare che ci possano essere delle persone con disabilità che su quel marciapiede fanno affidamento per potersi muovere con la carrozzina), devono essere comportamenti da contrastare fortemente, da dimenticare, in quanto fuori dal tempo e anti moderni. Ed il contrasto migliore rimane sempre l'educazione al rispetto del prossimo e dell'ambiente vitale, partendo quantomeno dalle nuove generazioni, ma senza dimenticare la nostra responsabilità per aver creato, magari con la nostra indifferenza, un mondo così.



Nel concreto, per quanto concerne la mobilità, vogliamo concentrarci sui seguenti aspetti:

1. ridefinizione della gerarchia di priorità degli utenti della strada (concepita come bene comune): in ordine di importanza pedoni, bici, trasporto pubblico e auto/motocicli privati, fatte salve le dovute eccezioni per i mezzi di soccorso e pubblica sicurezza
2. ampliamento delle zone pedonali nel centro e drastica riduzione del limite di velocità nelle zone dell'hinterland
3. sicurezza al fine di incentivare la mobilità leggera, concependo la città in comunicazione con i paesi e le periferie dell'hinterland udinese
4. infrastrutture per promuovere la mobilità leggera e il TPL (Trasporto Pubblico Locale)
5. integrazione multimodale, per favorire l'utilizzo di mezzi pubblici e privati in maniera efficiente dal punto di vista dei tempi di spostamento, della comodità, e della sostenibilità ambientale

Vorremmo Udine come la Città dei 15 minuti, grazie a:

1. percorsi e tragitti preferenziali per bici e pedoni all'interno del centro, secondo direttrici ben definite
2. un servizio di TPL efficiente e frequente nel centro e soprattutto nelle periferie, che favorisca anche il trasporto delle bici
3. possibilità di riservare l'accesso al centro (anche prevedendo parcheggi dedicati in numero adeguato) per le auto con disabili, oltre che per i mezzi di pubblica sicurezza e di soccorso.

A partire anche da queste linee guida e dalle novità apportate in questo ultimo periodo nella nostra città per le zone pedonali, vogliamo proporre una serie di interventi che superino la visione di città a cui semplicemente si aggiunge una rotonda, si rattoppa le buche di strade e marciapiedi e magari si pianificano i "furti" di ulteriore verde e/o la concessione per l'apertura di un nuovo centro commerciale, per arrivare invece ad un disegno più ambizioso teso a definire un nuovo concetto di spazio, un centro storico ed un hinterland a misura umana in linea con le città più all'avanguardia in Europa.

Tutto ciò premesso condividiamo le seguenti proposte.

Zone pedonali

Creare nuove zone pedonali ed estendere quelle esistenti, nel centro storico ma anche negli altri quartieri della città. A titolo di esempio si propone di rendere completamente pedonale via Poscolle e di eliminare i parcheggi in piazza XX Settembre, in via Grazzano e nella zona del vecchio tribunale, dove è già presente il parcheggio in struttura. Riteniamo altresì che la creazione di aree pedonali non debba essere un lusso riservato al centro città, ma suggeriamo che l'identificazione delle vie più adatte sia il frutto di un dialogo strutturato con il territorio, con i singoli quartieri.

Sistema delle soste

Ridefinire il sistema della sosta in città.

Nello specifico proponiamo:

1. che gli stalli nell'area antistante la loggia (di alto valore artistico) vengano eliminati. Lo spettacolo delle molte auto parcheggiate svalorizza infatti non solo la bellezza artistica del centro, in particolare di spazi come piazza Libertà, ma anche gli sforzi compiuti dalla cittadinanza per ottenere la definitiva pedonalizzazione di via Mercatovecchio
2. di ridurre i parcheggi a raso e scoperti, favorendo la sosta in struttura anche attraverso l'ulteriore aumento della differenza di prezzo e convertendo gli spazi così liberati in aree verdi e spazi dedicati ai cittadini. Esempio in tal senso il caso dei parcheggi a raso in piazza I maggio, che nonostante il parcheggio in struttura, modernissimo, funge ancora principalmente da parcheggio a cielo aperto



3. di preservare ed aumentare, laddove necessario, esclusivamente i parcheggi per disabili e, in quantità minore, quelli per carico/scarico. A titolo di esempio si considerino via Grazzano e piazza XX Settembre
4. di contrastare la sosta selvaggia, soprattutto laddove limiti la sicurezza di ciclisti e pedoni. A titolo di esempio si considerino: via Zanon dove troppo spesso si trovano auto in sosta o in fermata sulla pista ciclabile; viale Ungheria e viale Trieste, dove gli attraversamenti pedonali non sono ben visibili a causa delle auto parcheggiate fino al limite delle strisce pedonali, e a causa del colore spesso estremamente sbiadito
5. di completare e incentivare i parcheggi scambiatori ai margini della città (ad esempio il parcheggio dello stadio ed il parcheggio Vascello), con tariffe più vantaggiose rispetto ai parcheggi più centrali, un potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico e una adeguata campagna di promozione

Mobilità leggera

Promuovere la mobilità leggera a piedi e in bici.

Nello specifico proponiamo:

1. di mettere in sicurezza le piste ciclabili esistenti. La priorità è quella di creare una rete continua (pensiamo ad esempio a viale Duodo dove la ciclabile inizia a metà strada perché nella prima parte ci sono i parcheggi), con una separazione netta dalla carreggiata ma anche dai marciapiedi e dalle fermate dei bus (pensiamo ad esempio a viale Ledra e a viale Trieste). Si rende necessario anche mettere in sicurezza le piste ciclabili in prossimità di uscite dai parcheggi che le incrociano (rivedendo il percorso, integrando specchi stradali, segnalando il pericolo, ecc.)
2. di prevedere strade con limite a 20 km/h e precedenza alle biciclette. L'esempio migliore è via Mantica, dove il limite è già a 20 km/h ma c'è una ripartizione classica fra corsia per le auto e ciclabile. Rendere via Mantica una strada a precedenza ciclabile risolverebbe il problema del restringimento e obbligherebbe le auto a rispettare il limite, evitando inoltre al ciclista di dover scendere dalla bici per effettuare un tratto a piedi. Sarebbe innanzitutto un messaggio chiaro per far capire che, soprattutto in città, quando possibile, è sempre meglio preferire la bici all'auto.
3. per la sicurezza e la cura delle bici sia pubbliche (bike-sharing) che private, di prevedere parcheggi coperti aventi anche videocamere antifurto, in particolare nella zona della stazione; proponiamo anche di aumentare ulteriormente i parcheggi (preferibilmente anche coperti) riservati alle bici.
4. di favorire l'utilizzo della bici anche attraverso la possibilità di portarla al seguito sui mezzi pubblici (bus).
5. di portare il limite di velocità a 30 Km/h in alcune delle zone attualmente a 50 Km/h (ad esempio per alcuni tratti di viale Ungheria, piazza primo Maggio in prossimità della scuola, la zona della stazione e viale Europa unita più in generale) e portare alcune zone 30 Km/h a 20 Km/h.
6. di migliorare la sicurezza e definire le precedenze nell'ordine: per pedoni rispetto a bici e bici rispetto ad altri mezzi, in prossimità delle rotonde (ad esempio: rotonda Palamostre, rotonda fine viale Trieste), con colorazioni stradali per la precedenza pedoni/bici, cartelli stradali, semafori lampeggianti, telecamere di videosorveglianza.
7. per la sicurezza di pedoni e bici, di prevedere blocchi per evitare parcheggi vicino alle strisce pedonali (ad esempio dissuasori a panettone); prevedere strisce pedonali rialzate e di colore rosso, cartelli e semafori vicino alle strisce pedonali, bande rumorose/dossi, telecamere di videosorveglianza. A titolo di esempio si considerino anche zone storiche seppur non centralissime, come via Aquileia e via Poscolle, dove si nota la velocità sostenuta di alcune auto nelle ore di minor traffico. Si considerino inoltre anche situazioni ad alto scorrimento quali ad esempio via del Cotonificio, in particolare per



l'attraversamento pedonale che raggiunge via delle Scienze per la zona dell'università, oltre che le zone di viale Trieste e di viale Ungheria, rimanendo il fatto che per questi ultimi tre casi non si possono comunque prevedere i dissuasori di velocità (dossi), trattandosi di percorsi preferenziali per i mezzi di soccorso.

8. di prevedere la pavimentazione stradale rossa per i tratti in cui passano le bici e i pedoni, con indicazione segnaletica evidente della precedenza ai pedoni e bici rispetto alle auto. Si consideri ad esempio il caso di viale Trieste con particolare riferimento all'attraversamento di una strada laterale in continuità alla pista ciclabile/marciapiede.
9. di integrare i percorsi tattili plantari ed i semafori con segnali acustici, a favore di persone non vedenti o ipovedenti.
10. di analizzare a fondo con confronti territoriali mirati le esigenze dell'hinterland in termini di vivibilità, così da prevedere interventi analoghi a quelli finora citati a titolo esemplificativo, ma calati adeguatamente nella realtà specifica del quartiere. Particolare attenzione va inoltre prestata alla possibilità di realizzare piste ciclabili che colleghino tutte le periferie al centro, in modo particolare ai luoghi di interesse giovanile (esempio: centro studi).

La nostra idea è anche quella di apportare cambiamenti strutturali significativi nell'ottica di una visione innovativa, anche in assenza di elevate disponibilità economiche e senza dover aspettare troppo tempo. In tal senso, si noti che molti degli esempi citati fino ad ora, fanno riferimento ad interventi a bassissimo costo economico, immediatamente attuabili e dipendenti solo ed esclusivamente da una reale volontà politica.

Potenziamento TPL

Potenziare il TPL e incentivarne l'uso.

L'emergenza Covid19 ha sicuramente messo a dura prova il trasporto pubblico, ma proprio le risorse erogate per la ripresa possono servire a rilanciare il TPL come colonna portante di una mobilità condivisa e non inquinante. In particolare, è importante valutare sin da subito i seguenti aspetti su cui investire tempo e risorse:

1. digitalizzazione del servizio; può permettere la raccolta di grandi quantità di dati per una migliore esperienza dell'utente:
 - a. consente lo sviluppo del concetto di MaaS (Mobility as a Service), integrando i diversi mezzi di trasporto in un solo abbonamento
 - b. raccoglie i dati per aggiornare la pianificazione del servizio (tratte e frequenza)
 - c. raccoglie e rende disponibili in tempo reale i dati sulla capienza dei mezzi e sugli orari effettivi di arrivo alla fermata
 - d. integra in un solo servizio digitale i differenti mezzi di trasporto, facilitando l'intermodalità nella misura in cui è in grado di identificare il miglior tragitto effettivo
2. assicurare un TPL davvero sostenibile, modernizzando e decarbonizzando i mezzi della flotta comunale e ragionando sia sull'alimentazione dei mezzi che sulla dimensione/capienza più adatta
3. definire delle tariffe che incentivino effettivamente un utilizzo quanto più ampio possibile del TPL, garantendo forti agevolazioni a specifiche fasce della popolazione, quali ad esempio giovani ed anziani. Va sottolineato che l'utilizzo del trasporto pubblico nella nostra città è tradizionalmente marginale, ma proprio per questo implica ampie possibilità di crescita, che potenzialmente possono significare maggiori introiti e maggiori risorse disponibili per ulteriori investimenti



4. ragionare su una governance più agile, che consenta di migliorare costantemente il servizio grazie a una continua interlocuzione fra Comune di Udine, Comuni limitrofi, ente erogatore del servizio (SAF) e cittadini
5. al fine di assicurare un servizio veloce e puntuale, predisporre corsie riservate ai mezzi pubblici. Un esempio potrebbe essere la direttrice nord-sud da Chiavris alla stazione, ma ovviamente si rimanda l'identificazione dei punti strategici ad un'analisi dettagliata dei colli di bottiglia per il trasporto pubblico svolta dal Comune e dall'ente erogatore
6. analizzare a fondo le necessità dell'hinterland in modo da garantire la copertura della più ampia fascia possibile di popolazione, sia dal punto di vista delle zone servite che degli orari. Particolare attenzione può essere riservata a soluzioni moderne quali il bus a chiamata anche integrabile tramite APP con il cittadino
7. potenziare i sistemi di sharing. Prendendo spunto dall'esempio di città come Bologna, si potrebbe ad esempio ragionare sulla possibilità di convertire l'attuale servizio di bikesharing a stazioni fisse in un servizio free-floating, sicuramente più attrattivo per l'utente
8. progettare l'utilizzo di un servizio di city porto in zona periferica per la successiva consegna in città ai diversi esercizi commerciali, tramite mezzi ecologicamente compatibili

La cultura

Particolare attenzione va riservata alla promozione della mobilità sostenibile. Ciò può essere fatto agendo in diversi modi: tramite campagne pubblicitarie, con eventi informativi, con il coinvolgimento dei cittadini nelle scelte (vedi il dialogo con i quartieri e con le categorie produttive, del commercio, le associazioni), ma anche agendo ulteriormente nei luoghi educativi e di formazione quali la scuola e l'università. In questi ultimi, è possibile favorire la crescita di una cultura della mobilità sostenibile che parta semplicemente dal rispetto per l'ambiente e per le persone che ci vivono. Certamente le abitudini cambiano anche nel momento in cui un mezzo di trasporto inizia ad essere più conveniente: se girare e parcheggiare in centro viene a costare troppo o porta via più tempo che andare in bici (vedi il tempo perso a cercare parcheggio ad esempio), anche questo risulta essere un incentivo. Pensando ai giovani under 18, un'ipotesi da valutare potrebbe essere ad esempio quella di rendere gratuito il TPL nella fascia oraria pomeridiana, così da stimolare l'uso del mezzo pubblico per andare in palestra o per trovarsi con gli amici in centro città magari partendo dalla periferia.

Conclusioni

Altre considerazioni e ulteriori proposte potranno essere pensate e sviluppate al termine dell'emergenza sanitaria. A titolo di esempio, citiamo l'ulteriore promozione del pedibus per i bambini in età scolare e la creazione di un car-pooling e car-sharing per gli spostamenti extraurbani, a vantaggio indiretto anche per il centro cittadino. La sintesi rappresentata in questo documento ha il duplice obiettivo di stimolare la creazione di proposte puntuali di immediata attuabilità nei confronti dell'attuale amministrazione, e al contempo di definire una visione della Udine futura che possa essere recepita da un programma per la città da attuare nei prossimi anni. Va tuttavia sottolineato che il ragionamento su questi temi, qui riportato, va inteso come punto di partenza rispetto ad un percorso che deve proseguire e completarsi, estendendone il perimetro, rafforzando e raffinando le proposte tramite la discussione continua ed il confronto con le persone, con le associazioni, con le categorie produttive e del commercio, e con le altre forze politiche del territorio sensibili a queste tematiche.