



COMUNE DI UDINE

Consigli di Quartiere Partecipati

Attività di Facilitazione – Presenze

INCONTRO N:	DEL QUARTIERE: 6 - "San Paolo – Sant'Osvaldo"	SEDE: presso sala Sguerzi, Via S. Stefano 5
Data: 02-07-25	ORA INIZIO:	ORA FINE:
FACILITATORE 1:		
FACILITATORE 2:		

PARTECIPANTI

	COGNOME E NOME	ASSOCIAZIONE	FIRMA PRESENZA
1	Mauro Bertossi	5 Agosto S. Osvaldo ODV	
2	Linda Pontoni	I NOSTRI DIRITTI APS	
3	Claudia Gallanda	CORDICOM FVG ODV - Coordinamento dei Comitati e dei Cittadini Associati del FVG	
4	Valentina Rivelli	Associazione Teatro della Sete APS	
5	[REDACTED]	Associazione Culturale 'Viento Flamenco'	
6	Giorgio Fontanini	A.C.A.T."ASSOCIAZIONE UDINESE CLUB ALCOLISTI	
7	Camilla Degano	Associazione Diamo Peso al Benessere	
8	Andrea Rossi	Associazione Culturale Friuli Venezia Giulia Gospel Mass Choir	
9	[REDACTED]	ASD E' vento nuovo	
10	Elena Petris	ASSOCIAZIONE PIANO TERRA	
11	Angela Calabretta	ARUM associazione di promozione sociale aps	
12	Luigino De Clara	ODV SOCIETA' DI SAN VINCENZO DE PAOLI Consiglio Centrale di Udine	
13	Enrico Pravisano	A.N.A. UDINE Gruppo S. Osvaldo	
14	Marco Bernardis	Parrocchia di Sant'Osvaldo	
15	[REDACTED]	AACU Associazione	
16	[REDACTED]	ODV Amico gatto	

Si garantisce l'uso specifico dei dati nel rispetto delle normative della privacy, in particolare la non cessione a terzi.

La riunione inizia intorno alle ore 18.40.

- La referente per il Cordicom Claudia Gallanda avvisa il Coordinatore che l'approvazione dei verbali richiede un poco di tempo e che forse è meglio discuterli alla fine, se le persone si fermano. Due richiedono poco tempo, gli altri due di più.

Si rinvia quindi alla fine, cercando di fare attenzione ai tempi.

- Il Coordinatore Andrea Rossi propone che venga trasmesso a Gallanda il verbale per le eventuali correzioni prima del passaggio agli uffici. Bertossi chiede che si occupi direttamente lei del verbale. Gallanda accetta, ma a patto che ciò venga fatto con gli stessi tempi degli altri verbalizzanti, comunque entro una decina di giorni.

- Il Coordinatore afferma di aver ricevuto la richiesta da parte del Coordinatore del CdQP 4 che vorrebbe fare un CdQP congiunto perché vorrebbero interloquire con l'assessore Marchiol riguardo alla caserma Piave.

- Gallanda chiede se qualcuno di coloro che intendono intervenire abbia problemi ad avere il nome sul verbale in chiaro, nessuno rileva opposizioni a ciò.

- Il Rappresentante della S. Vincenzo de Paoli Luigino de Clara, membro del gruppo mobilità, illustra il documento redatto ancora il 5 dicembre 2024 e volutamente non aggiornato, in quanto è da 6 mesi che si sta chiedendo un confronto sul tema, analizzando le varie criticità della nuova viabilità, del sottopasso di P.le Cella, di via Pozzuolo (asse viario), di via S. Paolo e delle zone limitrofe (via Castions, via Lumignacco). Ci si rammarica di non aver preso in considerazione le criticità di via Basiliano e di Via Basaldella e vicino alla chiesa di S. Osvaldo. Si segnala il mancato confronto con la cittadinanza su queste tematiche da parte di questa amministrazione e la non menzione in delibera degli incontri avvenuti in precedenza. I lavori si stanno facendo con fondi PNRR.

L'incontro con l'assessore Marchiol per la trattazione delle criticità è previsto per il giorno 28.07 alle ore 18.30 presso la medesima Sala Squerzi.

Vista la complessità e la tecnicità del documento presentato, si riporta di seguito il testo (per le foto ci riferisce all'allegato n. 1, facente parte integrale e sostanziale di questo verbale):

RELAZIONE SU VIABILITÀ NEL QUARTIERE DI SAN PAOLO – SAN OSVALDO

Con deliberazione della Giunta Comunale n° 80/2022 del 08/03/2022, il Comune di Udine ha approvato il “documento di fattibilità delle alternative progettuali – Rafforzamento della mobilità ciclistica” elaborato dal Servizio Viabilità U.O. Tecnica del traffico.

Con tale deliberazione si sancisce la spesa di € 1.400.453,00. (diconsi un milione quattrocentomilaquattrocentocinquantatre,00 euro) per la realizzazione di 5 (cinque) km di piste/corsie ciclabili nel territorio comunale.

Premesse.

1) Nella suddetta delibera sono citati, e presi in considerazione:

a. decreti ministeriali con relative tabelle allegate;

b. deliberazioni di giunta e di consiglio comunale;

c. Documento di fattibilità delle alternative progettuali – Rafforzamento della mobilità ciclistica;

d. Valutazioni economiche di vario tipo;

*e. Interesse ad usufruire delle somme (parzialmente a debito) **facoltativamente** disponibili nel PNRR. [All'Italia sono stati assegnati 191,5 miliardi di cui 70 miliardi (il 36,5%) in sovvenzioni a fondo perduto e 121 miliardi (il 63,5%) in prestiti.];*

*2) La deliberazione in esame **NON** riporta, perché non vi è stato, alcun confronto/dibattito con la cittadinanza ipoteticamente coinvolta in questa operazione;*

3) Nel documento tecnico si cita in modo generico (errando persino la data di promulgazione) il riferimento normativo del Codice della Strada (D. Lgs. 30/04/1992 n.285 e s.m.i.);

4) In nessun atto si dà conto di osservare quanto previsto all'articolo 1, comma 2, secondo capoverso, del succitato D.Lgs. 285/1992;

5) NON compaiono studi, relazioni, dati obiettivi, riscontri, sull'impatto che l'opera di che trattasi avrebbe avuto/ha sull'ambiente ove la stessa trova collocazione;

6) A parere dei redattori la delibera di Giunta 80/2022 summenzionata, è finalizzata all'accaparramento delle somme erogate (ripeto: per il 63,5% a debito del beneficiario e quindi della collettività) dalla Comunità Europea attraverso il PNRR, senza una visione d'insieme dello stato dei luoghi ed una programmazione urbanistica progettata al futuro;

7) L'attuale Amministrazione, pur avendone facoltà, NULLA ha fatto per valutare, con la "diligenza del buon padre di famiglia" ex art. 1176 C.C., se ci fossero alternative meno impattanti sul tessuto sociale, nella realizzazione di quest'opera; e se la stessa fosse conforme alle delibere Comunali ed altri atti normativi assunti in precedenza. Ciò nonostante le proteste immediatamente sollevate dalla popolazione residente (*foto 1*).

8) Nel periodo ottobre-dicembre 2023 si è dato avvio ai lavori del primo lotto.

Stato attuale dell'opera.

Al momento, 02 dicembre 2024, dei tre lotti in cui la delibera ha previsto di suddividere il progetto, risulta realizzato solo il primo: (disegno sulle carreggiate) del percorso ciclabile nel tratto via Ascoli – via Campoformido per un totale di due Km.

È in corso di costruzione il tratto via Carlino – Strada Vecchia di Terenzano (2° lotto). Il terzo lotto (via Della Madonneta – via Catania) non ha avuto inizio.

Criticità rilevate.

a) Via san paolo

1. Trattasi di una **corsia ciclabile** che non apporta evidenti benefici. Si presentano situazioni di pericolo che si tramutano in incidenti. Quelli già verificatisi sono stati, fortunatamente, di natura lieve. va rilevato che tale corsia convoglia il traffico ciclabile contromano rispetto al senso di marcia previsto in quel tratto di strada e ciò rappresenta violazione di legge [Art. 143 commi 1e 2 D. Lgs. 285/1992(CdS)] e, talvolta, viene percorsa contromano. (*Foto 2 – 2bis*)

2. La **corsia ciclabile** in esame viene, attualmente, utilizzata da un numero esiguo di utenti: 3 – 4 ciclisti/die; gli altri percorrono la strada normale (*foto 3 – 3bis*). Dalle informazioni avute parrebbe che il numero di ciclisti preso a base per il calcolo sull'utilizzo fosse notevolmente superiore : 121. Non si sono mai visti/contati. E non risultano verifiche formali/documentazione in tal senso.

3. Via San Paolo, quale prosecuzione di via Pozzuolo, è la principale via d'accesso alla città per chi proviene dai territori della bassa Friulana. È la terza via per traffico di veicoli a motore in entrata a Udine e la prima per gli utenti ciclisti (*Tab. 1 e 2*). Restringendo la carreggiata si è creato un imbuto con code intermittenti che talvolta arrivano fino alla chiesa di San Osvaldo (*Foto 4*). Questo crea inquinamento acustico e smog contravvenendo all'articolo 1, comma 2 del CdS.

4. Si evidenziano momenti di pericolo ad imboccare la via:

a. Dal supermercato (già successi incidenti fortunatamente senza esiti fatali).

b. Uscita da via Lestizza.

c. Uscire dalla via laterale destra prima della chiesa di San Paolo.

d. Posteggiare è sempre un problema; si blocca il traffico e l'apertura delle portiere (per scendere o salire in vettura) è sempre a rischio investimento, sia verso la corsia stradale che quella ciclistica.

e. Percorrere in bici via San Paolo, nel giusto senso di marcia, è pericoloso. È impossibile per i veicoli a motore, data la ristrettezza della corsia, rispettare la distanza laterale di sicurezza (il metro e mezzo); gli autobus, gli autocarri e gli altri veicoli devono accodarsi e non sempre lo fanno, creando non pochi pericoli al ciclista (*Foto 5*).

5. Molti ciclisti, all'incrocio con via Fistulario, attraversano la via (a rischio e pericolo perché molti lo fanno senza prestare la dovuta attenzione) ed imboccano la ciclabile contro il senso per cui è stata predisposta.

6. Qualora, per qualsiasi ragione, si formino le code, rimangono imbottigliati anche i mezzi di soccorso: ambulanze e, specialmente, i VVFF che hanno la caserma nelle vicinanze (*Foto 6*).

7. Sono stati tolti 12 posteggi a raso utilizzati sia da chi abita nei condomini vicini, sia per chi frequenta giornalmente gli esercizi commerciali ivi presenti (supermercato, tabacchino, giornalaio, bar...) generando per costoro le situazioni di pericolo sopra citate.

8. Tutto questo prima dei lavori non succedeva.

a) Via pozzuolo

1. Sono stati realizzati dei dossi rallentatori; sono troppo alti. Sorge il sospetto non siano a norma di legge; del primo, poi, collocato appena usciti dal sottopasso, in un tratto stradale in salita, non si capisce l'utilità... (*Foto 7*)

2. A proposito dei dossi: non si intuisce il criterio e la ragionevolezza di quelli installati nelle vie : Campoformido e Castions.

3. La larghezza della corsia ciclabile realizzata appena usciti dal sottopasso di piazzale Cella non pare a norma secondo quanto previsto all'art. 7 c.1 del DM577/1999 (*Foto 8*).

4. Chi da via Fistulario va in Via San Osvaldo, invece di seguire la segnaletica che invita a svoltare a destra, prosegue diritto imboccando contromano via San Osvaldo. Si propone l'allungamento dell'aiuola in modo sia impedita tale, pericolosa, manovra e venga rispettata la segnaletica (*Foto 9 – 9bis*).

5. Nel tratto compreso tra la farmacia Aiello e l'ingresso dell'Azienda Sperimentale Universitaria, in uscita dalla città, le aiuole spartitraffico restringono la carreggiata ed in presenza di ciclisti i veicoli, compresi quelli dei pubblici servizi - anche d'emergenza -, sono costretti ad un spiccato rallentamento, creando code e rischio tamponamenti.

6. Necessita ripristinare, urgentemente, la segnaletica orizzontale nelle strade in prossimità della chiesa di San Osvaldo.

b) Piazzale norma cossetto

1. Via della Valle collega i quartieri di San Rocco e San Osvaldo per mezzo della rotonda di nuova realizzazione come sopra denominata. La rotonda ha i marciapiedi per metà del suo sviluppo. L'ultimo pezzo, prospiciente l'autofficina Tecnomotori, è un sentiero in terra battuta largo meno di 20 cm. (*Foto 10*). Impossibile percorrerlo a piedi, figuriamoci con una carrozzina per infant o, peggio,

per disabili! (Foto 10bis). Il tratto di rotonda compreso tra Via della Valle, via Attimis e via San Osvaldo è privo di cordolo e marciapiedi.

c) Via castions

*1. Via Castions, in entrambi i sensi di marcia è stata stravolta. Dapprima con i parcheggi a raso ed in seguito con la definizione delle corsie ciclabili. Era nata, quale **strada urbana di quartiere**, nel pieno rispetto dell'articolo 2, comma3, lettera E, del D.Lgs 285/1992. Ora è ridotta a poco più di una carraeccia... (Foto 11)*

d) Via lumignacco

1. Si rileva che gli utenti della via, giunti in prossimità dell'incrocio con via S. Paolo, tendono a NON rispettare la segnaletica che prevede la fermata del veicolo (segnale di stop) e ciò è causa d'incidenti (Foto 12). Una proposta sarebbe di predisporre un dosso rallentatore in prossimità dell'intersezione, integrata, se opportuno, da un semaforo lampeggiante.

2. Si suggerisce di effettuare una riasfaltatura della via Lumignacco in quanto fortemente dissestata.

Note sanitarie sull'opera realizzata

3. Per valutare gli effetti sulla qualità dell'aria conseguenti alle modifiche della viabilità, era opportuno misurare il traffico medio giornaliero ed i valori di inquinamento atmosferico e acustico, utilizzando gli indicatori proposti dalla letteratura scientifica e dall'Organizzazione Mondiale della Sanità 2,5,6 , nella situazione precedente, per confrontarli con i valori riscontrati successivamente alla messa in funzione della corsia ciclabile. (Dr. Stefano Padovani) Si allega la nota integrale dell'Autore.

Considerazioni sull'opera realizzata.

Già nelle premesse si evidenzia una mala impostazione del progetto. La “foga amministrativa”, volta più all'accaparrare i fondi europei che a pianificare in modo corretto, coerente con prospettive future, esaustivo nella sistemazione della situazione e della soddisfazione dell'utenza/cittadinanza, ha partorito il classico “topolino” per di più handicappato.

Da quanto si può riscontrare da un fugace sopralluogo, si può rilevare che l'ingresso della Azienda Agraria Sperimentale Antonio Servadei dell'Università di Udine è situato in via Pozzuolo 324, non in Strada Vecchia di Terenzano 65, ove vige, peraltro, un “divieto d'accesso alle persone non autorizzate”! (Foto 13) A che pro, dunque, una pista ciclabile a servizio degli studenti universitari in quei luoghi? Con inutile consumo di territorio?

È cronaca l'approvazione del nuovo codice della strada che, a parere dei redattori, potrebbe rendere l'opera sin qui realizzata, fuori norma.

Se questo non è possibile di denuncia per “danno erariale” certo è spreco di risorse pubbliche!

Proposte alternative/migliorative dell'opera.

Per quanto attiene alla realizzazione di corsie ciclabili, si ritiene doveroso, innanzitutto, prendere in considerazione la viabilità esistente con minor intensità di traffico.

Considerato questo presupposto, IN ASSENZA DI SPECIFICHE COMPETENZE, basta utilizzare un'applicazione informatica molto in uso tra i ciclisti per scovare il percorso meno trafficato. Tale applicazione (KOMOOT) fornisce il percorso migliore in ogni situazione. Ad esempio per il percorso : via Ascoli – via Carlino ha fornito la mappa sotto riprodotta...

(Vedi allegato)

Come risulta evidente, via San Paolo e via Pozzuolo non sono interessate dal percorso! Se non per l'attraversamento.

È facile notare che l'applicazione fornisce l'itinerario partendo dal piazzale Cella ove, attualmente, confluiscono le piste ciclabili realizzate partendo dalla zona della stazione ferroviaria. Anche in questo si sarebbe realizzata la continuità richiesta dal PNRR per la conformità dell'opera da finanziare.

CONCLUSIONE

Per poter dibattere con l'Amministrazione in merito a quanto sin qui argomentato e documentato, al fine di trovare soluzioni al disagio della cittadinanza residente, e non, si chiede, con assoluta urgenza, un incontro ed un dibattito pubblico con il Signor Sindaco, gli assessori interessati, gli organi tecnici e di sicurezza preposti.

Si rimane in attesa di sollecito riscontro.

Udine 2 dicembre 2024

Il gruppo di lavoro sulla viabilità:

De Clara Luigino _____

Del Torre Daniele _____

Gallanda Claudia _____

ALLEGATI

Allegato 1

Al Comitato Ripristino Via San Paolo

· In relazione alla messa in opera della corsia ciclabile in via San Paolo a Udine, si ritiene opportuno fare le seguenti osservazioni:

l'utilizzo delle corsie ciclabili è sicuramente un mezzo utile per favorire la mobilità sostenibile, ridurre la congestione del traffico e il conseguente inquinamento atmosferico. È necessario però considerare che l'utilizzo delle corsie ciclabili non è sempre possibile e in alcune aree può addirittura essere controproducente. Nel caso della corsia ciclabile di via San Paolo i problemi riscontrati che ne consigliano l'uso sono i seguenti:

Congestione del traffico e inquinamento atmosferico. Il traffico di via San Paolo è molto elevato, in quanto la via rappresenta per Udine il principale punto di accesso in città per i veicoli provenienti dalla Bassa Friulana e dal polo turistico di Lignano. Se sommiamo al traffico di via San Paolo anche quello della strada parallela via Pozzuolo, da cui si diparte il traffico in uscita da Udine verso la Bassa Friulana, il traffico medio giornaliero, in base a recenti studi sulla viabilità dell'area, risulta essere pari a circa 20000 o più veicoli. Un traffico di tale entità rappresenta certamente una sorgente rilevante di inquinamento atmosferico e acustico con potenziali effetti negativi sulla salute della popolazione residente nelle aree interessate. Per aree interessate si intendono, in base alle indicazioni della letteratura scientifica, le aree che dai margini delle strade si estendono fino a 300 metri a destra e a sinistra, in cui si possono rilevare, nei casi di traffico intenso, alte concentrazioni di inquinanti pericolosi per la salute dei residenti (particelle ultrafini, black carbon o carbonio elementare e Nox). Inoltre, la via presenta, in uno spazio limitato, più punti in cui la scorrevolezza del traffico viene ridotta: la rotonda che permette l'ingresso da via Pozzuolo, la presenza di strade laterali che confluiscono nella via, l'incrocio con via Lumignacco, la presenza di un supermercato, di un bar e di un tabacchino. In questi punti i veicoli sono spesso costretti a rallentare e poi accelerare o a fermarsi e poi ripartire, generando il fenomeno della congestione ed il conseguente inquinamento atmosferico e acustico. Nella maggior parte dei casi i benefici della mobilità ciclabile sono dovuti alla riduzione del traffico conseguente allo spostamento della mobilità dal settore veicolare a quello ciclabile. Nel caso di via San Paolo il suddetto effetto non è verosimile che accada, in quanto la maggior parte del traffico afferente proviene dalla Bassa friulana e da Lignano, e non è molto probabile che gli utenti

provenienti da tali aree siano disposti a utilizzare la bicicletta al posto dell'automobile per raggiungere Udine. In conclusione, non è probabile che l'aggiunta di una corsia ciclabile in via San Paolo riduca la congestione del traffico, anzi potrebbe addirittura aumentarla: la riduzione della larghezza dello spazio veicolare può portare a un aumento delle situazioni di stop and go e a una riduzione della velocità dei veicoli al di sotto dei limiti considerati ottimali per minimizzare le emissioni (40-60 km/h) 3 ; inoltre la riduzione dei parcheggi può provocare l'aumento degli spostamenti degli utenti di autoveicoli alla ricerca di spazi di sosta alternativi nelle strade laterali e aree adiacenti con conseguente aumento delle emissioni.

· Riduzione della sicurezza per i ciclisti. La corsia ciclabile di via san Paolo è del tipo a doppio senso di marcia: le biciclette procedono in senso opposto al senso di marcia dei veicoli. La larghezza dalla corsia ciclabile è inferiore alle misure standard indicate dal Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024 (Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, che non sono prescrittive, ma sono comunque consigliate 4 . Inoltre, il particolare posizionamento della corsia ciclabile nello spazio interposto tra il marciapiede e gli stalli di sosta dei veicoli causa un pericolo oggettivo per i ciclisti: l'apertura improvvisa della porta di un autoveicolo in sosta adiacente alla corsia, con la riduzione dello spazio a disposizione, può provocare la collisione del ciclista con la porta, oppure con il margine del marciapiede sul lato opposto, quando il ciclista si sposta nel tentativo di evitare la porta. Un altro problema deriva dal fatto che il conducente di un autoveicolo, impegnato nella manovra di parcheggio, può non riuscire a vedere il ciclista che procede in senso opposto in quanto la sua visuale è coperta dai veicoli posteggiati davanti. La conseguenza può essere pertanto una collisione tra l'autoveicolo in manovra e il ciclista. A questo proposito si ricorda che la sosta dei veicoli rappresenta per i ciclisti la causa principale di incidenti gravi 4 , e che il posizionamento particolare della corsia ciclabile di via San Paolo, posta nello spazio interposto tra il marciapiede e gli stalli di sosta dei veicoli non è di uso comune e non trova riscontro nelle rappresentazioni grafiche del Centro Studi FIAB 1 e del Piano Generale della Mobilità Ciclistica 4. In conclusione, sembra che non sia conveniente l'aggiunta di una corsia ciclabile in via San Paolo, in quanto gli effetti negativi prevalgono su quelli positivi.

· Non è verosimile che la congestione del traffico diminuisca come conseguenza della messa in opera della corsia ciclabile, anzi è molto probabile che aumenti. In ogni caso, per valutare gli effetti sulla qualità dell'aria, conseguenti alle modifiche della viabilità, era opportuno misurare il traffico medio giornaliero e i valori di inquinamento atmosferico e acustico, utilizzando gli indicatori proposti dalla letteratura scientifica e dall'Organizzazione Mondiale della Sanità 2,5,6 , nella situazione precedente, per confrontarli con i valori riscontrati successivamente alla messa in funzione della corsia ciclabile.

· Il livello di sicurezza della corsia ciclabile appare non sufficiente e, considerato l'elevato volume di traffico veicolare e le ridotte dimensioni della corsia ciclabile, non conforme alle indicazioni delle agenzie europee preposte alla pianificazione territoriale 7 .

· La riduzione del numero di parcheggi rappresenta un danno per i residenti privi di autorimessa.

· I benefici ipotizzabili, ma assai poco probabili, dovrebbero derivare dall'utilizzo della corsia ciclabile di via San Paolo da parte di un numero rilevante di utenti, tale da diminuire l'utilizzo di autoveicoli e il volume di traffico giornaliero medio e compensare la congestione dovuta alla riduzione dello spazio veicolare conseguente alla realizzazione della corsia ciclabile.

Bibliografia e riferimenti normativi

1. Centro Studi FIAB • Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta. *Progettare ciclabilità sicura*, Dicembre 2020.

2. HEI Panel on the Health Effects of Traffic-Related Air Pollution (2010). *Traffic-related air pollution: a critical review of the literature on emissions, exposure, and health effects*. Boston, Health Effects Institute (Special Report 17; <http://pubs.healtheffects.org/getfile.php?u=553>, accessed 14 March 2013).

3. Metcalfe, J (2023). *Effect of speed on emissions and air quality. Report prepared by Emission Impossible Ltd for Waka Kotahi NZ Transport Agency and Auckland Transport, May 2023.*
4. Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Piano Generale della Mobilità Ciclistica. Roma, 1 Agosto 2022.
5. WHO Regional Office for Europe (2013a). *Review of evidence on health aspects of air pollution—REVIHAAP project: technical report. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe.* http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0004/193108/REVIHAAP-Final-technical-report.pdf. Accessed 13 Nov 2013.
6. WHO Expert Meeting: *Methods and tools for assessing the health risks of air pollution at local, national and international level. World Health Organization. Meeting report. Bonn, Germany, 12-13 May 2014.*
7. Cycling UK Campaigns Briefing. *Contra-flow Cycling. Briefing 2L (November 2014).* www.cycling.org/campaigns
Udine 23,12,2023
Dr. Stefano Padovani
Igiene Epidemiologia e Sanità Pubblica

- Il cittadino del quartiere Edgardo Nobile dice che la cosa più importante è invertire la pista ciclabile da via San Paolo con i parcheggi, per permettere il passaggio dei mezzi di soccorso.

- Il referente per l'Associazione 5 Agosto Mauro Bertossi dice che nel tratto di ciclabile che va da via Castions a via Strada Vecchia di Terenzano le macchine transitano sulla ciclabile. In via dei Prati ci sono dei laghetti. Meglio mettere una sbarra con chiave per i frontisti. Da mesi ha fatto un mini progetto di ciclabile che accede all'area dell'ex Ospedale Psichiatrico lato zona Servadei. Interviene quindi Daniele Del Torre, cittadino, altro membro del gruppo di lavoro mobilità, per illustrare la raccolta delle 600 firme, avvenuta di concerto con il precedente Presidente del CdQ 6 Marco Bernardis, e affermando che, seppur il progetto sia stato fatto dall'amministrazione precedente, se si ravvisavano criticità si poteva ovviare con varianti in corso d'opera e non seguire pedissequamente il progetto originale, pur mantenendo il chilometraggio previsto. Afferma che via S. Paolo, al contrario di quanto affermato da un tecnico del comune in un precedente incontro pubblico, non è una strada secondaria (terza in entrata come traffico e prima per traffico biciclette in entrata).

Ribadisce ulteriormente alcune fattispecie delle criticità della nuova viabilità. Mancano i vigili di quartiere. Via Lumignacco è piena di buche.

- Bernardis afferma che avendo un autoscuola assiste ogni giorno a fatti preoccupanti. Ha chiesto informazioni sulla pendenza del rallentatore all'uscita del sottopasso di P.le Cella. Ci si chiede se la polizia locale agirà in modo adeguato su chi va contromano in bicicletta sulla ciclabile, cosa che è diventata consuetudine. Anche se la viabilità ha criticità se si causano incidenti resta la responsabilità personale.

- Elena Petris referente del Quartiere per l'Associazione Piano Terra: valutare la possibilità di una ciclabile su via Basiliano o alternative. Presenteremo la questione il 28. Carenza di attraversamenti pedonali.

- La cittadina del quartiere Marilena Esposito chiede di parlare anche di tematiche socio assistenziali. Bertossi le propone di aderire al gruppo tematico relativo, per sviluppare i temi in maniera più approfondita.

- Il referente per la Parrocchia di S. Paolo, Marco Bernardis, risponde a un quesito precedente, dicendo che se il pedone è a una distanza inferiore a 100 mt. dall'attraversamento pedonale deve attraversare sullo stesso, se è a una distanza superiore ai 100 mt. può attraversare la strada dando però la precedenza ai veicoli. In rotatoria il pedone deve comunque utilizzare l'attraversamento pedonale, anche se lo stesso è posto a distanza superiore ai 100 mt. Di norma, non essendoci marciapiedi gli attraversamenti pedonali tendono a non esserci, in quanto l'attraversamento pedonale collega due marciapiedi tra di loro. Problema di comunicazioni con diverse etnie.

- Negro Dorotea, cittadina del quartiere, afferma che l'unico beneficio in via San Paolo dato dalla nuova viabilità è il rallentamento della velocità. Pone la questione di via Basaldella (senso unico) ci sono persone che vanno contromano, si teme il botto sul ponticello. La nuova viabilità ha caricato il traffico di via Pasian di Prato su via Basiliano. Ci deve essere una visione complessiva. Via

Basaldella non ha neanche un marciapiede e il verde è alto e ostacola la visibilità. Propone la valutazione di una rotonda tra via Pozzuolo e via Basaldella.

Si parla del futuro del campo sportivo Federale.

- Marcello Clauiano, cittadino del quartiere, abitante in via Pozzuolo, ex Coldiretti Udine, esordisce dicendo che si parla molto delle criticità di via S. Paolo e poco di quelle di via Pozzuolo e legge l'elaborato trattante le suddette criticità, riportato qui di seguito integralmente:

"Viabilità ed incuria del verde nel quartiere di S. Paolo- S. Osvaldo

Premetto che nella mia vita lavorativa (ex) quale funzionario di Coldiretti Udine, ho anche seguito le norme del C.d.S. divulgandone le novità in incontri pubblici ed in collaborazione con la Polizia Stradale.

Viabilità. Molto è stato scritto negli ultimi mesi sulla circolazione in Via S. Paolo mentre si è parlato poco di Via Pozzuolo.

La nuova viabilità, in prova scrisse l'ass. Marchiol, pertanto oggetto di critica e suggerimenti, è diventata problematica e non priva di pericoli fin dall'inizio della via. Chi viene da piazzale Cella, dopo una doppia curva in sottopasso ed un'uscita in salita si trova di seguito due dossi di altezza notevole che fermano quasi la viabilità, con successiva accelerazione inquinante. Dossi alti e larghissimi per favorire l'attraversamento dei pedoni, pochi per la verità. Il tutto per creare una nuova ciclabile di circa 400 mt., troncata improvvisamente prima della rotonda di piazzale Aldo Moro.

La creazione di due ciclabili, a dx e sx, con parcheggio delle auto a sx distante dal marciapiede ed un'unica corsia di marcia, ha implementato i pericoli per i residenti e fruitori di Via Pozzuolo, a parenti, amici o artigiani.

Chi parcheggia l'auto, sia esso driver od ospite, dovendo scendere ed aprire lo sportello, si trova in mezzo alla strada tra le auto che vengono da dietro a destra poco visibili e dalla parte sinistra a rischio di colpire i ciclisti, bici elettriche e monopattini che corrono in ambedue le direzioni.

Immettersi nella corsia di marcia è altrettanto difficoltoso non disponendo di una seconda corsia per avviarsi, stoppati inutilmente dalla fila che si forma quando transita un autobus o un mezzo della Net.

Residenti I pericoli maggiori comunque li corrono quei residenti, a sinistra della via che hanno posti auto interni, a destra uno solo con accesso auto diretto, che si immettono in strada **alla cieca non avendo visibilità** o rientrano a casa e devono stare attenti a non investire ciclisti o monopattinisti. Questo non succedeva con la viabilità precedente perché la ciclabile a sx non c'era e l'accesso alla strada avveniva verso la 2^a corsia e non interrompeva il flusso veicolare.

Proporzionalità- Una strada deve essere suddivisa in base a criteri di uso pubblico, proporzionalmente al numero dei fruitori.

E' ovvio che un piano di viabilità stradale deve avere come obiettivo la sicurezza e la fluidità del traffico (Codice della Strada), non aumentarne la pericolosità come succede dopo la viabilità targata Marchiol.

Si propone una ciclabile sulla dx per entrambi i sensi di marcia, una corsia auto senso unico, una corsia di accesso e i parcheggi auto a sx vicino al marciapiede.

Sfalcio erba sulla roggia di via Pozzuolo- E' noto che compete a due enti diversi, Consorzio di Bonifica e comune di Udine, due amministrazioni che non dialogano, tant'è che il taglio dell'erba avviene in momenti diversi con il risultato dell'erba sempre alta. Possibile che lo stato di abbandono e di disorganizzazione non possa finire? Trovare un'intesa con una convenzione tra i due Enti di tagliare tutta la sponda alta ed interna alla roggia e quella esterna alternativamente una volta a testa non è poi così difficile.

L'amministrazione comunale poi si difende dall'accusa di abbandono dell'area motivando la decisione di due tagli annuali causa budget. Tagliare l'erba due volte in un anno, quando è altissima e matura, diffonde le infestanti quale il sorgo selvatico (*sorghum halepense*), il cui seme attecchisce diffusamente nelle cunette dei marciapiedi ed a ridosso dei muri delle abitazioni.

Lo sfalcio del verde e degli argini delle rogge è compito dell'amministrazione che deve basarsi sui criteri agronomici nonché ecologici e di decoro pubblico. Si prenda esempio dalla vicina Austria.

Sono residente a Udine da oltre 50 anni non ho mai visto la città così sporca ed abbandonata come in questi ultimi due anni".

- Stefania Garlatti Costa, consigliera comunale e cittadina del quartiere: dovremo discutere delle proposte. Su via S. Paolo non credo che l'Assessore Marchiol tornerà indietro.

- Antonella Fiore, consigliera comunale e cittadina del quartiere: si chiede per l'incontro del 28 di mantenere toni calmi e costruttivi.

Si sviluppa una discussione tra Fiore e Daniele Del Torre sul tema.

- Anche la consigliera Garlatti Costa esprime alcuni suoi punti di vista sul tema viabilità della zona. La sua posizione sarebbe di mettere più dossi.

Si sviluppa un vivace dibattito tra i vari soggetti. Si pone anche il problema dei parcheggi e dell'erba lato roggia (ci sono più attori istituzionali coinvolti nello sfalcio).

- Massimo Turco, cittadino del quartiere, pone la questione del tratto di roggia all'aperto e della relativa sicurezza. Ci sono inoltre problemi di viabilità in zona via Lumignacco. Il primo dosso dopo P.le Cella non pare a norma e ribadisce la mancanza di parcheggi. Ricorda il voto sui parcheggi di certe parrocchie da parte del vescovo. Questi spunti danno luogo ad un ulteriore confronto.

- Del Torre Ezio, cittadino del quartiere: il progetto esecutivo è di questa giunta. Esiste un problema nello snodo del sottopassaggio. Si vedono le cose fatte per prendere i soldi, non per fare un buon lavoro. Se i cittadini hanno raccolto 600 firme vuol dire che il problema esiste. Vogliamo risolvere il problema.

- Il Coordinatore, Andrea Rossi: riferendosi all'incontro del 28, mi interessa avere delle spiegazioni, si faranno delle domande. Magari certe scelte fanno parte di un discorso più ampio. Chiederei un confronto civile. Via Pozzuolo e via S. Paolo risultano essere le vie più problematiche.

- Dorotea Negro, cittadina del quartiere: la situazione deve essere vista complessivamente.

- La Referente per il Cordicom Claudia Gallanda: rispondo a Fiore. Bisogna sapere quello che è successo prima. Rispondo a Bertossi: un camion dei rifiuti con il porta a porta si ferma più volte di prima con i cassonetti stradali, quindi blocca maggiormente il traffico, è evidente. Ciò si sapeva bene quando sollevai il problema, chiedendo anche alle allora due consigliere di quartiere di opposizione, Antonella Fiore ed Ester Soramel, di attivarsi a norma di regolamento per ottenere un incontro pubblico prima delle scelte. Questo però non è stato fatto. A Garlatti e a Fiore vorrei dire che la reazione delle persone a Marchiol è dovuta anche al fatto che in campagna elettorale (e nel programma elettorale, firmato) era stato promesso confronto, e quindi, qualora il confronto poi non ci sia, le persone giustamente poi si arrabbiano.

La riunione si conclude intorno alle ore 20.40 circa.

La Segretaria verbalizzante



Il Coordinatore