

**CONSIGLIO DI QUARTIERE PARTECIPATO 6****"San Paolo – Sant'Oswaldo"****VERBALE DELLA SEDUTA DEL 12-05-2026**

Il giorno 12-05-2026 alle ore 18:30 presso i locali dell'oratorio di S. Oswaldo

Via Bertiole 42, si è riunito il CdQP 6, con il seguente ordine del giorno:

1. Progetto nuova ciclabile di via Lumignacco e conseguente revisione delle ciclabili del quartiere
2. Stato dei lavori e disponibilità auditorium Menossi;
3. Situazione dell'edificio ex circoscrizione in via Santo Stefano (esito delle verifiche dei solai, progetto di recupero e disponibilità)
4. PUMS e PGU, prossime fasi e partecipazione dei consigli di quartiere.

DENOMINAZIONE	Rappresentante	Presente
5 AGOSTO S. OSVALDO ODV	Mauro Bertossi	SI
I NOSTRI DIRITTI APS	Linda Pontoni	NO
ODV Amico Gatto		NO
ASSOCIAZIONE TEATRO DELLA SETE APS	Valentina Rivelli	SI
A.C.A.T."ASSOCIAZIONE UDINESE CLUB ALCOLISTI IN TRATTAMENTO ED ALCOLOGICI TERRITORIALI"-APS	Giorgio Fontanini	SI
ASSOCIAZIONE DIAMO PESO AL BENESSERE	Camilla Degano	SI
ASSOCIAZIONE CULTURALE FRIULI VENEZIA GIULIA GOSPEL MASS CHOIR	Andrea Rossi	SI
ASD È VENTO NUOVO		SI
ASS. PIANO TERRA	Elena Petris	SI
ASS. ARUM	Angela Calabretta	SI
SOCIETA ASS. S. VINCENZO DE PAOLI	Luigino De Clara	SI
PARROCCHIA DI S. OSVALDO	Marco Bernardis	NO
AACU ASS. AMATORI CANI D'UTILITA'		SI
ANA UDINE GRUPPO DI SAN OSVALDO	Enrico Pravisano	SI
COMITATO PARCO DI S. OSVALDO	Maria Angela Bertoni	SI
CNGEI SEZIONE SCAUT UDINE APS		SI

Il coordinatore, dopo avere salutato i presenti, riferisce riguardo a due prossime iniziative nel quartiere:

- “Puliamo il Mondo” promossa da Legambiente, circolo “Laura Conti” – Udine. Si tratta di una raccolta rifiuti nel quartiere. Il promotore, [REDACTED], chiede suggerimenti sul percorso migliore. Per l’iniziativa ci si troverà al Parco degli Armeni sabato 23 maggio alle 15:00.
- Passeggiata guidata storico-botanica, promossa dal “Comitato Parco Sant’Osvaldo – Memoria viva, futuro partecipato”. Ritrovo davanti al chiosco interno al parco, sabato 30 maggio alle ore 10:30.

Quindi viene riferito un aggiornamento rispetto alla problematica emersa nel precedente CQP che riguarda il rinnovo della convenzione fra Comune, Università e il Segretariato Regionale del MiBACT.

Prima di dare la parola all’assessore Ivano Marchiol, il coordinatore chiede di dedicare un pensiero a Massimo Turco, fotografo del MV recentemente mancato, molto conosciuto nel quartiere. Un pensiero va anche alla madre dell’assessora Meloni, cittadina del quartiere per la quale si sono appena svolte le esequie.

Viene data la parola all’assessore Marchiol per parlare del primo punto in ODG.

L’assessore presenta le linee generali dell’intervento riguardante la nuova ciclabile Cargnacco-Udine che passerà lungo via Lumignacco e come questa andrà a dare significato a quanto fatto fino adesso per migliorare il collegamento ciclabile fra quartiere e centro cittadino e con i quartieri contermini. Riferisce nuovamente dell’intervento che verrà fatto in via Pozzuolo per collegare la ciclabile che attualmente di interrompe all’altezza di via Santo Stefano, con piazza Aldo Moro, potendo portare la ciclabile sul lato sinistro della roggia; questo sarà possibile in concomitanza all’intervento di un privato sull’area adiacente.

Inoltre, si ragionerà per la realizzazione di un collegamento fra la ciclabile di via Pozzuolo e la ciclabile, in corso di realizzazione, che arriverà dal Villaggio Primavera in via della Valle percorrendo via Giuseppe Galliano.

Dall’altro lato verrà eseguita la segnaletica per un percorso ciclabile lungo via Gervasutta, già a 30 km/h, fino allo sbocco su via Lumignacco, quindi collegandosi con la nuova ciclabile. In questo modo si realizzerà un collegamento con la zona Udine sud.

Viene quindi riferito sulle tempistiche di realizzazione della riqualificazione dell’ex caserma Piave, in linea con quanto previsto; i percorsi ciclo-pedonali all’interno del nuovo parco saranno anche collegati con la ciclabile di via Lumignacco, migliorando, così, il collegamento fra i due quartieri contermini.

Prende la parola l’ing [REDACTED] della Serin S.r.l. Riferisce che il progetto esecutivo è stato completato e che ora è nella disponibilità dell’amministrazione comunale per le successive fasi di gara d’appalto ed affidamento dei lavori.

Quindi, l’arch. [REDACTED] passa ad illustrare nel dettaglio il progetto della ciclabile proiettando alcuni elaborati. Lunghezza 5,25 km per collegare Cargnacco, comune di Pozzuolo del F., in corrispondenza alla rotatoria con via Buttrio, con Udine in Piazzale Cella. Sono previste 4 diverse tipologie di sezione trasversale della pista ciclabile, per adattarsi alle differenti situazioni, quindi avremo: **percorso promiscuo su marciapiede** ovvero un percorso dove ciclisti e pedoni condividono lo stesso

spazio, **pista ciclabile bidirezionale** ovvero una corsia riservata ai ciclisti separata fisicamente da una doppia cordonata di 50 cm, la **corsia ciclabile** ovvero una corsia dove i ciclisti hanno una parte riservata però in assenza di ciclisti è possibile che venga sormontata dai veicoli e la **pista ciclopedonale** in sede propria nella tratta extraurbana che è un percorso separato dalla strada che però vede la coesistenza di pedoni e ciclisti. Avremo percorso promiscuo da piazzale Cella a via Palermo, pista bidirezionale da lì a via Gervasutta con i pedoni sul lato opposto, poi si prosegue con corsia ciclabile non essendoci larghezza sufficiente per la pista ciclabile separata; in questo tratto il traffico veicolare avrà corsie più strette delle attuali e velocità massima di 30 km/h; inizio e fine di questo tratto più critico saranno segnalati oltre che da segnaletica orizzontale, da due rialzi di 5 cm ad inizio e fine tratto; poi, superata la zona abitata, il percorso proseguirà con pista ciclopedonale in sede propria, fino alla rotatoria di via Selvuzzis dove si collegherà alla ciclabile già presente in corrispondenza alla rotatoria. Poi la pista ciclopedonale in sede propria proseguirà riutilizzando la sede della ex provinciale, questo fino al sovrappasso della tangenziale dove sarà ricavata una corsia ciclabile di 2,6 m, garantendo corsie di 3,25 m per le auto.

A questo punto si passa alle domande del pubblico.

Il sig. [REDACTED], abitante in via Lumignacco 239, manifesta timore che la ciclabile passi sul marciapiede davanti casa, gli viene risposto che così non è; in quella zona ci sarà corsia ciclabile su sede stradale con velocità veicoli limitata a 30 km/h; vengono mostrati gli elaborati di progetto; per maggiore sicurezza, inoltre, tutti gli accessi carrai verranno evidenziati con segnaletica orizzontale di colore rosso. L'ing. [REDACTED] aggiunge che il restringimento delle corsie auto rafforzerà il rallentamento dei veicoli nella zona 30 km/h, concetto riaffermato anche dall'assessore.

Interviene il sig. [REDACTED], residente in via Lumignacco, chiedendo come avviene il passaggio del percorso ciclabile dalla parte destra alla parte sinistra di via Lumignacco, viene mostrato l'elaborato di progetto che evidenzia la posizione dell'attraversamento ciclopedonale. Viene critica la posizione dell'attraversamento prossimo alla curva; inoltre viene evidenziata la difficoltà di uscita con l'auto dal passo carraio avendo poca visibilità del ciclista eventualmente presente; a domanda "chi ha precedenza?" viene risposto che, secondo codice della strada, la precedenza l'ha sempre il ciclista. Questo aspetto suscita un'animata discussione, viene fatta presente la difficoltà per l'auto che si immette di avere sufficiente visibilità del ciclista; l'assessore risponde che, in ogni caso, l'automobilista che si immette nella strada deve porre la massima attenzione in questa critica operazione. L'ing. [REDACTED] fa presente un altro aspetto: la linea che delimita la ciclabile viene deviata in corrispondenza al passo carraio per dare modo all'auto che si immette di avanzare per avere maggiore visibilità, mentre il ciclista viene avvertito del passo carraio, e quindi della possibile immissione, sia da questa deviazione della linea che dalla segnaletica orizzontale di colore rosso, questo per ogni passo carraio presente.

Il sig. [REDACTED] chiede perché la ciclabile sia posizionata dal lato delle case e non dall'altro lato senza case in modo da non interferire con i passi carrai. Viene risposto che il motivo di tale scelta è quello di raccogliere i ciclisti che si immettono nella pista evitando che debbano attraversare la sede stradale creando una situazione di pericolo in corrispondenza ad ogni casa. Inoltre, tale posizione è giustificata anche della necessità di collegarsi alla ciclabile della rotatoria di via Selvuzzis che si trova su quel lato.

Viene chiesta la correzione della ciclabile in corrispondenza al civico 40 dove non è rappresentata la deflessione della linea sul passo carraio. I tecnici rassicurano che verrà corretto l'elaborato di progetto.

Il sig. Luigino De Clara afferma di non avere ricevuto risposta a richieste fatte all'assessore. Poi chiede perché nel tratto da via Campoformido in direzione ABS non è stata utilizzata la ciclabile esistente di recente realizzazione che sbocca in Strada Vecchia di Terenzano in modo da evitare interferenze e pericoli con il traffico. Una signora osserva che non utilizza tale ciclabile in quanto è stata seguita e non si sente sicura. Il sig. De Clara torna sull'attraversamento ciclopedonale osservando che, secondo lui, è estremamente pericoloso e paventa il rischio di molti incidenti. L'ing. [] risponde che l'attraversamento ciclopedonale è posizionato nella zona 30 km/h, per cui il rischio è basso; ribadisce il fatto che tutti devono rispettare il codice della strada.

A questo punto del dibattito interviene l'assessore Marchiol per precisare:

Sul tessuto della città dobbiamo creare un contesto di rete di percorsi ciclabili, pedonali e automobilistici sicuri. Non fai un singolo percorso. Devi fare una rete di sicurezza per consentire a tutti di muoversi in maniera più corretta.

Questo implica anche che all'interno di una rete, che ovviamente è in espansione, non si materializza tutto allo stesso istante. Ognuno di noi, qualunque mezzo abbia, anche a piedi, deve rispettare le regole. Oggi questo accade troppo poco. Purtroppo, se non rispetti le regole andando a piedi o andando in bici, puoi fare danni minori rispetto a non rispettare le regole andando in auto. Infatti, nella città di Udine muoiono annualmente dalle 4 alle 6 persone investite dalle auto. Non siamo, certo, tra i più virtuosi d'Italia.

Quindi, quello che noi dobbiamo fare è avere la consapevolezza di rispettare le regole che ci sono e creare un contesto infrastrutturale che aiuta al rispetto delle regole. Se ci mettiamo tutti nella prospettiva che nessuno rispetta le regole, che ognuno fa come vuole, allora andiamo a casa e non restiamo qua. Noi siamo qui, invece, per creare un contesto migliore per tutti.

Per questo l'impegno dell'amministrazione pubblica deve essere quello di creare un contesto infrastrutturale che induca tutti gli utenti della strada al rispetto delle regole. Mentre il contesto odierno prevalente è quello di un nastro nero, largo, che induce l'automobilista ad eccedere i limiti con conseguente pericolo per gli utenti più esposti.

Il tecnico comunale ricorda che la scelta delle ciclabili si basa sul Biciplan approvato alla fine del 2023 e che questo prevede degli assi di diversa importanza, ci sono 4 percorsi di importanza regionale (RECIR), in parte già costruiti e in parte ancora da costruire, poi ci sono i percorsi di quartiere. Tutti questi sono ammissibili e uno non sostituisce l'altro. Le fonti di finanziamento sono diverse, quindi le ciclabili che collegano comuni diversi sono finanziate dalla regione. La ciclabile di via Lumignacco è uno di questi assi in quanto collega comuni diversi, mentre la ciclabile di Strada Vecchia di Terenzano è un percorso più cicloturistico.

Riprende il suo intervento De Clara. Cita il Biciplan per la parte che riguarda il quartiere San Paolo-San Osvaldo che è interessato dall'asse portante 4, che definisce una connessione diretta tra Udine e la stazione di Lumignacco del comune di Pavia di Udine e dall'asse 6, che diramandosi dal piazzale Cella primo sottopasso prosegue in direzione di Basaldella, partendo dal presupposto che la strada regionale 353 (via Pozzuolo) è interessata da un TGM (traffico giornaliero medio) maggiore di 800 veicoli/h e ha una sezione stradale ristretta, non può far parte della rete ciclabile, quindi è necessario prevedere percorsi alternativi. De Clara propone è quella che è stata attivata al di là della ferrovia, l'altra vedere se

sarà possibile accordarsi con la ferrovia e andare a vedere di farla sotto, alzando la ferrovia, inoltre togliendo dall'isolamento gli abitanti di via Catania ed eliminando l'attraversamento ferroviario fra via Lumignacco e via Gervasutta. Un cittadino, ex dipendente delle ferrovie, fa presente che è difficile che le ferrovie facciano una sopraelevata per permettere una ciclabile.

Riprende la parola l'assessore Marchiol facendo presente per la situazione di via Catania ci sono stati degli incontri con alcuni cittadini lì residenti e che la possibilità che vengano fatti i lavori da parte di RFI per il rafforzamento del collegamento ferroviario Udine-Cervignano è nota ma non nel controllo, evidentemente, dell'amministrazione comunale; in relazione a questo verrà inserito nei nuovi piani della mobilità in corso di elaborazione la possibilità di avere un'altra uscita per quelli che stanno lì se, effettivamente, questo lavoro di RFI sulla ferrovia verrà eseguito. Quindi questa esigenza specifica verrà inserita nei documenti pianificatori in modo che, se si realizzerà l'occasione, ci sarà lo strumento per potere dare una risposta operativa. Ad oggi questa possibilità non c'è.

Questo elemento di dettaglio si collega ai lavori previsti nell'area dell'ex caserma Piave.

Per la ciclabile di via Lumignacco, in questo momento, sono a gara e partiranno entro l'anno; durata lavori circa un anno, per cui fine lavori fine 2027. Prima della consegna dei lavori dovrà essere completata la parte espropriativa.

Interviene il sig. [REDACTED]. In un intervento poco chiaro sembra sostenere che non si deve usare le ciclabili per rallentare il traffico e che queste possono o debbano passare per altri percorsi.

L'assessore Marchiol ribadisce che la nuova ciclabile unisce due comuni, è una progettualità sviluppata di concerto con la Regione e con i comuni contermini, la volontà è di costruire una rete di percorsi, in questo caso ciclabili ma anche pedonali, sicuri per dare la libertà e la possibilità di scelta a tutti di muoversi in sicurezza, con ogni mezzo e quindi queste scelte vengono fatte all'interno di questo contesto.

La signora presente, che ha già parlato in precedenza, manifesta la sua soddisfazione per la realizzazione della ciclabile in quanto utilizzatrice quotidiana della bicicletta per i propri movimenti.

Il sig. [REDACTED] fa presente il problema della possibile caduta di pietrisco dalla massicciata ferroviaria sulla ciclabile, questo dove non sia presente un muro di contenimento; quindi, propone la realizzazione di un cordolo alto 30 cm che possa contenere eventuali cadute di pietrisco.

Si passa ora al punto dell'ODG riguardante il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU). In particolare, il coordinatore chiede all'assessore di chiarire quali sono le modalità di partecipazione all'elaborazione di detti piani. L'assessore risponde chiarendo che la prima fase, che prevedeva la raccolta di dati e informazioni in modo da ricostruire lo stato dell'arte della situazione attuale, coinvolgendo, nell'analisi, anche i 17 comuni contermini. Dopo questa prima fase si passa alla seconda che prevede l'elaborazione degli scenari di piano, come raggiungere assieme i 16 obiettivi che sono stabiliti per legge. Considerato il contesto si deve privilegiare il cambio modale, ossia far sì che le persone si muovano di più in maniera attiva e quindi meno automobile, più bici, più andare a piedi più trasporto pubblico. Il contesto è quello della pianura Padana, il contesto più inquinato d'Europa che causa ogni anno la morte di migliaia di persone per le emissioni; nel 2030 entreranno in vigore limiti all'inquinamento più stringenti, per cui è urgente intervenire. Posto che gli obiettivi da raggiungere sono stabiliti per legge, sta a noi però declinare questi obiettivi, decidere le strategie con cui

raggiungere questi obiettivi secondo quella che è la conformazione di Udine, le esigenze di Udine, i bisogni di Udine. Quindi ora si aprono alcuni mesi in cui i professionisti elaborano questi scenari di piano; in questi mesi ci sarà un nuovo giro di tavoli di confronto con i portatori di interesse, tra cui ci sono sempre anche tutti i consigli di quartiere. Per la partecipazione ci sono due modi: alla mail ufficiale del consiglio di quartiere verrà inviato un invito a partecipare a degli incontri; altro modo è utilizzare la mail specifica per il PUMS (pianimobilita@comune.udine.it) alla quale ognuno può inviare istanze, valutazioni, ecc. che poi saranno valutate dai tecnici. Sarebbe preferibile, però, che questa azione passasse attraverso il Consiglio di Quartiere dopo avere raccolto delle istanze. Questo consentirebbe di arrivare al tavolo di lavoro avendo già anticipato ai tecnici gli argomenti, le problematiche da discutere. L'obiettivo è di approvare i piani a metà del 2027, per cui sono fondamentale questi mesi del 2026 per intervenire sull'elaborazione degli scenari di piano.

Il coordinatore chiede all'assessore di aggiornarci sullo stato dei lavori dell'auditorium Menossi, disponibilità delle aule ex ISIS Malignani per sopperire all'inagibilità dell'edificio dell'ex circoscrizione e a che punto siamo con lo stesso edificio dopo il crollo del soffitto.

L'assessore, dopo avere riassunto brevemente quanto accaduto, riferisce che per l'ex circoscrizione in via Santo Stefano sono state stanziare le risorse per i lavori che dovrebbero cominciare tra la fine di questo anno e l'inizio del prossimo per concludersi nella metà del 2027. Per il Menossi è sorto un problema riguardo il tema dell'antincendio, per cui viene ipotizzata la disponibilità per l'autunno prossimo. Rispetto all'ennesima sorpresa in fase esecutiva, il coordinatore chiede se ci sono state delle carenze progettuali all'inizio. L'assessore risponde riferendo di una mancanza, nel passato, di attenzione agli aspetti manutentivi, della mancata attuazione del PUM del 2011 a cui non sono seguiti i relativi piani generali del traffico, del poco efficace utilizzo dei fondi PNRR del 2020 destinati a lavori di ordinaria gestione, mancando così di cambiare il funzionamento della città. Inoltre, per alcuni lavori i fondi PNRR sono stati integrati con fondi comunali per permettere di chiudere i lavori, la riqualificazione del ex frigo in via Sabbadini è stata un'occasione persa in quanto l'ipotesi di investimento era completamente sbagliata, chiesti 10 M€, necessari almeno 22. Infine, l'assessore sollecita a guardare al futuro, ai lavori che si sta portando avanti per avere anche una migliore integrazione fra le varie opere che non è ancora realizzata.

Il coordinatore chiede all'assessore se nei piani asfaltature è compreso anche il quartiere 6. L'assessore fa presente il grande ritardo ereditato nell'attività di manutenzione di strade e marciapiedi. Dopo avere fatto una ricognizione puntuale di tutte le strade e marciapiedi, che mancava, è risultato che mancano 10 M€ per le asfaltature e circa 30 M€ per i marciapiedi; quindi, sono da recuperare lavori per 40 M€. Storicamente il comune ha stanziato circa 1 M€ per asfalti e altrettanto per i marciapiedi, da qui l'arretrato manutentivo di oggi. Le risorse sono state triplicate per recuperare, in diversi anni, il tempo perduto. È anche stato attivato lo strumento della "banca asfalti" per avere la possibilità di fare ulteriori lavori. Il piano andrà avanti per quadranti, in modo da ottimizzare l'impiego delle risorse. In questa fase non sono previsti lavori per San Paolo – Sant'Osvaldo. La priorità, per i marciapiedi, è mettere in sicurezza le scuole, che spesso mancano dei marciapiedi.

Il coordinatore chiede all'assessora Arcella riguardo la disponibilità delle aule ex ISIS. L'assessora risponde riassumendo in breve la storia di questi spazi. Fino a poco tempo fa le aule erano utilizzate dall'EDR come succursale di varie scuole superiori. Quindi è stata chiesta ad EDR la restituzione delle 14 aule, oggi l'atto di indirizzo è in giunta e a breve saranno nella disponibilità del comune e potranno

essere utilizzate a rotazione per riunioni. Queste aule saranno utilizzate anche per le classi della Silvio Pellico quando ci saranno i lavori nella scuola; questa necessità dovrebbe manifestarsi quando sarà già disponibile l'ex circoscrizione. Per fine estate i locali dovrebbero essere disponibili per le attività che facevano capo all'ex circoscrizione.

Una maestra della Silvio Pellico chiede che lavori si faranno. L'assessore Marchiol risponde che verrà fatto l'impianto antincendio per rendere la scuola più sicura.

La riunione è iniziata alle 18:30, si è conclusa alle 20:30.

Il Coordinatore del CQP 6

Andrea Rossi

A rectangular area of the document has been redacted with a light blue box. Above the box, there are some faint, illegible marks that appear to be initials or a signature. Below the box, there is a horizontal line.