



CONSIGLIO DI QUARTIERE PARTECIPATO

6 - "San Paolo – Sant'Oswaldo"

VERBALE DELLA SEDUTA DEL 25-05-2026

Il giorno 25-05-2026 alle ore 18:30 presso i locali dell'oratorio di S. Oswaldo

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

1. Presentazione del nuovo canale WhatsApp dedicato al consiglio di quartiere. Presenta la responsabile del progetto ing. Eva De Marco.
2. Comunicazioni del coordinatore sulle prossime attività.
3. Richieste e proposte da parte delle associazioni e dei cittadini del quartiere.

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

Il Coordinatore Rossi apre la riunione presentando il PUMS ed il conseguente PGTU di cui aveva parlato, quindici giorni prima, l'Assessore Marchiol.

Il coordinatore esplicita le modalità con le quali l'associazione o il singolo cittadino possono presentare le proposte/osservazioni in merito. Precisa, altresì, che le medesime possono essere inviate per il tramite il Consiglio di Quartiere, che le inoltrerà al team di professionisti che lavorano al piano per la successiva disamina.

Precisa che i piani suddetti andranno in vigore entro la prima metà del prossimo anno. L'assessore Marchiol ha dato tempi abbastanza ristretti per presentare gli elaborati.

Rossi precisa che il gruppo di lavoro sulla viabilità istituito in seno al Consiglio ha già presentato alcune osservazioni, in merito alla viabilità nel quartiere e chiede se può farsi carico di elaborare proposte anche in questa circostanza. Illustra quanto si è già discusso, in questo consiglio, nel corso dell'ultimo anno sul tema.

Prende la parola il cittadino [] per dire, in tema della nuova pista ciclabile su via Lumignacco, che l'attraversamento ipotizzato all'altezza del capolinea della linea n° 8, è estremamente pericoloso e, a proposito, serve prevedere, nell'ordine: posto di polizia/vigile per dirigere il traffico o semaforo con telecamera, a chiamata, il limite di velocità a 30 km/h, che nessuno rispetta, o , provocatoriamente, posto di primo soccorso.

[] porta a conoscenza di un inconveniente riscontrato in eco piazzola per quanto riguarda il conferimento di un carico di rifiuti, appartenente ad una persona, sua vicina di casa, impossibilitata ad effettuare direttamente il conferimento. Interviene Bertossi per puntualizzare le modalità di conferimento.

Interviene [] per ricordare che ha presentato, a suo tempo, una petizione per ottenere un passaggio ciclopedonale tra via Lumignacco e via Catania all'altezza del passaggio a livello esistente, senza aver ricevuto risposte dall'Amministrazione. Il coordinatore risponde che tale collegamento è previsto nel progetto di riqualificazione dell'ex caserma Piave; ci sarà un percorso che attraverserà il nuovo parco e collegherà via Lumignacco con via Gervasutta. A richiesta puntualizza che sarà operativo tra più di un anno (durata prevista dei lavori) e non prevede il transito di veicoli.

Interviene il cittadino [] per dire che dopo la realizzazione della ciclabile nella zona dell'ospedale Gervasutta, la zona si è trasformata in piazza di spaccio con conseguente degrado; le forze dell'ordine sono costantemente costrette ad intervenire. Bertossi interviene per auspicare che, dopo l'intervento di riqualificazione dell'ex caserma, la situazione, vista la presenza costante di cittadini, possa aver fine. Analogamente si esprime il coordinatore.

Interviene Luigino De Clara per illustrare le attività, in merito alla viabilità, poste in atto nell'ambito del consiglio.

Aggiunge alcuni dettagli sul perché si stanno predisponendo sia il PUMS che il PGTU e le rispettive validità temporali.

Illustra l'analisi sin qui effettuata nell'ambito del gruppo di lavoro Viabilità. Tale analisi, per motivi di brevità di redazione del verbale, viene riprodotta in calce e ne costituisce parte integrante.

Durante l'esposizione di De Clara, interviene la consigliera Fawzia Marini per auspicare il coinvolgimento, al fine di dare maggior peso al lavoro fatto, degli altri consigli di quartiere. In primis i quartieri confinanti con il nostro. Stessa proposta viene formulata dalla consigliera []. Durante l'esposizione è intervenuto, per alcune puntualizzazioni, anche il cittadino []. Interviene anche il consigliere Bernardis per esprimere le sue perplessità in merito al punto in cui De Clara parlava dei parcheggi scambiatori.

Nel fare il punto degli interventi, il coordinatore ricorda che l'assessore Marchiol aveva fatto presente che i tempi sono piuttosto stretti; pertanto, sarà da valutare la possibilità di fare consigli congiunti per dibattere il tema.

De Clara segnala che il canale whatsapp istituzionale non aveva pubblicato la notizia della riunione odierna. Il Coordinatore approfondirà i motivi.

_____ ritorna sul tema della ciclabile di via Lumignacco per ribadire che, a fronte delle lamentele di alcuni residenti udite nella precedente riunione, la segnaletica orizzontale che sarà predisposta, è prioritaria rispetto agli impedimenti, leggi: siepi di recinzione, che i cittadini lamentano e, pertanto, saranno da togliere i suddetti impedimenti. Bernardis conferma che le siepi sono regolate dalla polizia locale. Segue un dibattito sulla problematica degli attraversamenti pedonali e la scarsa attenzione che spesso anche i pedoni, distratti dall'uso degli smartphone, pongono nell'immettersi nella sede stradale, fermo restando che la responsabilità, in caso di incidente, è sempre dell'automobilista.

Il Coordinatore parla del file Excel che ha predisposto per evidenziare le richieste fatte dal consiglio; file che chiede di aggiornare/integrare se ritenuto necessario; poi lui inoltrerà le richieste al Sindaco.

Si introduce un minidibattito sulla vicenda del "tumulo" che al momento risulta di difficile fruizione dal punto delle visite.

Il Coordinatore propone che nella prossima riunione del consiglio di quartiere discuta del tema. La consigliera _____ si propone di indagare quale sia la struttura responsabile del sito, o che sia in grado di gestire le visite al sito.

In chiusura il Coordinatore comunica che rimangono da votare gli ultimi due verbali. De Clara chiede come mai sono solo due: ed i precedenti? Dice che è dal 16 dicembre 2025 che non vota, vuoi perché giunto in ritardo, vuoi perché uscito in anticipo o perché assente.

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

Il Coordinatore del CQP 6

Andrea Rossi

Il Verbalizzatore

Allegati: Documento elaborato da Commissione Tematica Viabilità Consiglio di Quartiere Partecipato 6 ("Proposta per PUMS per il quartiere di San Osvaldo-San Paolo.pdf")

Documenti elaborati dal dott. _____ ("1 PUMS-Udine-2026-LetteraPerConsQuartSanP-SantOsv.pdf"; "2 PUMS-Udine-2026-SistemaMetropolitano.pdf")

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE TEMATICA VIABILITÀ DEL CONSIGLIO DI QUARTIERE PARTECIPATO 6 – SAN PAOLO-SAN OSVALDO

Il quartiere di San Paolo-Sant'Osvaldo, circoscrizione 6, si caratterizza per la presenza di due linee ferroviarie che ne costituiscono il confine verso gli altri quartieri. Allo stesso tempo queste linee ferroviarie rappresentano una barriera per l'accesso alla città. I varchi che permettono il passaggio del traffico sono:

Sottopasso di via Lumignacco. Accesso a senso unico in ENTRATA alla città. Struttura con accesso limitato in altezza.

Sottopasso di via Pozzuolo. Accesso a senso unico in USCITA dalla città

Sottopasso di via Della Valle. Accesso a doppio senso da e per il quartiere San Rocco.

Passaggio a livello fra via Lumignacco e via Gervasutta, per l'accesso al borgo Gervasutta.

Passaggio a livello fra via Lumignacco e via Catania per l'accesso al relativo nucleo abitato/produttivo ed, un tempo, accesso alla caserma Piave.

Il traffico che interessa il quartiere proviene dalle seguenti direttrici:

STRADA REGIONALE 353. Da qui passa il traffico in entrata e uscita dalla città che proviene da sud, non solo dalla stessa regionale, quindi da Pozzuolo del Friuli, Mortegliano, ecc., ma anche, parzialmente, il traffico della strada statale 13 Pontebbana che a Campoformido devia verso Basaldella per accedere più agevolmente alla zona est della città.

STRADA PROVINCIALE 94. Traffico proveniente/diretto dalla/alla ZIU/ZAU.

Oltre a queste due direttrici il traffico viene alimentato anche dall'autostrada e dalla contigua tangenziale.

Mentre il traffico che arriva da sud e passa per la tangenziale può uscire a Basaldella e da qui dividersi in direzione diverse (verso la città, verso Campoformido o verso Pozzuolo del F.), il traffico che proviene da Nord e debba proseguire lungo la viabilità ordinaria verso sud, è costretto ad uscire da via Popone in quanto a Basaldella l'uscita è stata soppressa.

Questa è una problematica che aumenta il traffico, anche pesante, sul quartiere. Un tempo a Basaldella c'era un'intersezione a raso lungo la tangenziale regolata da semaforo. Questo costituiva un ostacolo importante al flusso veicolare lungo la tangenziale. Per eliminare tale intersezione a raso si intervenne abbassando il livello della tangenziale in modo da passare sotto la viabilità ordinaria (SP89). Purtroppo, si realizzò l'entrata/uscita solo sul lato est e non da entrambi i lati. Questo comporta che dalla SP89 si può prendere la direzione nord della tangenziale e da questa si può uscire solo se si proviene da sud. Quindi il traffico che arriva da nord per dirigersi a sud deve per forza passare per il quartiere facendo il percorso via Popone, via Attimis, Via della Valle, via Pozzuolo (Piazzale Aldo Moro).

Si capisce come tutto il traffico, stante le barriere costituite dalle linee ferroviarie, si concentra alla fine sui due sottopassi principali: di via Lumignacco per entrare in città, e di via Pozzuolo per uscirne. Inoltre, i due flussi da e per SR353 e SP94, si riuniscono in vicinanza dei sottopassi comportando, soprattutto per il traffico in entrata, ingorghi e attese nelle ore di punta.

Da valutare l'impatto che avrà la realizzazione della tangenziale sud rispetto ai flussi di traffico sul quartiere.

In una visione ampia e di lungo periodo, qual è quella ipotizzata dal PUMS e dal correlato PUGT, considerando l'impossibilità di eliminare le barriere fisiche fra quartiere e città, si dovrebbe operare innanzi tutto per alleggerire il traffico che preme sul quartiere intervenendo sulla viabilità esterna. Sono da adottare, altresì, idonei segnali per evidenziare l'anomala altezza del sottopasso di via Lumignacco e predisporre valide alternative per i mezzi che non potessero transitarvi.

PROPOSTE

A)

Riprendendo un vecchio progetto degli anni 60 del secolo scorso, si potrebbe realizzare una carreggiata stradale, A SENSO UNICO DI CIRCOLAZIONE, quindi di larghezza 6 m. circa, che partendo da via Pozzuolo, in prossimità dell'attuale ingresso all'Azienda Agricola Sperimentale Universitaria "A. Servadei", prosegue in direzione est-nord fino ad incrociare via Lumignacco all'altezza dell'ex Compendio Facchini. Questo tratto viario incrocerebbe: Strada vecchia di Terenzano e via Campoformido. Tali intersezioni risulterebbero utili per quanto illustrato in seguito.

Con una scelta politico/amministrativa di GRANDE RESPONSABILITÀ si dovrà istituire il SENSO UNICO IN INGRESSO su tutta via Lumignacco.

Stante l'impossibilità di realizzare l'entrata/uscita dalla tangenziale a Basaldella lato ovest, si ipotizza, in accordo con il Comune di Campoformido per il tratto di sua competenza, la realizzazione di una bretella, a senso unico di circolazione, che partendo dall'attuale uscita della tangenziale in via Cormor, prosegue al limite della proprietà dell'ex Cartiera Romanello e sbocchi in via della Roggia per proseguire in direzione nord su via Basaldella sino al campo federale; da lì proseguire fino allo sbocco su via Giussani/via Pozzuolo.

Con siffatta viabilità TUTTO il quartiere San Osvaldo- San Paolo sarebbe liberato dal traffico in transito rimanendo riservato al traffico residente/locale. La linea 8 dell'autobus che attualmente percorre, in direzione sud, via Pozzuolo, via Napoli, via San Paolo e via Lumignacco, seguirebbe il nuovo percorso lungo via Pozzuolo, via Bertiole, via Zugliano, via Villacaccia, Strada vecchia di Terenzano, via Terenzano, Via Lumignacco (capolinea attuale) per poi rientrare lungo via Lumignacco come ora.

B)

Come l'opzione A) ma senza la realizzazione della bretella sul terreno ex cartiera, mantenendo quindi l'attuale percorrenza sino al piazzale Aldo Moro per poi proseguire OBBLIGATORIAMENTE in direzione sud sino all'ex O.P.P.

C) (Utopia)

Previo accordo di programma con RFI - quindi guardando all'intero nodo ferroviario della città ed al previsto raddoppio della Udine-Palmanova - si potrebbe valutare l'ipotesi di sopraelevare il tracciato ferroviario sin dopo il casello posto a metà via Lumignacco. Fino in quel punto i binari potrebbero mantenere la quota del piano ferroviario di piazzale Cella per poi declinare secondo le pendenze previste dalle norme tecniche fino a raggiungere il livello attuale. Questo varrebbe anche per il terzo binario a servizio dello scalo presso il Mercato ortofrutticolo. Tale soluzione consentirebbe l'eliminazione dei due passaggi a livello e la libera circolazione per/da le vie: Catania e Gervasutta dando, dopo secoli, un libero afflusso ai quartieri 4 e 6.

Sotto il tracciato ferroviario si costruirà la ciclabile che sarà, così, in condizioni di massima sicurezza rispetto ai veicoli stradali. In tal caso si potrebbe mantenere l'attuale doppio senso di circolazione su via Lumignacco

Mobilità per ciclisti.

Qui, come in altri quartieri, il problema è la mancata continuità fra le ciclabili realizzate.

Com'è facilmente riscontrabile con un'osservazione anche non molto attenta, via Pozzuolo è interessata da traffico intenso (TGM superiore ad 800 veicoli/giorno) e viene percorsa ad una velocità oltre i limiti di legge (quindi i rallentatori predisposti non sono di grande utilità...) anche dai mezzi pesanti, incluse le autocorriere, in assenza di adeguate protezioni per gli utenti “deboli”.

Inoltre, per quanto fin qui realizzato, si sono evidenziate criticità che hanno portato a lamentele da parte della cittadinanza.

La ciclabile, oltre alle altre presenti in quartiere, che ha raccolto le maggiori critiche è quella che insiste su via San Paolo - via Agrigento (SR353). L'intervento realizzato comporta una maggiore difficoltà nella gestione del traffico che qui converge. La ciclabile presente è molto poco utilizzata e, per quel poco, in senso contrario a quanto previsto. L'imbocco su via Lumignacco resta incomprensibile ed inutilizzato.

La realizzazione della ciclabile bidirezionale su via Lumignacco, adottando il senso unico di circolazione, potrà essere realizzata in carreggiata separata accostata alla ferrovia. Non vi sarebbero impedimenti per le vetture che devono uscire dai passi carrai e dalle vie confluenti.

Qualora si potesse realizzare la proposta A) il problema delle ciclabili interne al quartiere non si porrebbe (basta circolare nella sede stradale) così come sarebbe notevolmente ridotto l'impatto dei parcheggi a raso presenti lungo le vie. (A parte il caso obbrobrioso di via Castions).

Sarà importante, al momento opportuno, coinvolgere il più possibile la cittadinanza attraverso il Consiglio di Quartiere, per arrivare a scelte condivise o, almeno, ben comunicate e conosciute. Quindi, soprattutto, partecipazione.

Evitare scelte calate dall'alto.

UNA VISIONE – LO SGUARDO AL RESTO DELLA CITTA'

Fin qui l'accento al quartiere 6, quello in cui viviamo; ora, per dare un modesto contributo al Piano Urbano, alcune proposte per il resto della città.

Con l'obiettivo, condivisibile, di ridurre (notare: si parla di riduzione NON di eliminazione) il traffico veicolare privato nel centro cittadino, considerando anche l'invecchiamento della popolazione che comporta, sovente, persone con ridotte capacità motorie, si possono ipotizzare le seguenti iniziative:

Istituzione di una efficace ed efficiente rete di parcheggi scambiatori;

Incremento esponenziale del trasporto pubblico urbano; anche utilizzando tipologie di mezzi alternative/atipiche;

Sincronizzazione dei flussi “secondari” - quelli predisposti dal Pubblico entro il ring cittadino - con quelli “primari” in arrivo dalle periferie;

Istituzione di un servizio di biciclette a noleggio, anche a pedalata assistita, fornite di piano d'appoggio, in sicurezza, per una/due borse della spesa;

Mobilità turistica;

Consultazione assidua con i consigli di quartiere.

DESCRIZIONE

Punto 1. Parcheggi scambiatori.

Per ogni direttrice d’ingresso alla città prevedere un’area sulla quale costruire un parcheggio multipiano (normalmente non più di tre – quattro) anche realizzati con strutture in acciaio. Si possono individuare le aree di seguito indicate.

Provenienza v.le Venezia: area retrostante caserma Berghinz;

Provenienza P.dP. – Passons: area al termine v.le Mons. Nogara (rudere);

Provenienza Martignacco: Parcheggio Fiera/Stadio;

Provenienza Pagnacco, v.le Tricesimo, v. Cividina: multipiano extra c/o area ex Bertoli;

Provenienza Via Bariglaria, Cividale – Orzano: area nei pressi supermercato Lidl via Cividale;

Provenienza Pradamano, Manzano, Palmanova: area di fronte deposito ARRIVA Udine;

Provenienza Lumignacco, Pozzuolo, Basaldella: area ex SAFAU (mega-park più stazione pullman).

Punto 2. Trasporto pubblico.

Partendo dalla situazione attuale del trasporto pubblico urbano (autobus e taxi), monitorando ed analizzando attentamente l’utilizzo dell’attuale servizio di noleggio biciclette, si propone di aumentare la disponibilità dei mezzi operativi nelle ore di punta (7.00 – 8.30 e 13.00 – 14.30) per il servizio scolastico. Si possono rivedere le corse per le linee suburbane (2-3-4-5) e per le altre linee (che spesso corrono a vuoto), lasciando invariata la frequenza della linea 1 (stazione – ospedali).

Utilizzando l’ex Frigorifero (prima che collassi definitivamente stante l’attuale stato di abbandono) salvaguardandone la facciata (che è tutelata dalle belle arti) si potrebbe creare una struttura da adibire a parcheggio/officina/stazione di ricarica per le auto elettriche del tipo golf-car da adibire a navette tra i parcheggi di cui al punto 1 ed il centro città. I costi di gestione saranno sostenuti dai biglietti del parcheggio per la prima corsa a/r, le ulteriori corse saranno pagate dall’utenza al costo di un biglietto apposito.

La ricarica di questi mezzi potrà essere effettuata utilizzando l’energia prodotta dalla centrale idroelettrica di via della Cisterna e delle altre presenti sul territorio comunale. Il tutto congiuntamente alle altre fonti energetiche alternative presenti nel territorio comunale.

Ad ogni parcheggio scambiatore sopra individuato corrisponderà un’adeguata dotazione delle golf-car in esame, deposito biciclette da noleggiare e fermata della linea autobus più vicina attualmente in funzione.

Punto 3. Sincronizzazione dei flussi.

Si dovrà agevolare al massimo lo scambio tra i flussi di traffico in entrata alla città sia con i mezzi pubblici, pullman, sia con i veicoli privati. L’utilizzo massivo dei parcheggi scambiatori sopra ipotizzati, adeguatamente forniti di veicoli suppletivi da adibire alla circolazione urbana, sarà lo strumento basilare dal quale partire.

Punto 4. Bici a noleggio.

È uno strumento, versatile ed ecologico, da implementare massivamente in sintonia al punto precedente.

Punto 5. Mobilità turistica.

Per quanto riguarda il punto, è necessario creare ex novo:

Aree camper;

Aree attrezzate con servizi alla persona (ristoro, docce etc.), officina e servizio di custodia biciclette per i cicloturisti.

Nello specifico le soluzioni ipotizzabili sarebbero le seguenti.

Per i camper/roulotte:

recupero dell’area ex campeggio ai confini con il Comune di Pesian di Prato;

creazione di nuove aree

in via Buttrio;

in via Liguria;

in via Feletto;

in via Colugna/Rizzi;

località Villa primavera;

in via Gervasutta.

Per le biciclette:

utilizzare la vecchia “sacca” (terreno inutilizzato delle ferrovie tra via Ascoli e via della Valle) per realizzare la struttura principale di deposito, manutenzione, sosta e ristoro per i cicloturisti.

Altre aree minori presso le aree camper e/o parcheggi scambiatori.

È essenziale, per questa tipologia di utenti, individuare un’area, nel centro cittadino, dove gli stessi possano lasciare in custodia i loro mezzi per poi poter liberamente usufruire della città, con tutto ciò che essa può offrire in tema storico/culturale ed enogastronomico.

Punto 6. Consultazione assidua con i consigli di quartiere.

Imprescindibile sotto tutti i punti di vista. Importante incentivare la partecipazione per evitare scelte che potrebbero essere percepite come “calate dall’alto”. Sarà utile anche per suggerimenti, iniziative e proposizioni.

IN MERITO AL NODO FERROVIARIO CITTADINO

Propedeuticamente, nel rispetto delle norme europee che ne auspicano l’attivazione, va avviata un’interlocuzione con RFI (o soggetto deputato) improntata alla massima collaborazione (Do ut des).

L’obiettivo cui tendere è quello di liberare ciascuno da vincoli: la città dai passaggi a livello, le ferrovie da “strozzature” e limitazioni. Nel rispetto di questa linea è importante, a parere di chi scrive, non porre limitazioni e/o impedimenti ma poter prevedere, per ciascuno, un piano alternativo.

Se si pone l’Amministrazione ferroviaria nelle condizioni di poter sviluppare e potenziare il traffico, si ritiene che la contropartita, essenzialmente la cessione di alcune aree inutilizzate /dismesse da tempo, possa essere gestita al meglio.

Nell’area ferroviaria compresa tra via Scalo Vecchio e via Marsala potrebbe sorgere la nuova stazione ferroviaria per treni a lunga percorrenza, consentendo la composizione e gestione dei treni Frecciarossa ed Italo, che necessitano di spazi e condizioni migliori di quelle che l’attuale stazione offre.

Per il previsto raddoppio della linea ferroviaria Udine-Palmanova-Cervignano, se fosse realizzato su un tratto sopraelevato rispetto all’attuale, quantomeno sino all’ex casello di via Lumignacco, recherebbe benefici ad entrambi gli Enti (Comune e Ferrovia); sotto la sopraelevata potrebbe transitare la ciclabile e, sopraelevando anche il terzo binario, si agevolerebbe indubbiamente anche il transito delle “manovre” da e per il futuro scalo dell’ABS (che, forse, potrebbe contribuire alla realizzazione dell’opera).

Il mantenimento, con percorrenza - notturna - o solo in casi emergenziali e/o manutentivi, del tratto in superficie Udine - Bivio Vat, garantirebbe all’ente ferroviario il mantenimento di una linea d’emergenza, strategica rispetto al nodo interrato, che qualche criticità potrebbe averla visto che, nel tratto in trincea, tra l’altro, transita sotto il canale scolmatore est della rete fognaria urbana.

ESCLUSIONI - CASI PARTICOLARI

Ring ed all’esterno del ring: nessuna limitazione alla circolazione ed al parcheggio.

All’interno del ring:

Circolazione libera solo per i residenti, mezzi di soccorso e servizi ai residenti (medici, idraulici, elettricisti etc.);

Parcheggio a raso solo per parenti dei residenti e per i soggetti indicati al punto precedente:

Circolazione a fasce orarie per corrieri e carico/scarico.

Accesso e parcheggio **ESCLUSIVAMENTE IN STRUTTURA** per tutti; solo il parcheggio sotterraneo del tribunale sarà riservato agli utenti degli uffici giudiziari e della prevista “Cittadella Giudiziaria” contigua.

Parcheggi dell’ospedale: riservati e gratuiti per i pazienti; a pagamento per i visitatori dei ricoverati; **ESCLUSI** per il resto dei cittadini.

CONTROLLI/VERIFICHE - SANZIONI

I controlli, da parte della Polizia Locale e/o delle altre forze di Polizia a presidio e vigilanza del territorio, saranno ex-post.

Non vi sarà necessità di autorizzazione preventiva eccezion fatta per i veicoli adibiti a carico/scarico e per imprese e lavoratori a servizio dei residenti.

Le sanzioni per i trasgressori saranno quelle attualmente previste per le violazioni degli accessi in ZTL e per i divieti di sosta.