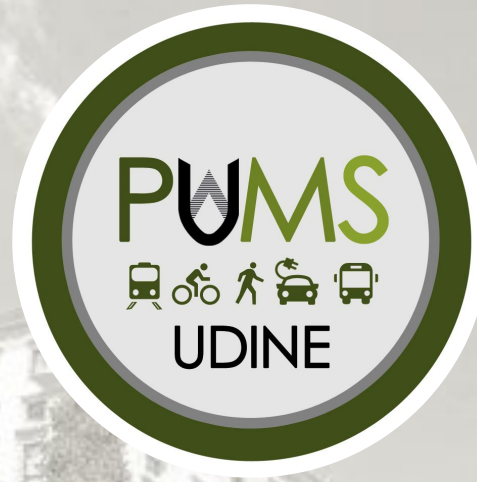




Comune di Udine
Comun di Udin



PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)

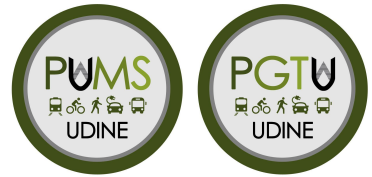
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)

Presentazione Quadro conoscitivo

Udine, 26/03/2026



Cosa sono PUMS e PGTU



Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un **piano strategico** (orizzonte decennale) redatto con l'obiettivo di soddisfare le necessità di mobilità delle persone e delle merci con il fine ultimo di migliorare la qualità della vita nelle città

- Impegno per la **sostenibilità del settore**
- **Approccio integrato di pianificazione**
- Visione chiara e **obiettivi misurabili**
- Approccio **partecipativo** che coinvolga cittadini e stakeholder

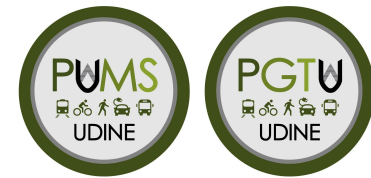
Nel caso di Udine, alla redazione del PUMS viene anche affiancato il processo di **VAS**

Il Piano Generale del Traffico Urbano è un **piano tattico** (orizzonte biennale) caratterizzato quale strumento tecnico-amministrativo in grado di definire le azioni per la gestione della mobilità urbana

- **Approccio coerente e sinergico** con in PUMS



I pilastri normativi del PUMS e la centralità della partecipazione



Il processo di redazione PUMS si basa su tre distinti pilastri, tra loro integrati:

- **Linee guida europee ELTIS** (“Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan”)
- **Linee guida ministeriali** per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017, n. 397, aggiornato dal DM 28 agosto 2019, n. 396)
- **Regolamento (UE) 2024/1679**, che stabilisce specifici obblighi per i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile nei nodi urbani della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), tra cui rientra **Udine**



Il processo di redazione del PUMS (dove siamo)



• Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro 

• Predisposizione del quadro conoscitivo 

• Avvio del percorso partecipato 

• Definizione degli obiettivi 

• Costruzione partecipata dello scenario di Piano

• Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

• Adozione del Piano e successiva approvazione

• Monitoraggio





Comune di Udine

Comun di Udin



Elementi dal quadro conoscitivo



Gli elementi del quadro conoscitivo



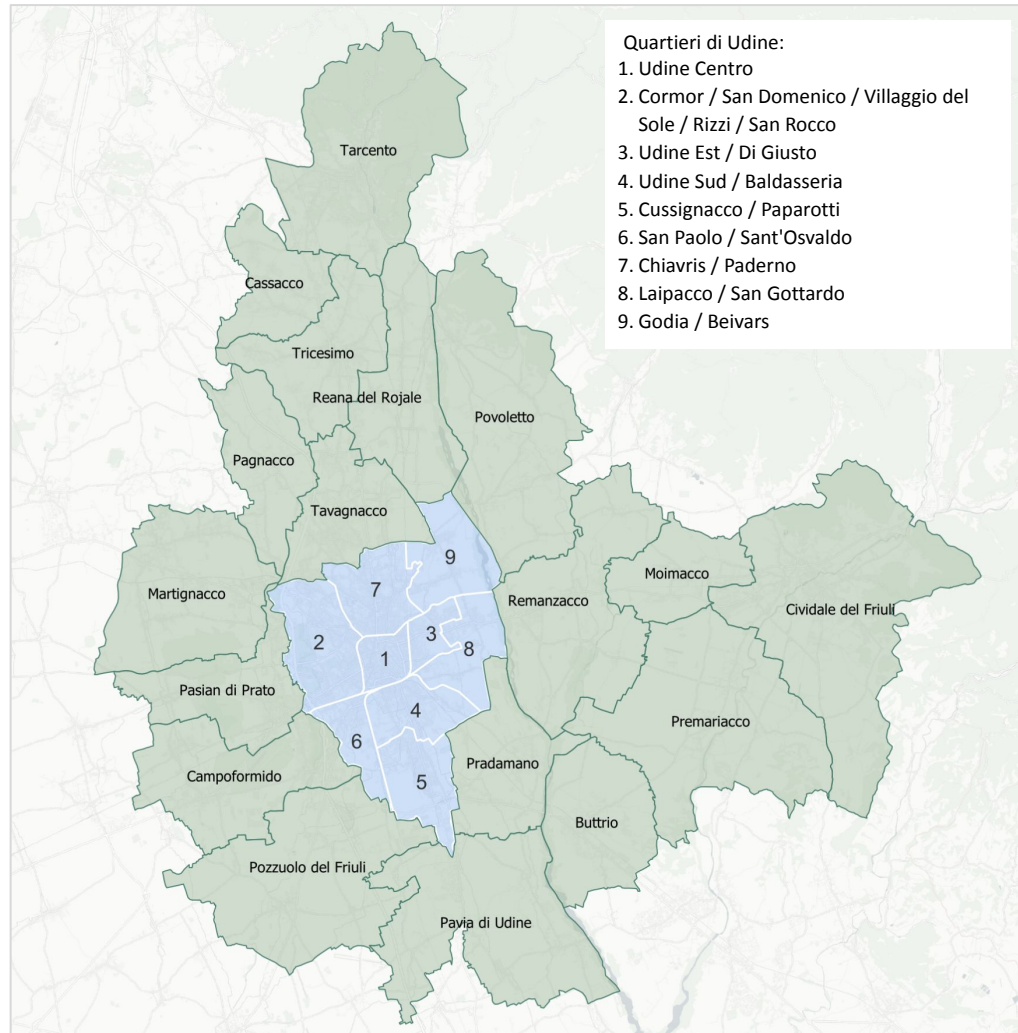
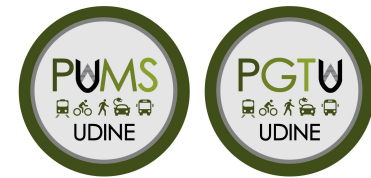
Il quadro conoscitivo rappresenta la **fotografia dello stato di fatto dell'area oggetto di studio** e tiene conto delle specifiche caratteristiche del territorio nonché della struttura delle relazioni tra Udine e la sua conurbazione formata da 17 ulteriori comuni (Campoformido, Cassacco, Cividale del Friuli, Martignacco, Moimacco, Pagnacco, Pasian di Prato, Pavia di Udine, Povoletto, Pozzuolo del Friuli, Pradamano, Premariacco, Reana del Rojale, Remanzacco, Tarcento, Tavagnacco, Tricesimo)

Sono state analizzate le seguenti **componenti**:

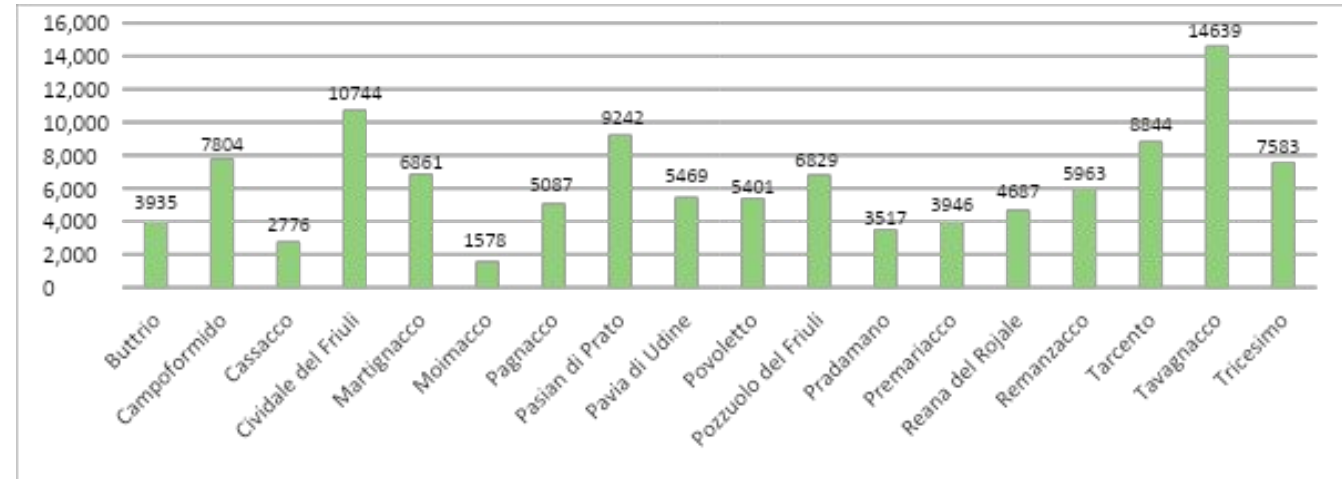
- Quadro normativo, pianificatorio e programmatico di riferimento
- Inquadramento territoriale e socio-economico
- Offerta di reti e servizi di trasporto
- Domanda di mobilità
- Criticità e impatti generati dal settore dei trasporti



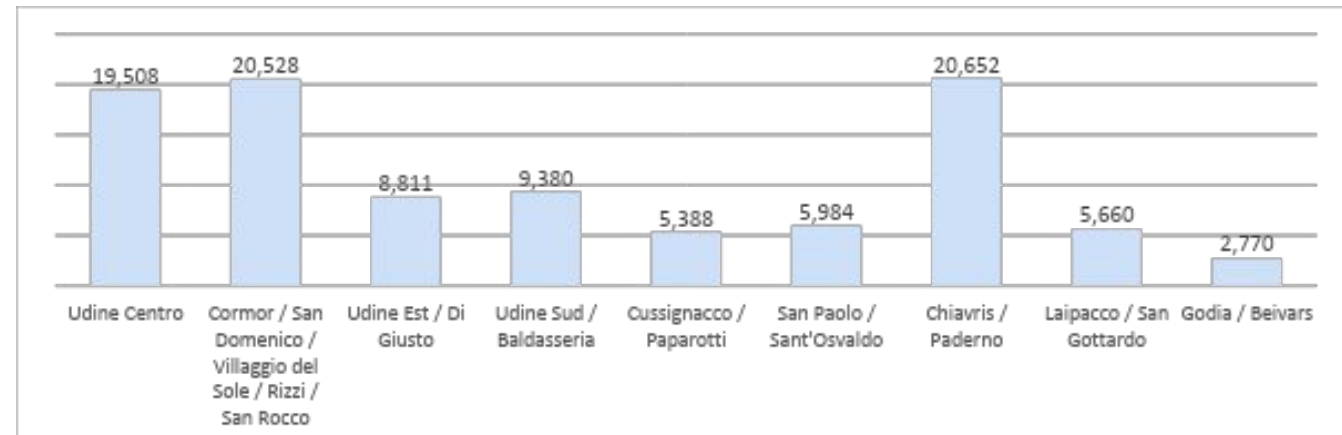
Inquadramento territoriale



Popolazione residente nei comuni dell'Area Vasta (1° gennaio 2025)



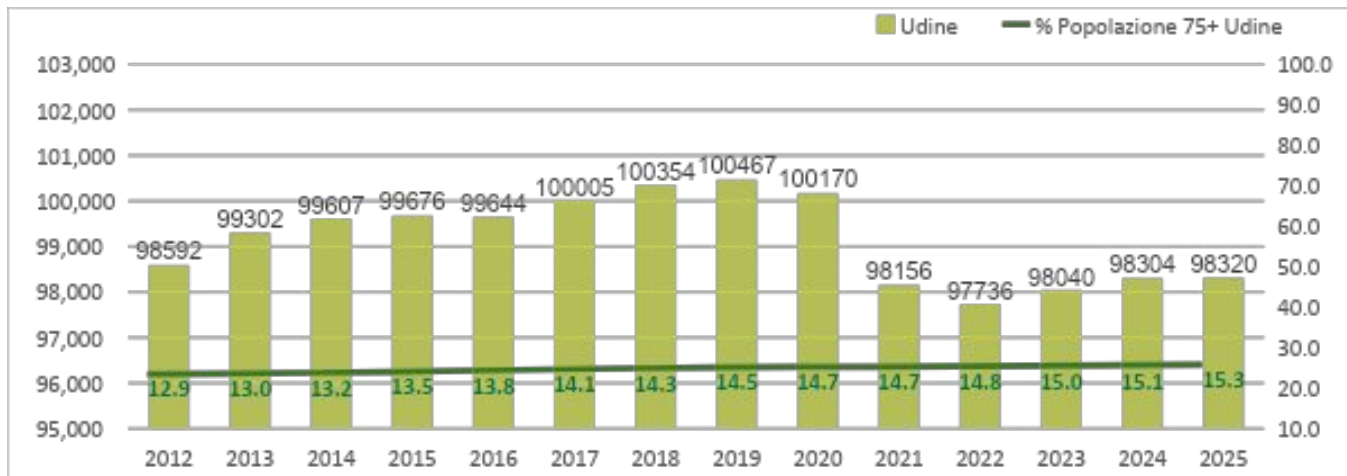
Popolazione residente nei quartieri di Udine (2024)



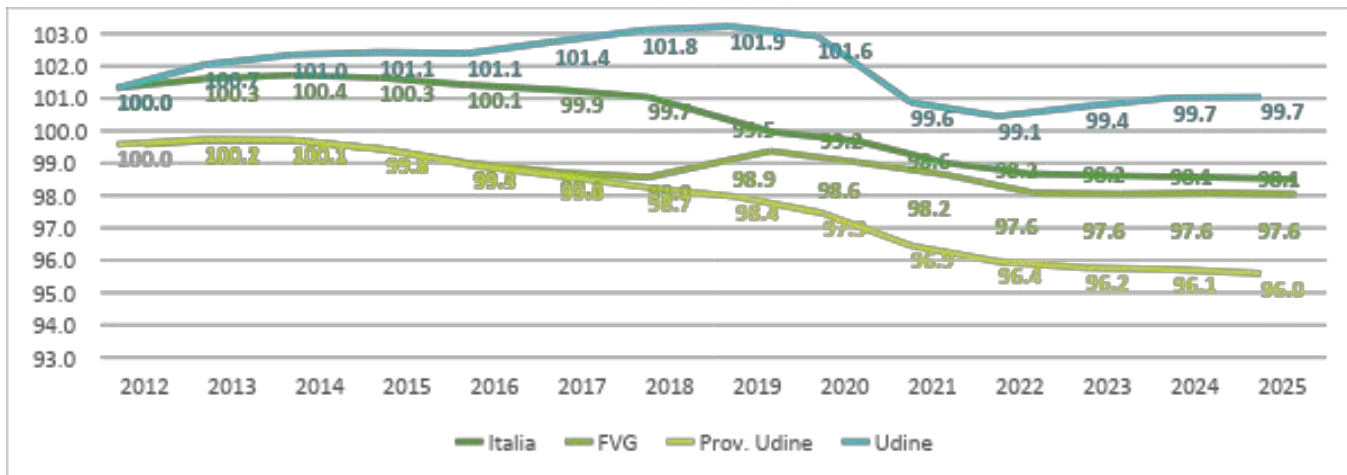
Aspetti demografici



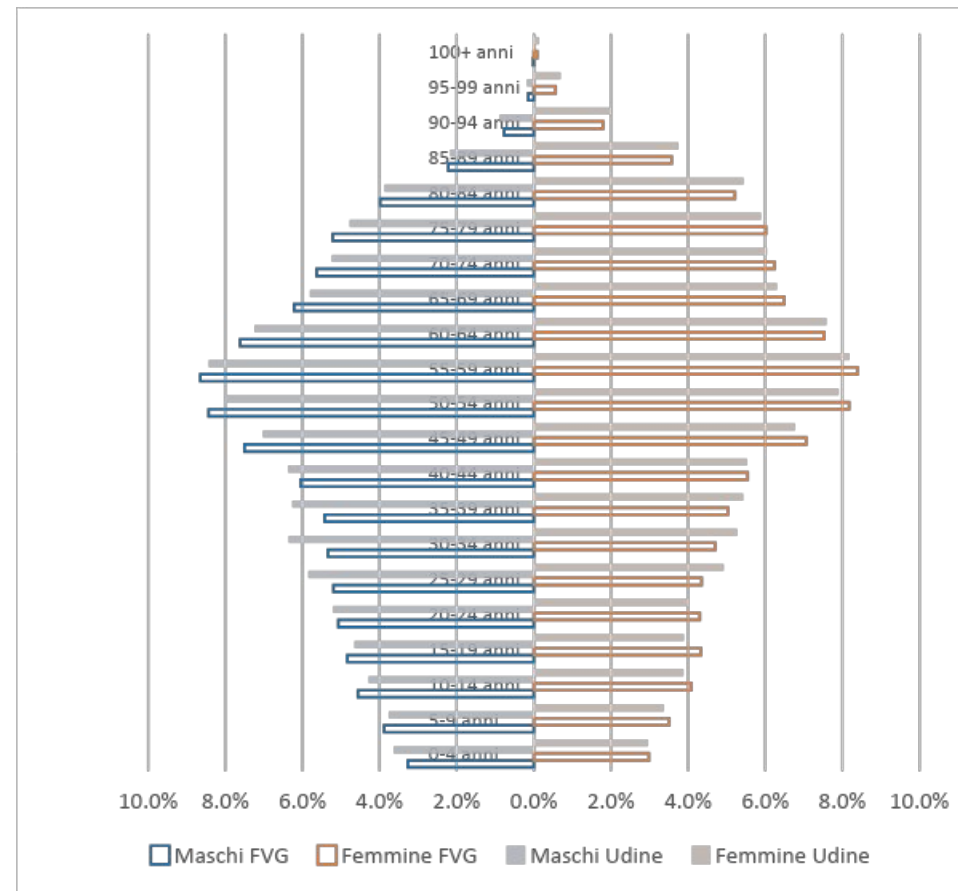
Popolazione residente a Udine (1° gennaio 2012-2025)



Evoluzione della popolazione residente (Numeri indice: 2012=100)



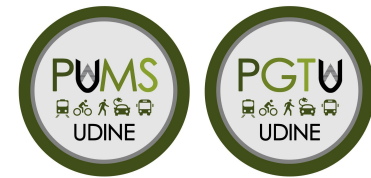
Distribuzione % per classi d'età della popolazione residente a Udine e in Friuli Venezia Giulia (2024)



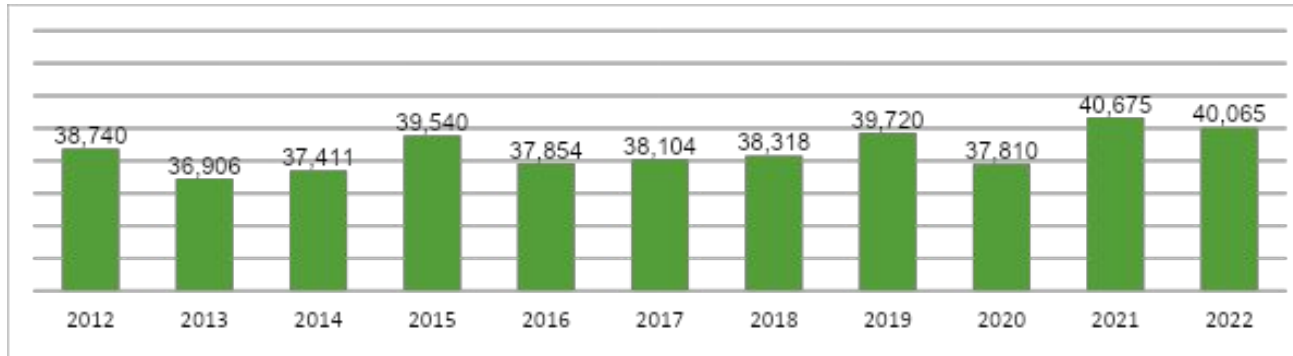
Fonte: ns elaborazione su dati Istat



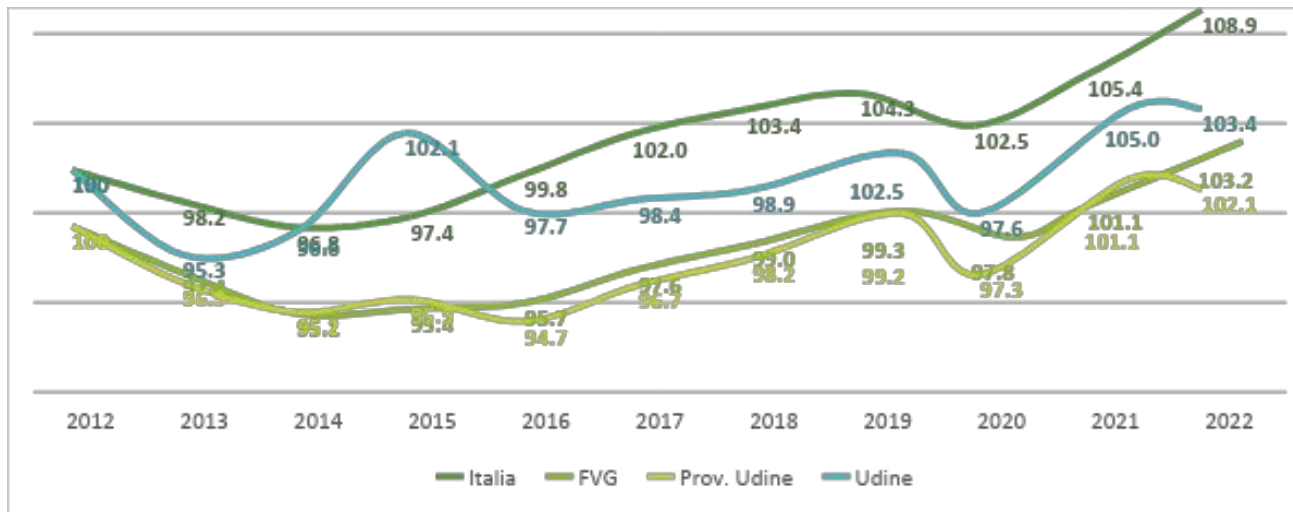
Dati economici



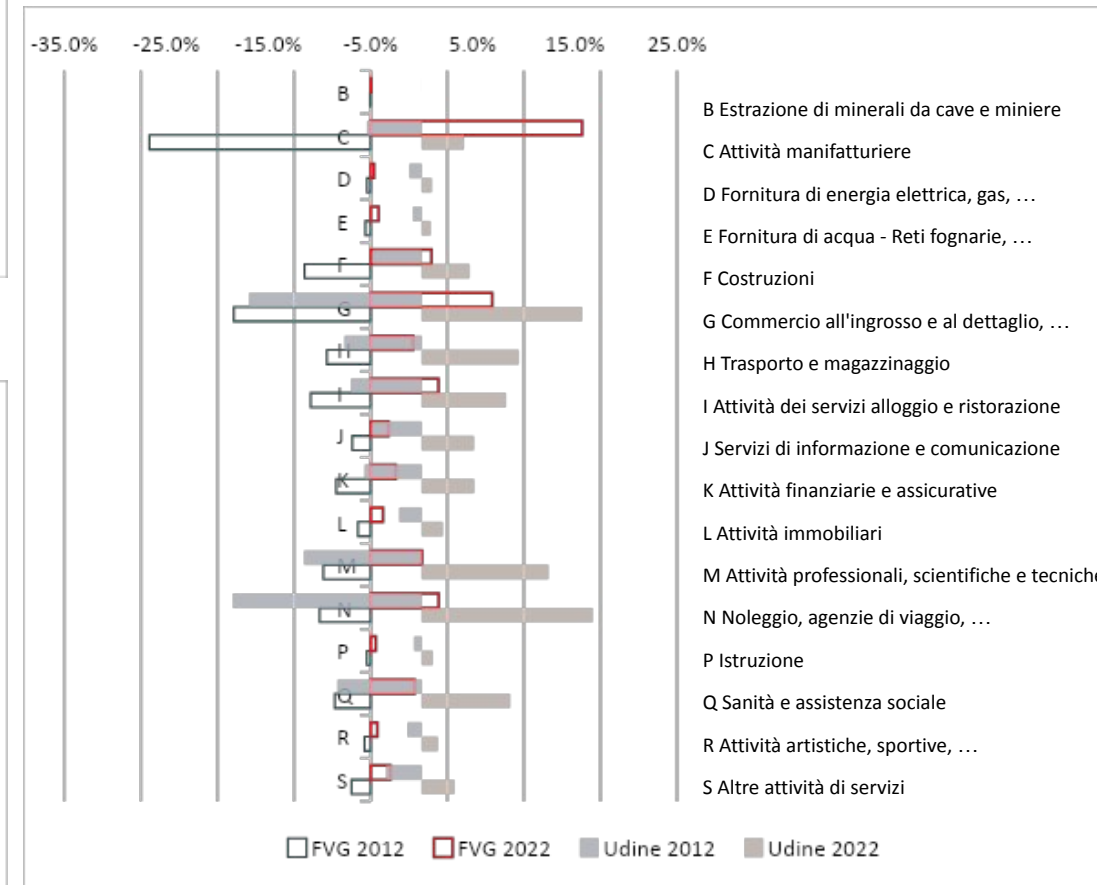
Numero di addetti a Udine (al 31 dicembre)



Evoluzione degli addetti (Numeri indice: 2012=100)



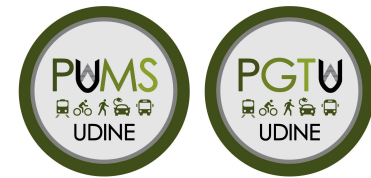
Distribuzione % per Settore di Attività Economica degli addetti a Udine e in Friuli Venezia Giulia



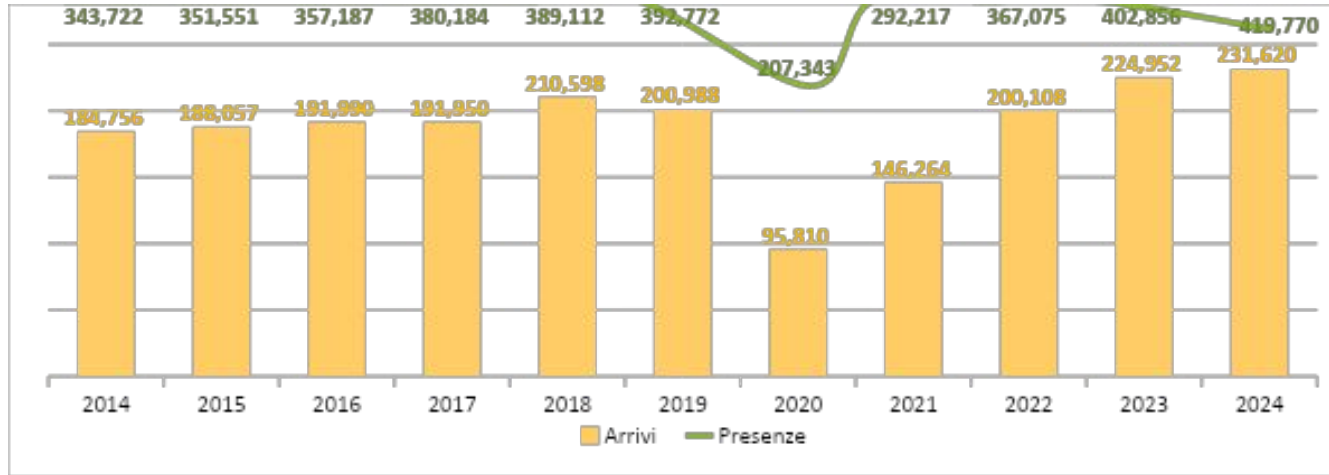
Fonte: ns elaborazione su dati Istat



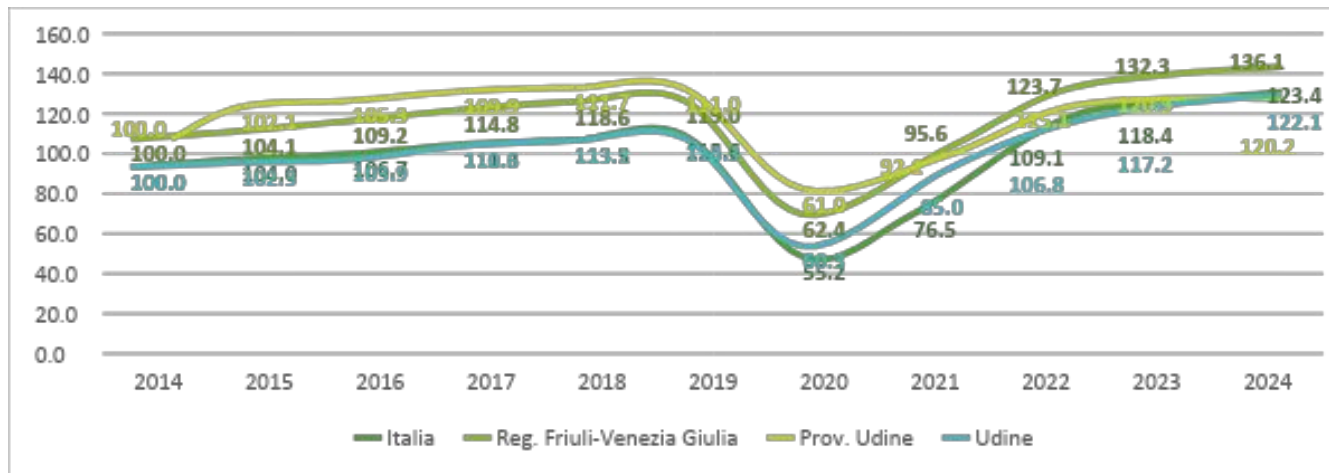
Flussi turistici



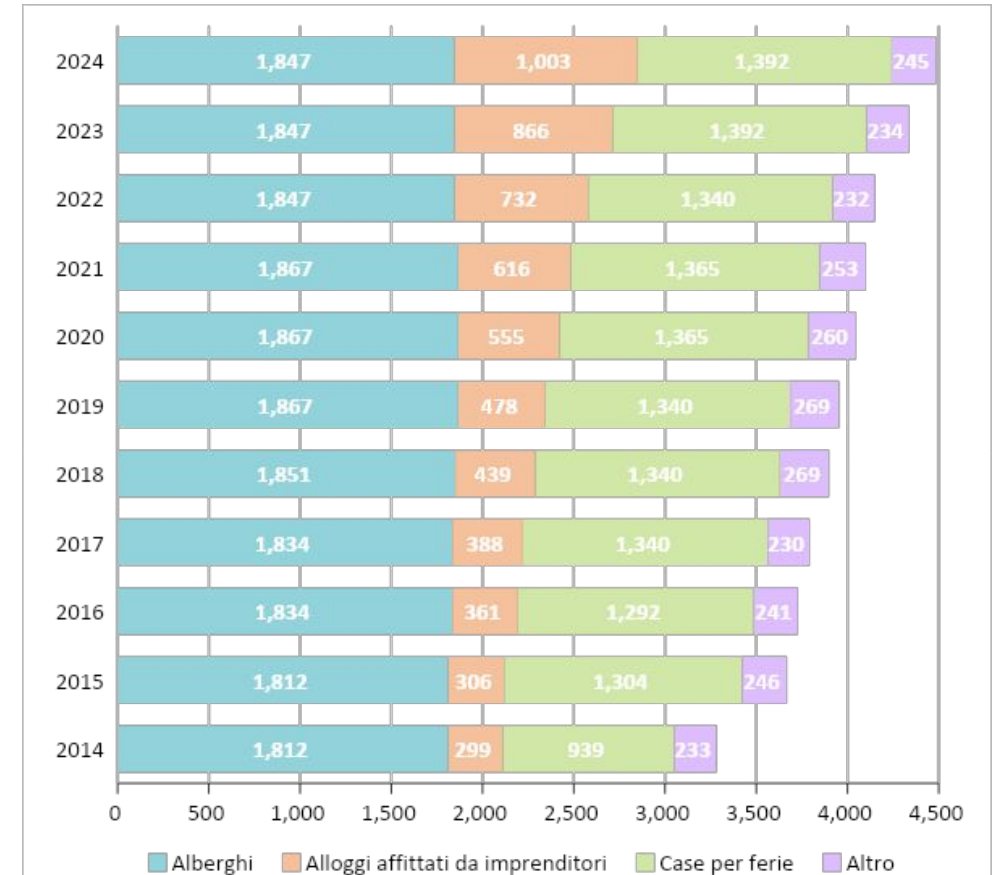
Arrivi e presenze a Udine



Evoluzione delle presenze (Numero indice: 2014=100)



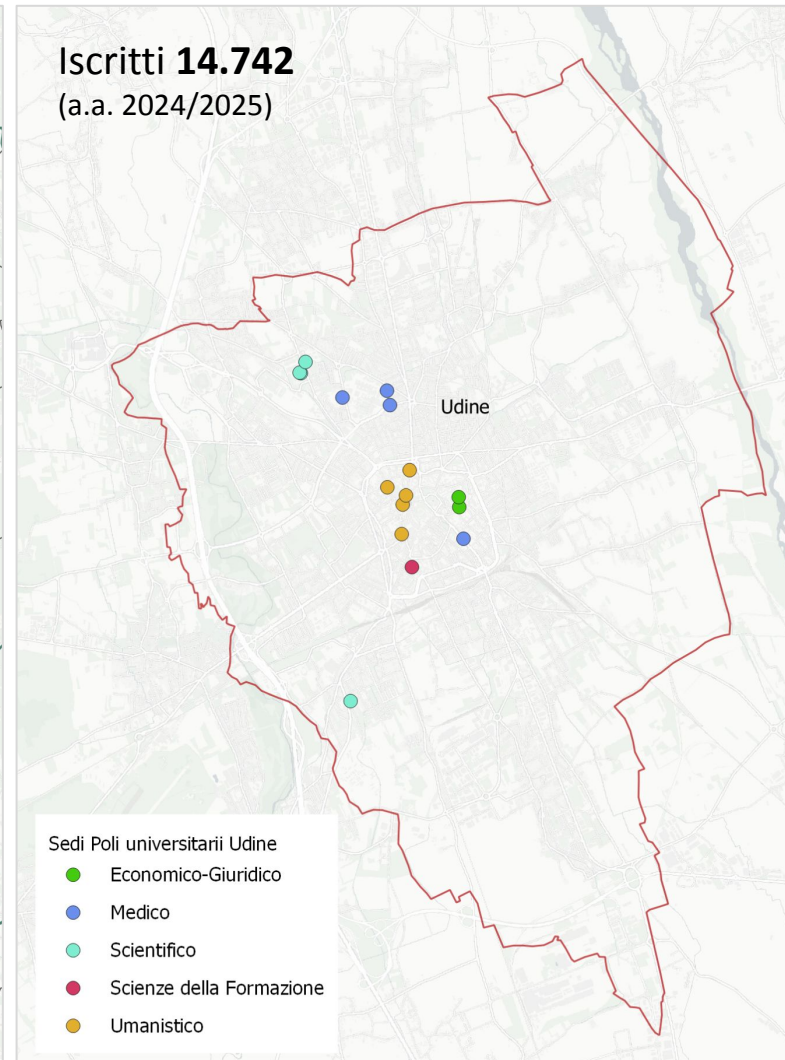
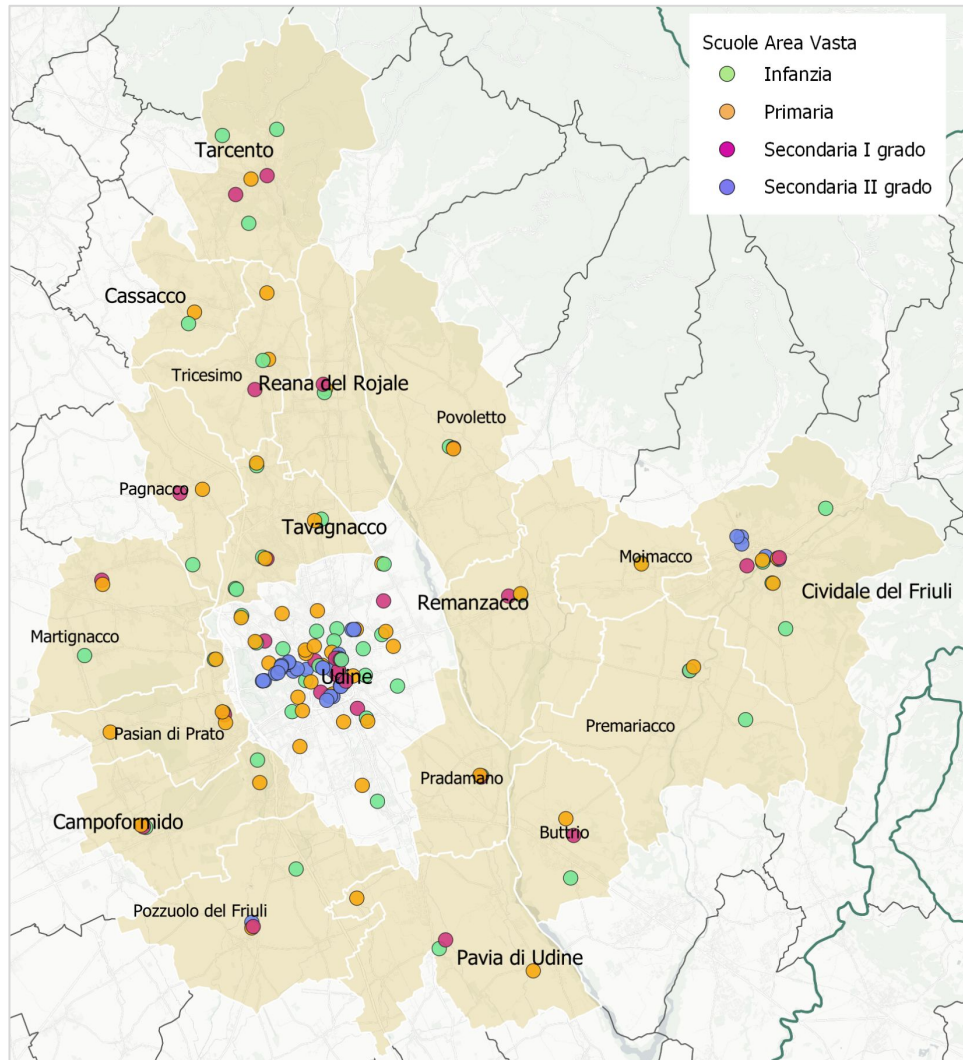
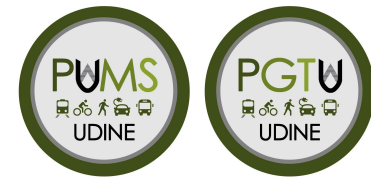
Numero di posti letto offerti dalle strutture ricettive di Udine



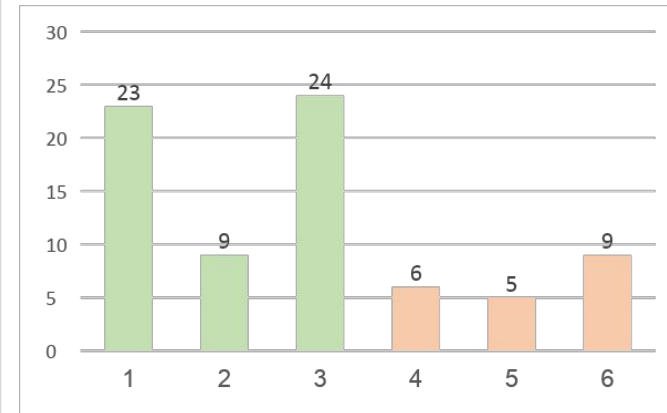
Arrivi: clienti arrivati nelle strutture ricettive. Presenze: numero di notti trascorse nelle strutture ricettive. Fonte: ns elaborazione su dati Istat



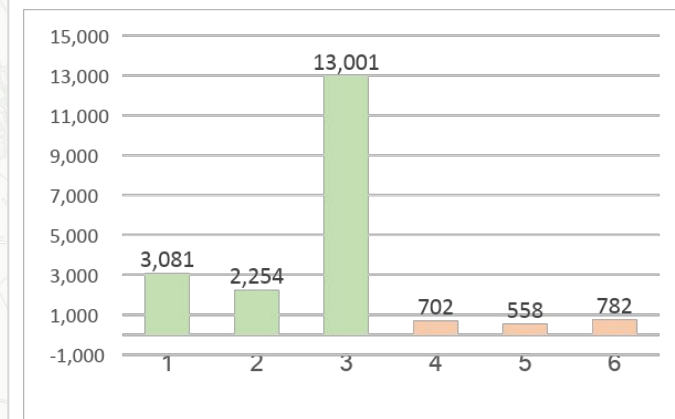
Scuole e sedi universitarie



Scuole di Udine per tipologia e grado
(anno scolastico 2023-2024)



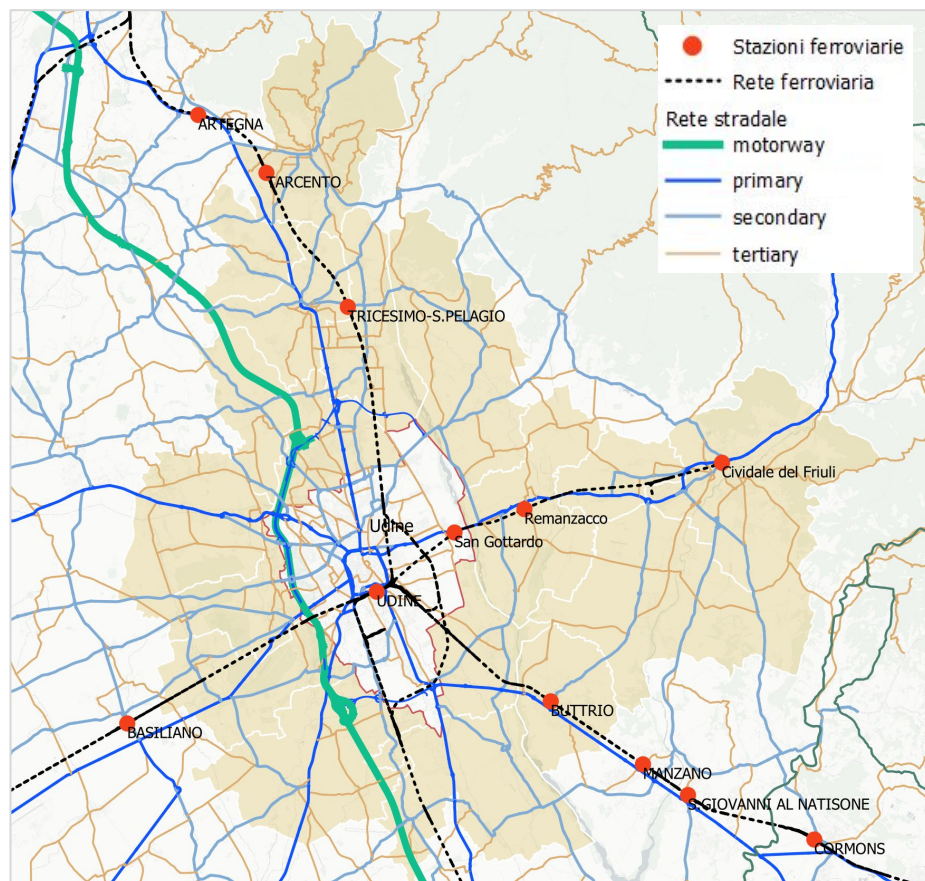
Alunni delle scuole di Udine
(anno scolastico 2023-2024)



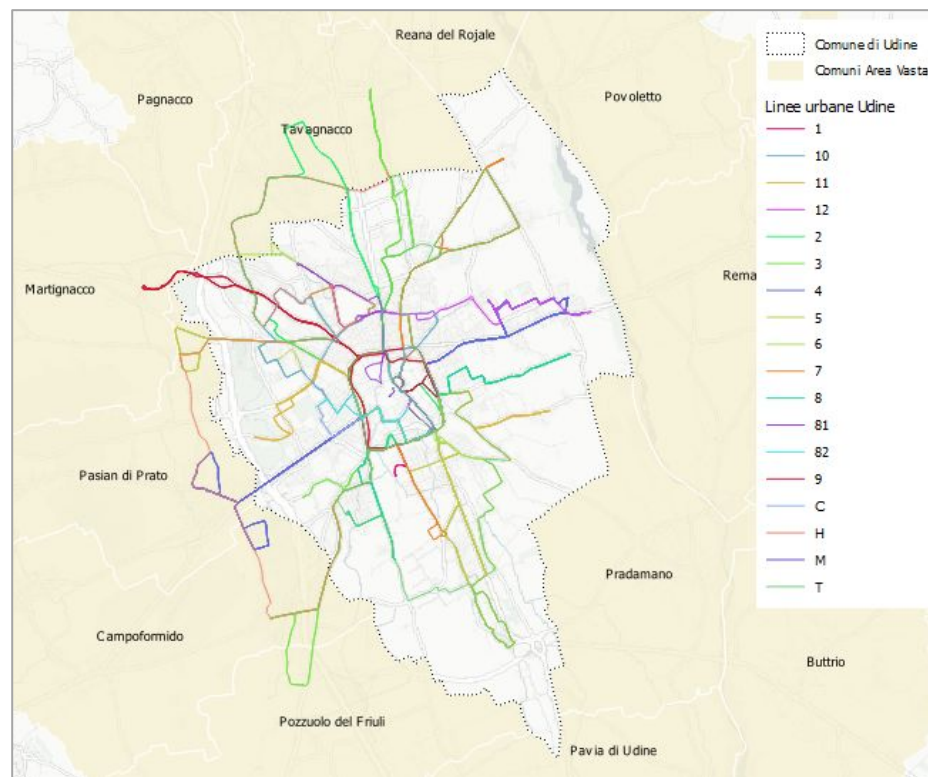
Offerta di trasporto: rete viaria, ferroviaria e servizi TPL



Rete ferroviaria e rete stradale principale



Rete linee TPL urbane



Servizio urbano Udine

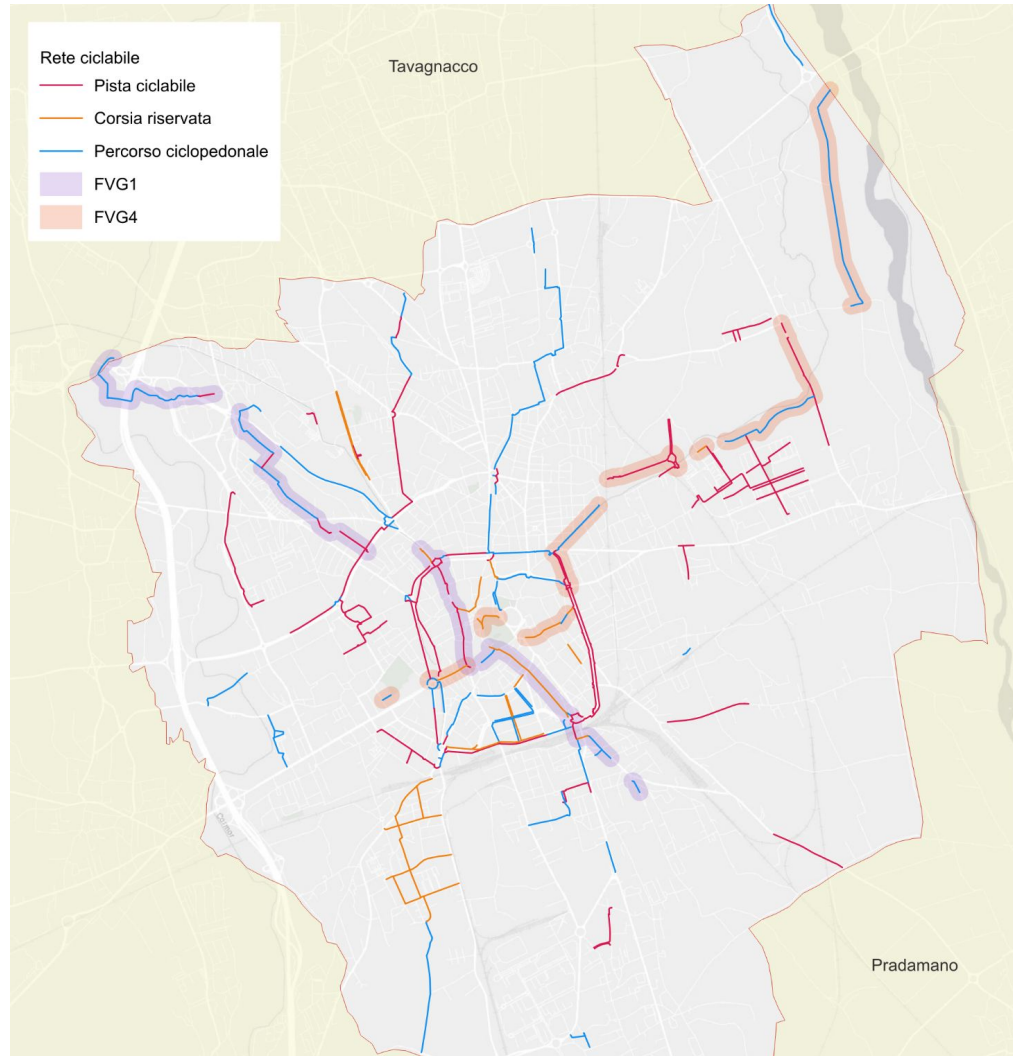
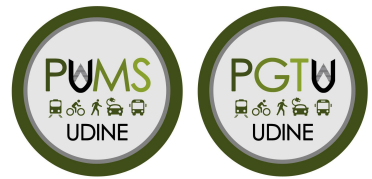
- gestito da Arriva Udine
- serve anche i comuni di Tavagnacco, Campoformido, Pasion di Prato e Pozzuolo del Friuli
- 15 linee + 1 navetta
- periodo scolastico 7 linee dedicate
- 1 linea in occasione di grandi eventi fieristici

Servizio extra-urbano Udine

- gestito da Arriva Udine
- Linee interprovinciali:
 - Carnia (include collegamento Tolmezzo-Pieve di Cadore)
 - Val Canale e Gemonese
 - Cavazzo, Osoppo, Majano e Buja
 - Tarcentino
 - Sandanielese
 - Cividalese, Manzanese e valli del Natissone
 - Codroipese e Portogruaro
 - Grado e Marano
 - Lignano
 - Linea Trieste – San Candido
- Altre linee interregionali:
 - TOLMEZZO – PIEVE DI CADORE (BL) 2 corse giornaliere feriali (a/r)
 - TRIESTE – AURONZO DI CADORE (BL) luglio e agosto: sabati e giorni festivi (a/r)
 - UDINE – PORTOGRUARO (VE) Feriale annuale (a/r)



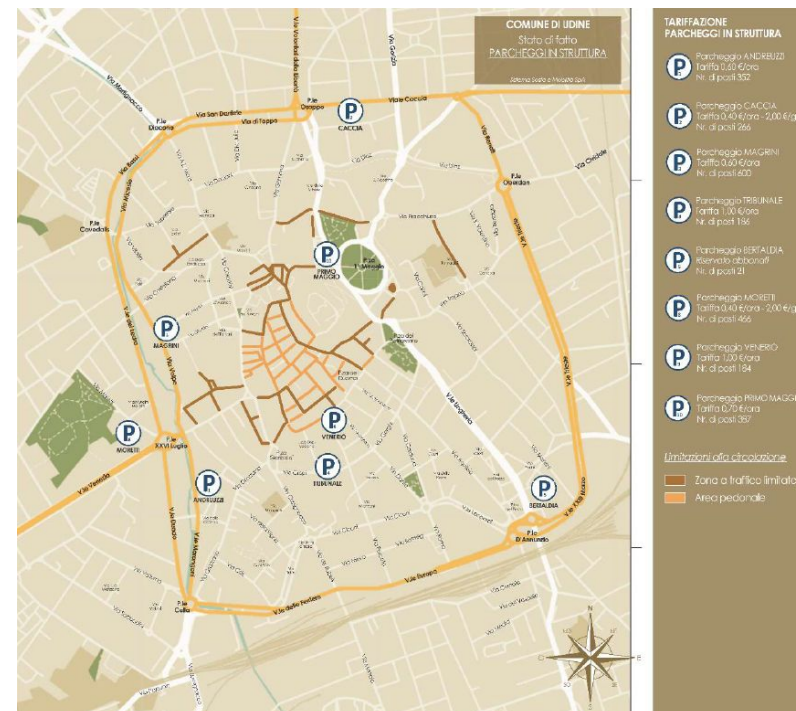
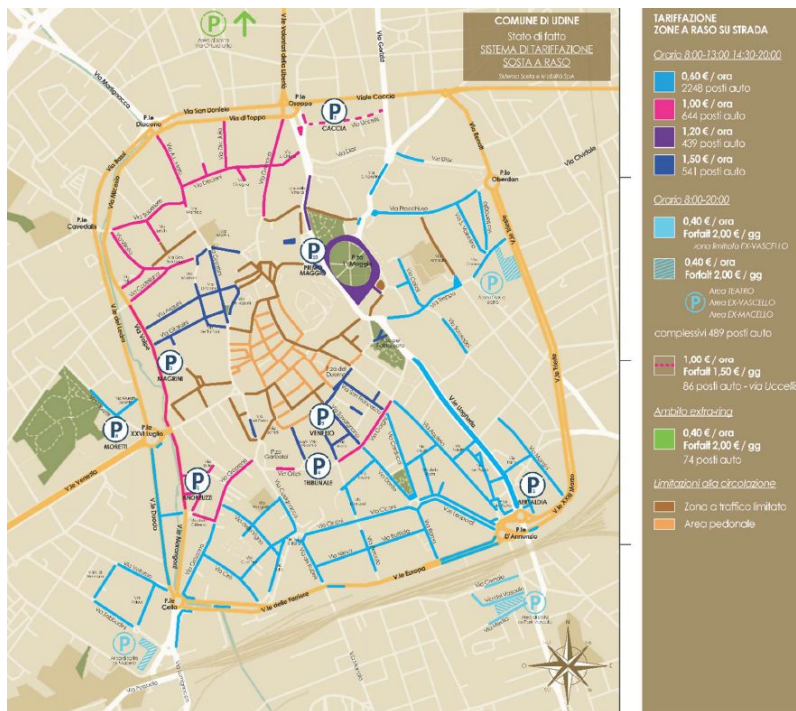
Offerta di trasporto: rete ciclabile



Rete ciclabile e sua caratterizzazione

Tipologia	Estesa (km)	Valore %
Pista ciclabile	29,63	46%
Corsia riservata	10,46	16%
Percorso ciclopedonale	23,93	37%
Rete ciclabile complessiva	64,02	100%

Offerta di sosta



Sosta su strada

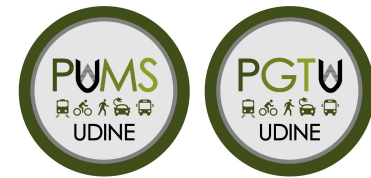
- Totale 4.521 posti auto a pagamento su strada (di cui 74 in zona ospedale) + 1.511 posti auto gratuiti (int. Ring)
- Orari di sosta: lunedì-sabato 8:00-13:00 e 14:30-20:00 (forfait 8:00-20:00); gratuità domenica e festivi
- Cinque fasce tariffarie orarie: 0,40 €/h, 0,60 €/h, 1,00 €/h, 1,20 €/h e 1,50 €/h. Due zone a forfait giornaliero: via Uccellis 1,50 €/gg e zona Teatro 2,00 €/gg (8:00-20:00)
- Otto zone residenti con abbonamenti mensili da 18 € a 27,80 € per 1.135 utenti attivi (+6% in un anno)

Sosta in struttura

- Sette parcheggi in struttura: cinque di destinazione (Andreuzzi, Magrini, Tribunale, Venerio, Primo Maggio) e due di attestamento (Caccia, Moretti) + Bertaldia per soli abbonati
- Capienza complessiva 2.462 posti
- Tariffe orarie: 0,40-1,00 €/h, con gratuità 18:00-22:00 e possibilità di forfait giornaliero (2,00 €/gg in park attestamento)
- Abbonamenti mensili: H24 da 38 € a 120 €, H12 diurni da 16 € a 90 €. 1.538 abbonati attivi e 1.409 in lista d'attesa



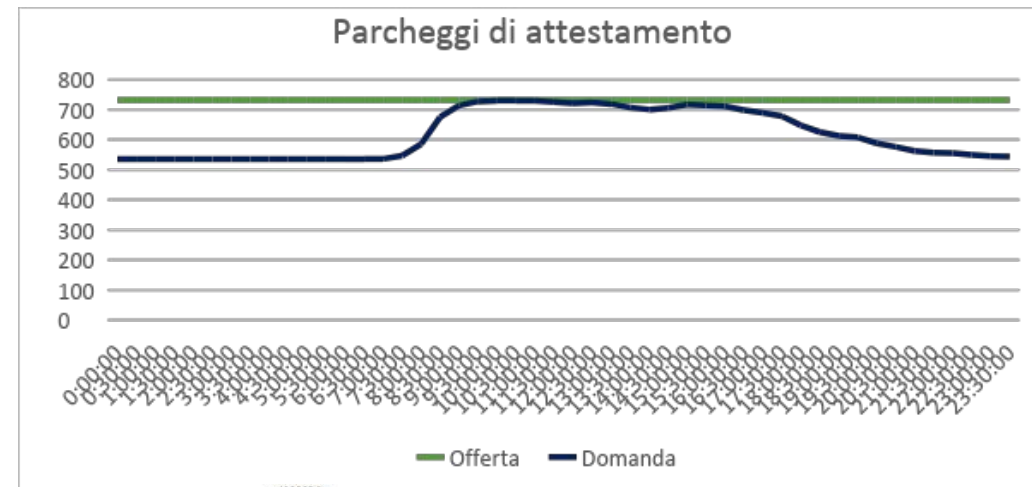
Domanda di sosta



Sosta su strada (Ring)

	Offerta	Domanda	Coeff. Occupazione
Mattina			
• Stalli a pagamento	3.782	3.470,92	
• Stalli gratuiti	1.511	1.497,99	
• Divieti di sosta		170 (3,2%)	
Pomeriggio			
• Campione (stalli a pagamento + gratuiti)			1,01
Notte			
• Stalli gratuiti	5.304	3.712,70	
• Divieti di sosta		165 (4,8%)	

Sosta in struttura



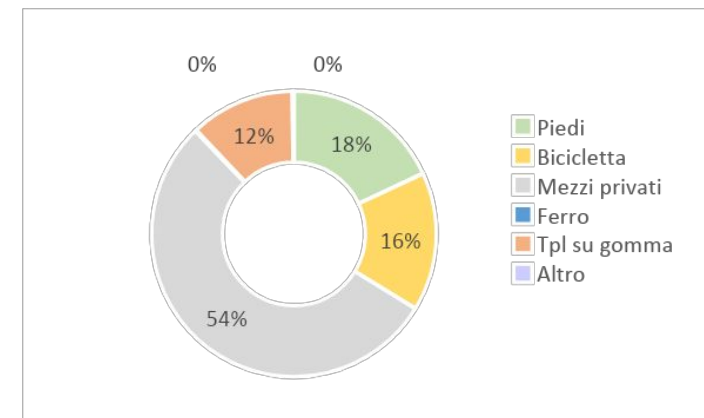
Dati sul pendolarismo



Evoluzione del numero di pendolari con dimora abituale a Udine per destinazione e motivazione

	Stesso comune di dimora abituale			Fuori del comune di dimora abituale			Tutte le voci		
	Lavoro	Studio	Tutte le voci	Lavoro	Studio	Tutte le voci	Lavoro	Studio	Tutte le voci
2011	22.449	13.138	35.587	12.470	861	13.331	34.919	13.999	48.918
2019	24.157	13.697	37.854	13.993	1.178	15.171	38.150	14.875	53.025
Variazioni ass.	1.708	559	2.267	1.523	317	1.840	3.231	876	4.107
Variazioni %	8%	4%	6%	12%	37%	14%	9%	6%	8%

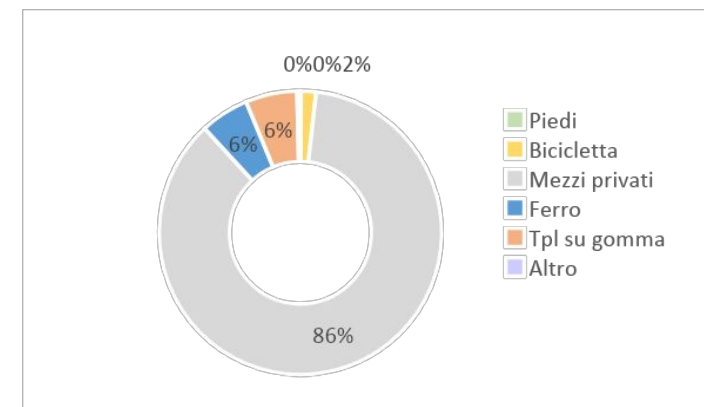
Mezzo prevalente per gli spostamenti «interni» a Udine



Numero di pendolari con dimora abituale a Udine, nella Provincia e in Friuli Venezia Giulia per destinazione e motivazione (2019)

	Val. ass	Urbano	Urbano	Urbano	Extra-urbano	Extra-urbano	Extra-urban	Totale
		Lavoro	Studio	Totale	Lavoro	Studio	o Totale	
Udine	Val. ass	24.157	13.697	37.854	13.993	1.178	15.171	53.025
	Val. %	45,6	25,8	71,4	26,4	2,2	28,6	100,0
Prov. Udine	Val. ass	68.569	43.333	111.902	129.418	34.185	163.603	275.505
	Val. %	24,9	15,7	40,6	47,0	12,4	59,4	100,0
Friuli Venezia Giulia	Val. ass	198.100	114.285	312.385	255.124	65.685	320.809	633.194
	Val. %	31,3	18,0	49,3	40,3	10,4	50,7	100,0

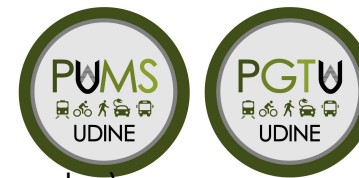
Mezzo prevalente per gli spostamenti «esterni» a Udine



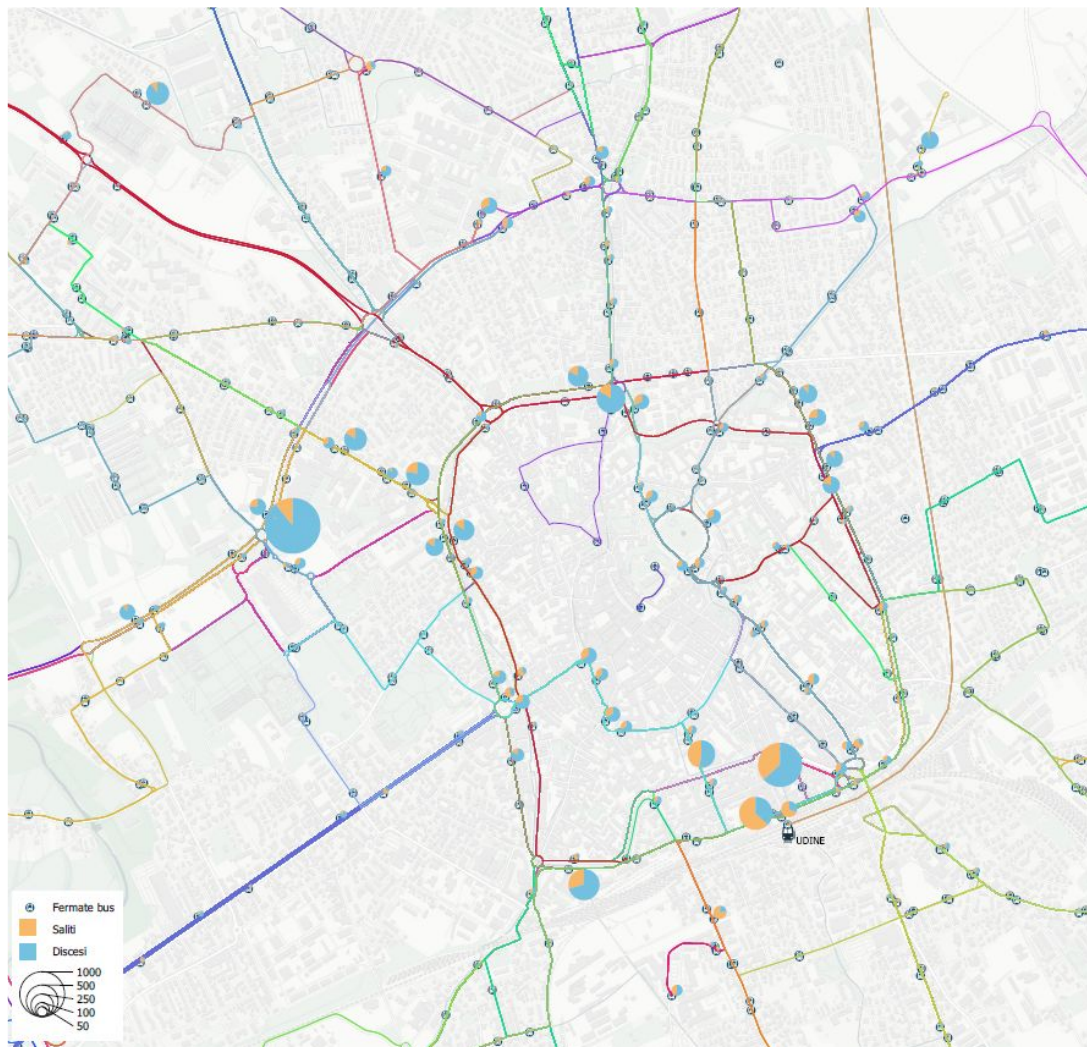
Fonte: ns elaborazioni su dati Istat



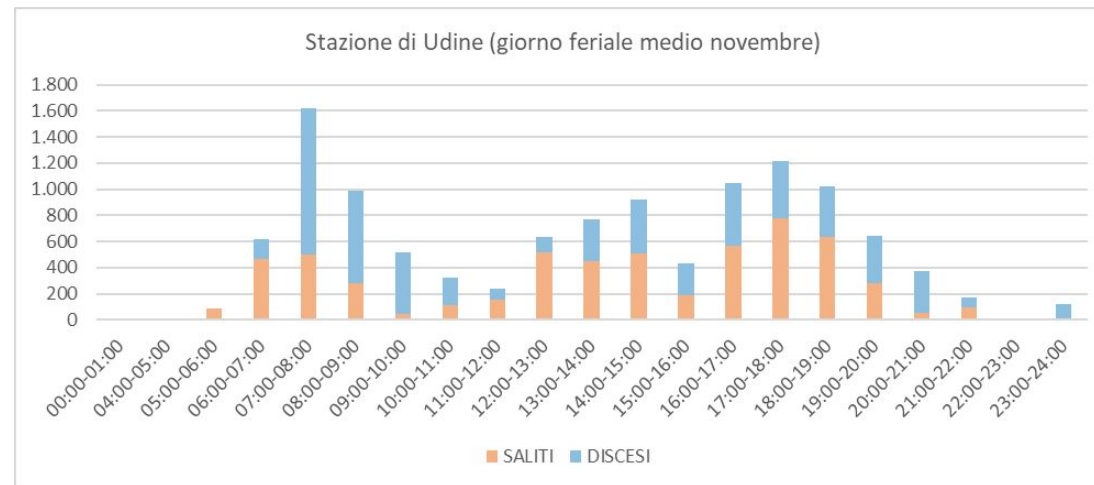
Frequentazione rete TPL, ferrovia, bike sharing



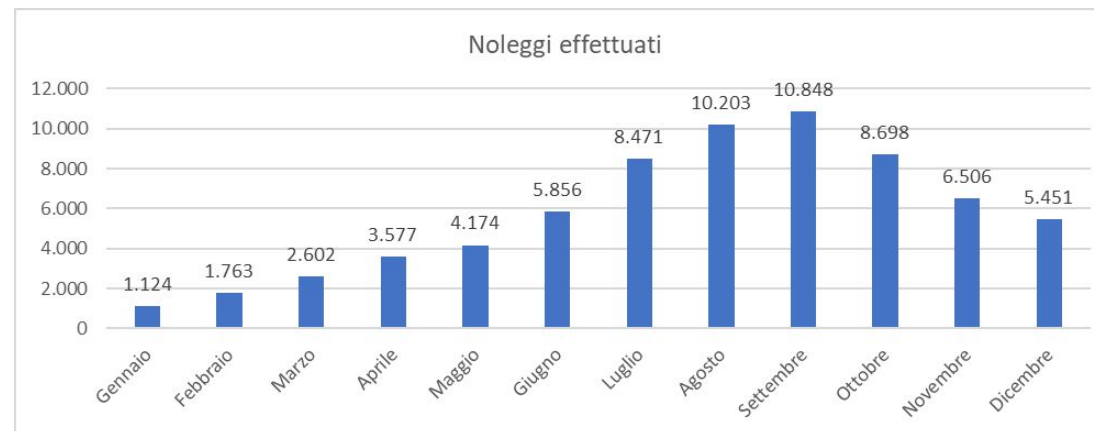
Passeggeri saliti e discesi per fermata (feriale, 07:00-09:00)



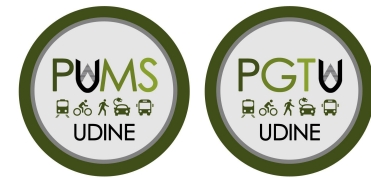
Passeggeri saliti e discesi stazione di Udine (feriale, novembre)



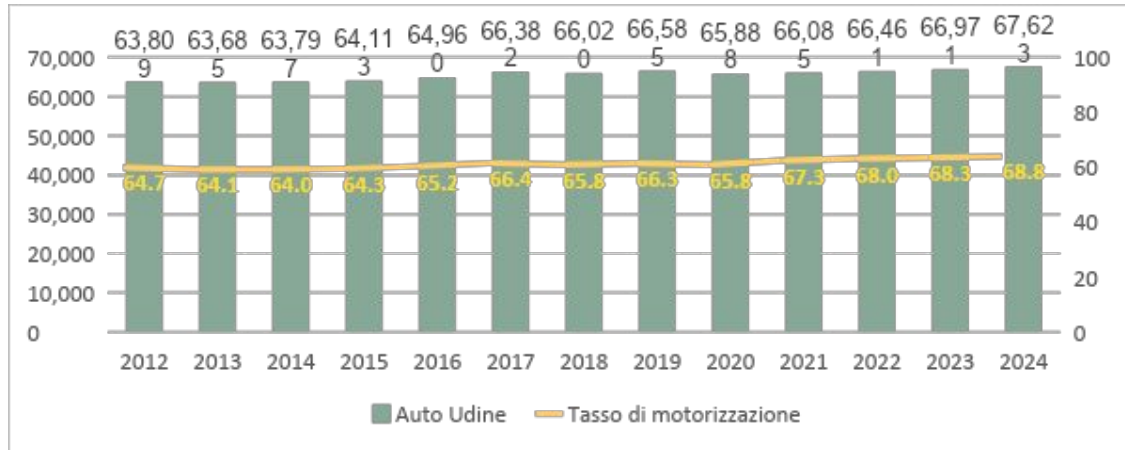
Numero totale di noleggi mensili bike sharing (2025)



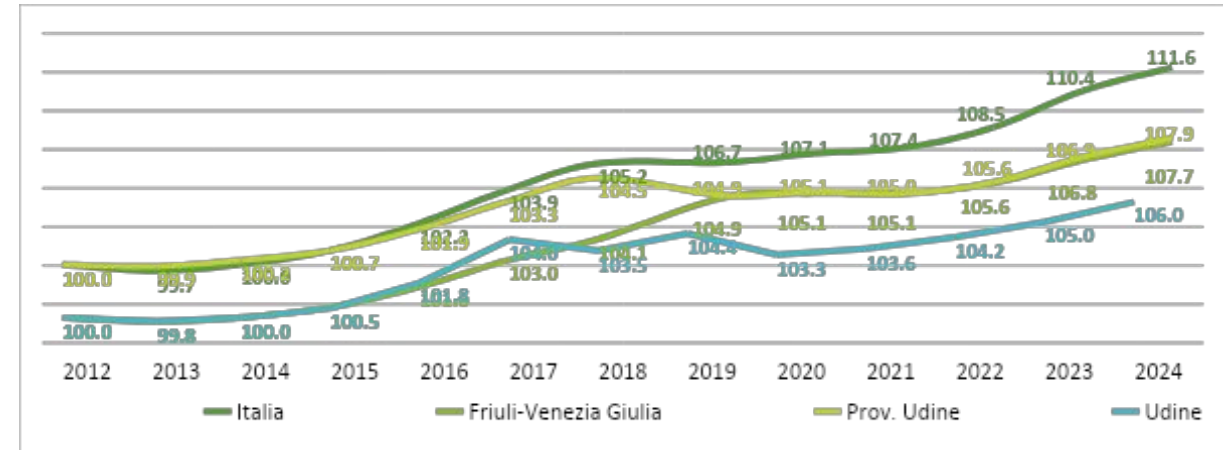
Parco veicolare



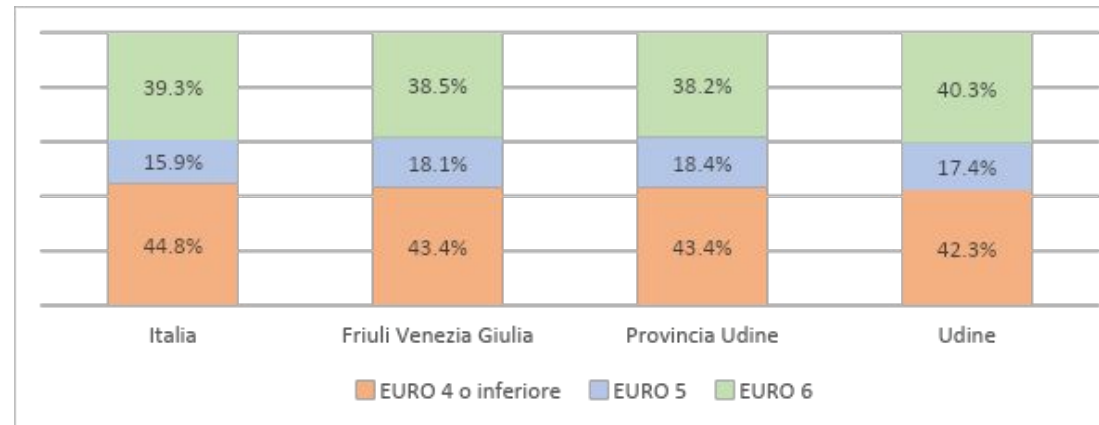
Automobili e tasso di motorizzazione a Udine



Evoluzione del numero di automobili (Numeri indice: 2012=100)



Distribuzione percentuale delle autovetture per classe ambientale (2024)



Tasso di motorizzazione: numero di auto ogni 100 residenti.
 Tasso di incidentalità: numero di incidenti ogni 1.000 abitanti.
 Fonte: ns elaborazione su dati Istat e ACI

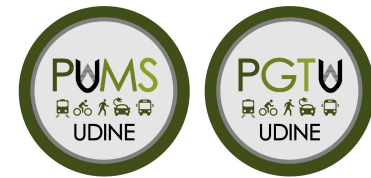


Comune di Udine
 Comun di Udin



Alcuni indicatori

Indicatori di trasporto pubblico



Indicatori di domanda e offerta di trasporto pubblico	Passeggeri trasportati TPL (per abitante) *			Offerta TPL (posti*km per abitante)
	2019	2023	Var % 2019-2023	2023
Pordenone	49,6	18,5	-62,7	1.813
Udine	116,2	137,6	+18,4	3.388
Gorizia	23,1	22,4	-3,0	1.062
Trieste	347,0	333,4	-3,9	6.205
Media capoluoghi Nord-Est	208,2	191,7	-7,9	3.781
Media capoluoghi Italia	192,1	170,0	-11,5	4.623

Indicatori di mobilità privata

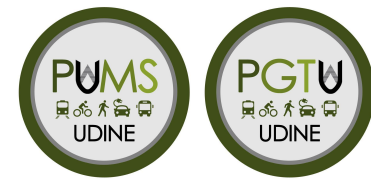
Indicatori di mobilità privata nei Capoluoghi metropolitani (2023)	Densità piste ciclabili (km per 100 kmq)	Tasso di motorizzazione MOTO (per 1.000 ab.)	Indice potenziale inquinante delle auto**
Pordenone	134,2	88	107,5
Udine	88,9	96	112,6
Gorizia	34,7	126	121,5
Trieste	30,1	231	117,9
Media capoluoghi Nord-Est	66,7	134	96,8
Media capoluoghi Italia	29,7	147	110,7

*Il dato considera il complesso delle seguenti modalità di trasporto pubblico locale: Autobus, Tram, Filobus, Metropolitana, Trasporti per vie d'acqua, Funicolare, Funivia e altri sistemi ettometrici; sono esclusi i servizi ferroviari suburbani o metropolitani. *Fonte: Elaborazioni Isfort su dati ISTAT, Dati ambientali nelle città*

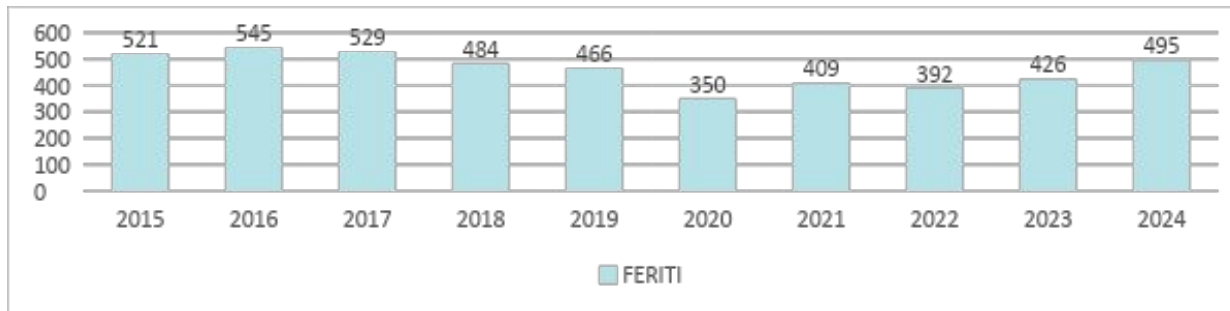
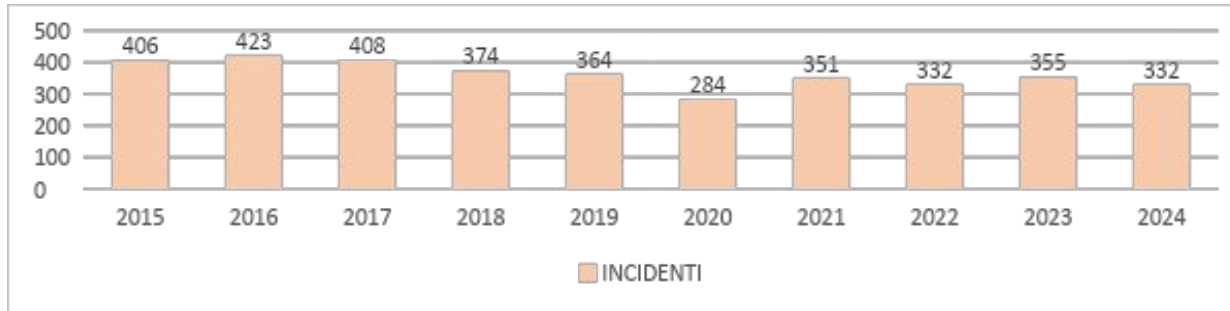
**Ai fini del calcolo di questo indicatore, sono considerate ad alto potenziale inquinante tutte le autovetture da Euro 0 a Euro 3, a medio potenziale inquinante le autovetture alimentate a benzina o gasolio da Euro 4 a Euro 6, a basso potenziale inquinante le autovetture elettriche e tutte le altre da Euro 4 a Euro 6 (ibride, alimentate a metano o Gpl o bi-fuel). L'indicatore è pari a 100 se il numero delle autovetture ad alto potenziale è pari a quello delle autovetture a basso potenziale. Valori >100 indicano una prevalenza di autovetture ad alto potenziale inquinante, valori <100 una prevalenza di autovetture a basso potenziale inquinante. *Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat, Dati ambientali nelle città*



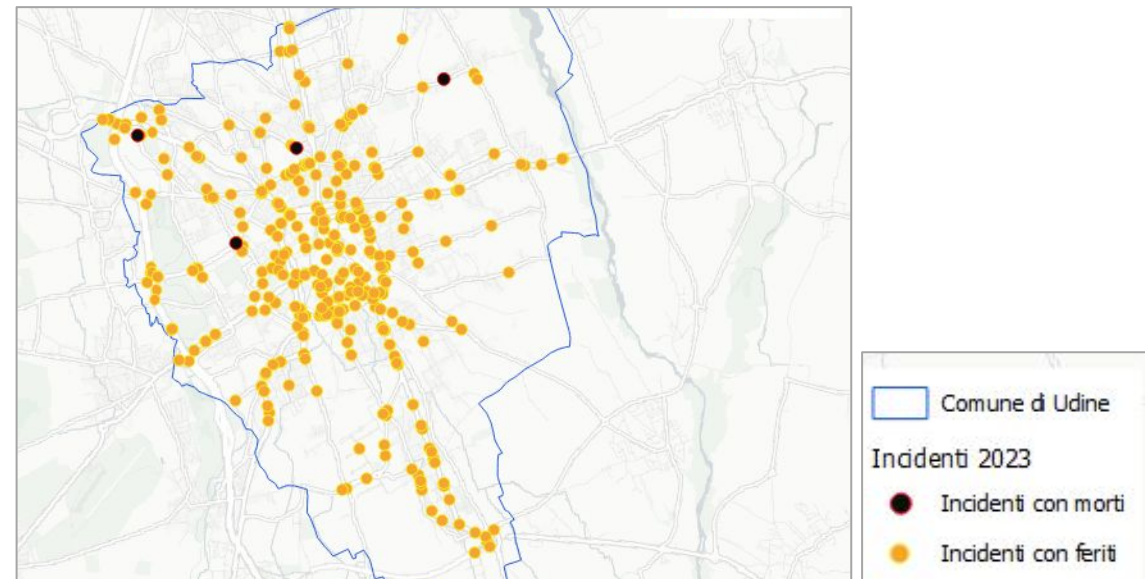
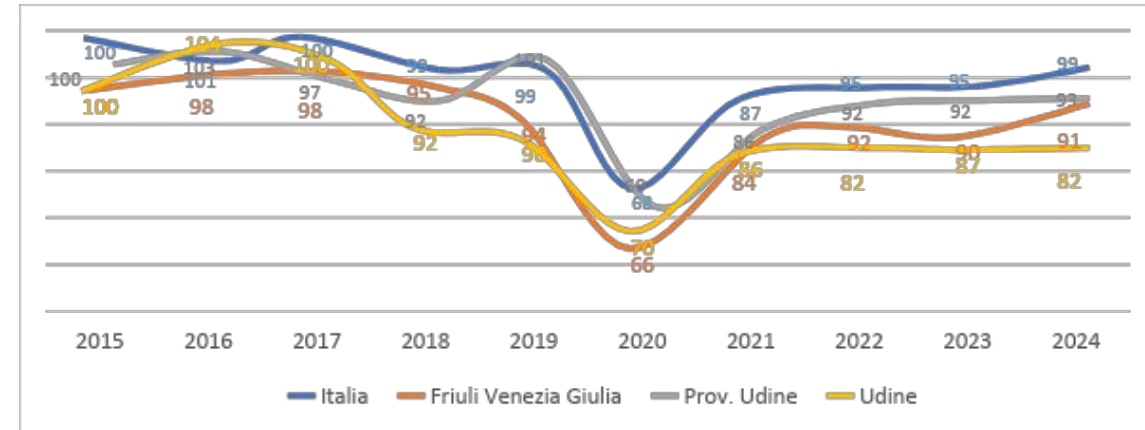
Impatti: incidentalità



Numero di incidenti stradali, feriti e vittime a Udine



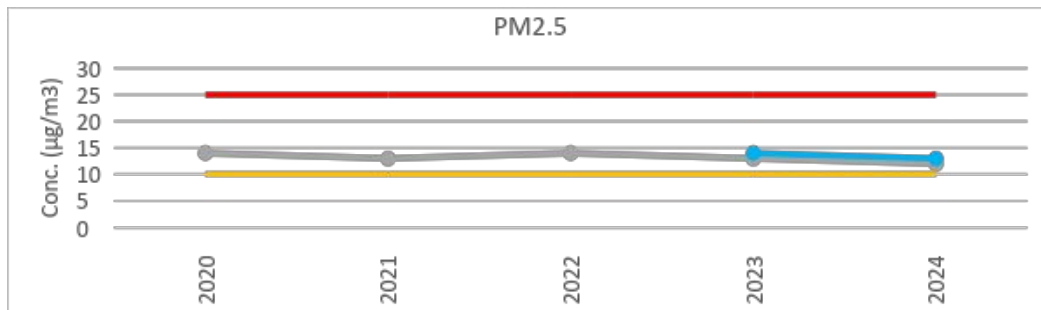
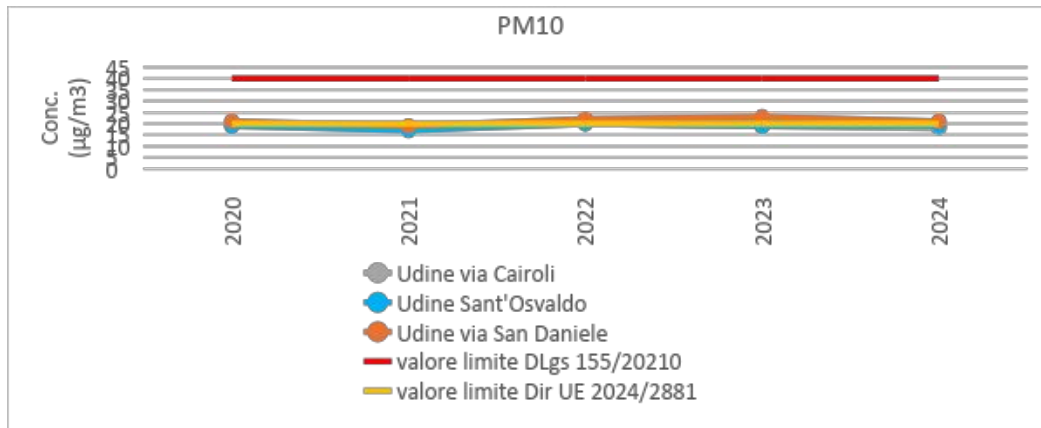
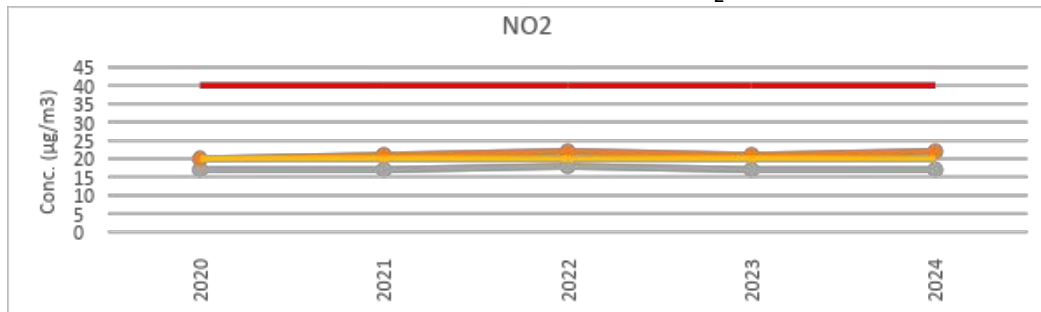
Evoluzione degli incidenti stradali con lesioni alle persone



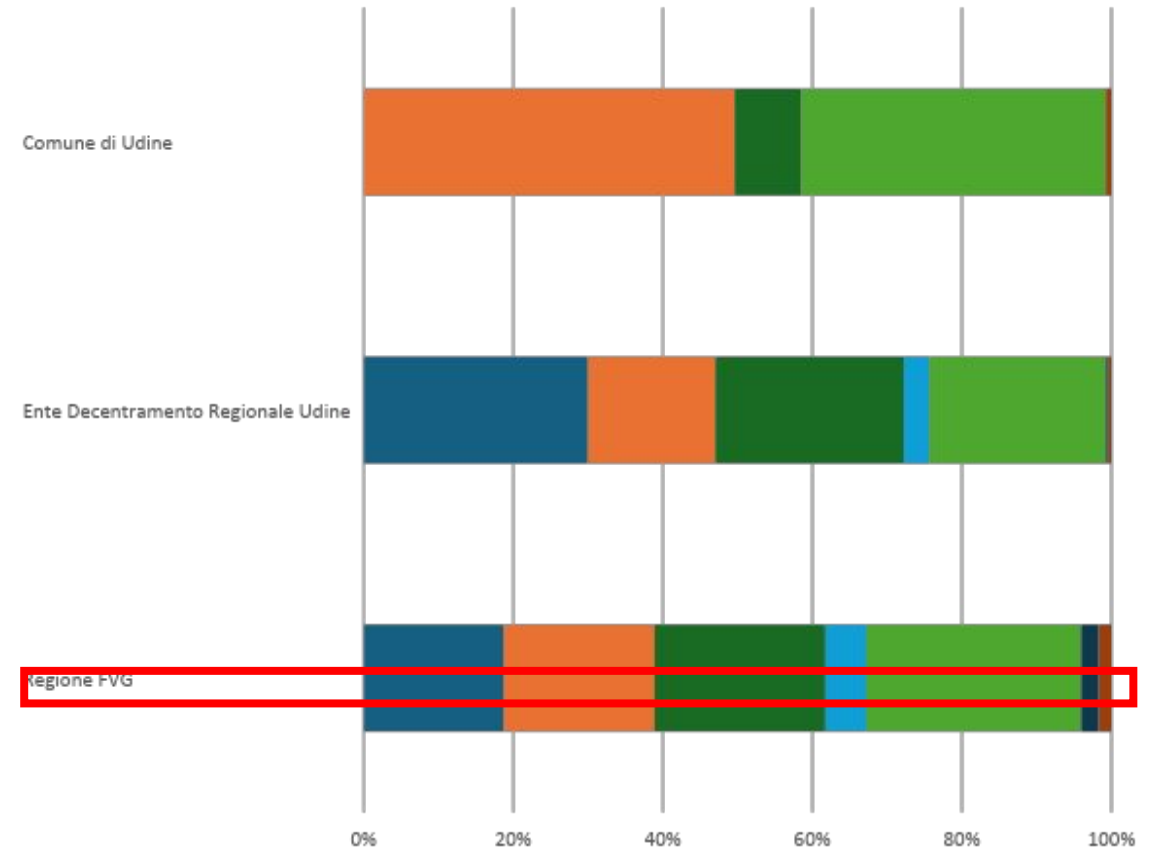
Impatti: emissioni in atmosfera



Valori medi annuali di concentrazione di NO₂, PM10, PM2.5



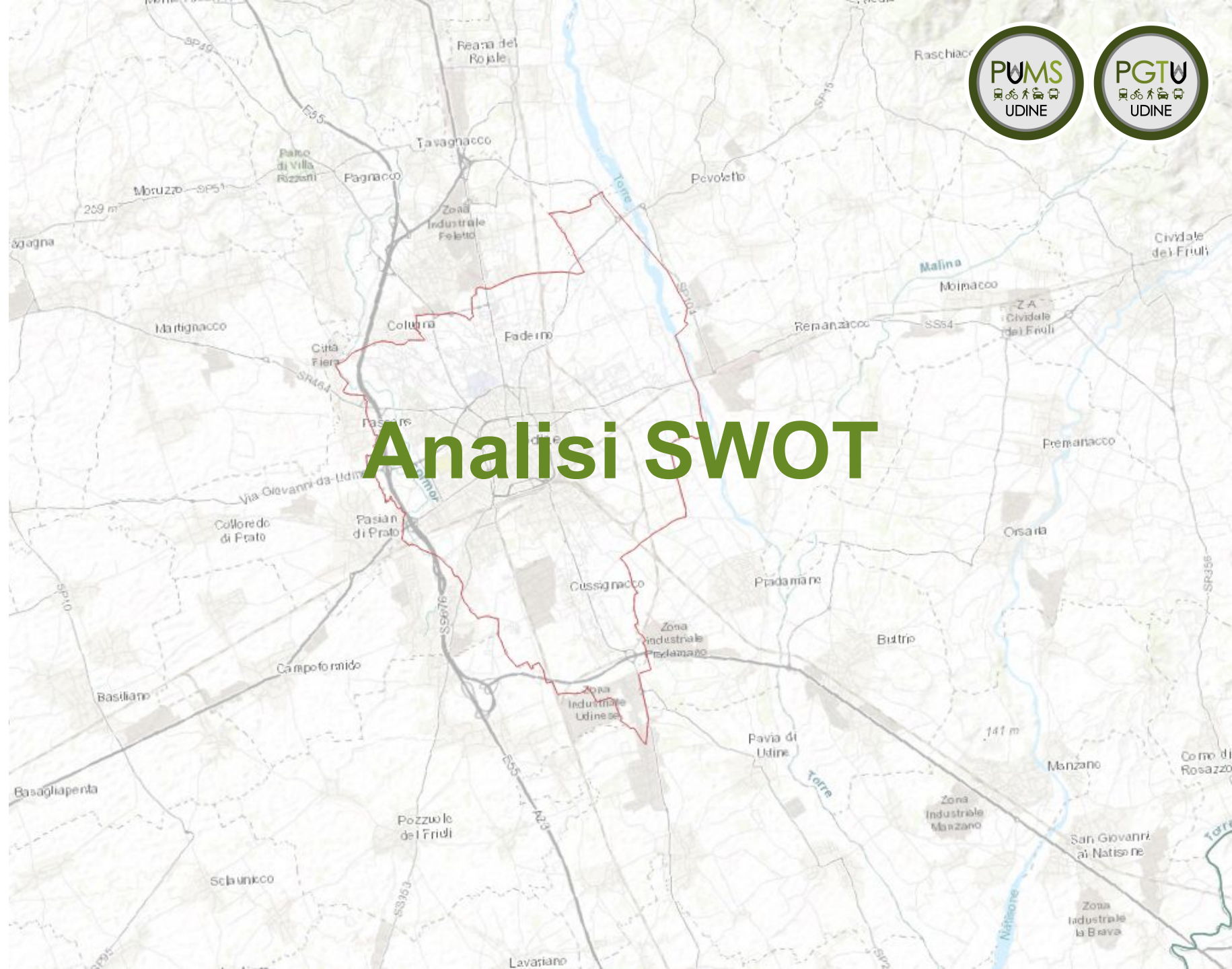
Stima delle emissioni di anidride carbonica prodotte per settore (2021)
Anidride Carbonica - Emissioni stimate (%)





Comune di Udine

Comun di Udin



Analisi SWOT



Domanda di mobilità

Punti di forza

Struttura urbana che consente molti spostamenti brevi e medi. Domanda di mobilità diversificata, con margini di riequilibrio modale

Punti di debolezza

Uso dell'auto ancora molto forte, soprattutto negli spostamenti extraurbani. Bisogni di mobilità non omogenei tra quartieri e offerta non sempre adattabile

Opportunità

Evoluzione demografica che può orientare l'offerta verso soluzioni più flessibili e accessibili. Maggiore attenzione istituzionale e disponibilità di dati sui bisogni di mobilità

Minacce

Riduzione della popolazione attiva, con possibile indebolimento del TPL e dei servizi collettivi. Persistenza di modelli autocentrati e maggiore frammentazione della domanda

Rete viaria e regolazione

Punti di forza

Struttura radiale e sistema dei viali che organizzano chiaramente i flussi. Tangenziali e assi principali con un ruolo riconoscibile nella rete

Punti di debolezza

Ring molto carico e presenza di traffico extraurbano sulla rete interna. Regole di accesso stratificate e molte deroghe, con efficacia ridotta della regolazione

Opportunità

Maggiore disponibilità di dati su flussi e velocità. Possibilità di rafforzare sicurezza stradale, moderazione della velocità e riqualificazione degli assi

Minacce

Crescita dei flussi tra Udine e area vasta sugli assi già più sollecitati. Persistenza di attraversamenti urbani e di regole complesse, con effetti su sicurezza, aria e rumore

Ciclabilità

Punti di forza

Rete ciclabile già estesa e con schema radiale-circolare. Presenza delle ciclovie FVG1 e FVG4 e di percorsi utili anche oltre il contesto urbano

Punti di debolezza

Rete ancora frammentata, con discontinuità e collegamenti incompleti. Interferenze tra pedoni e ciclisti e criticità negli attraversamenti e nei nodi complessi

Opportunità

Quadro regionale e nazionale favorevole allo sviluppo di reti ciclabili continue e integrate. Ruolo di Udine come nodo ciclabile, con potenziale anche turistico

Minacce

Aumento dei flussi ciclistici su una rete ancora discontinua e promiscua. Rischio che gli interventi ciclabili restino secondari rispetto a traffico e sosta

Sosta

Punti di forza

Dotazione di sosta ampia, sia su strada sia in struttura. Gestione unitaria del sistema e presenza di strumenti digitali di pagamento

Punti di debolezza

Tariffe non aggiornate rispetto al valore dello spazio pubblico. Alta occupazione, bassa rotazione e forte peso della sosta di lunga durata

Opportunità

Dati già disponibili per rivedere in modo più efficace la regolazione. Presenza di parcheggi periferici e margini di uso come nodi di interscambio

Minacce

Mantenere l'attuale struttura tariffaria ridurrebbe ulteriormente l'efficacia regolatoria. Crescente pressione della domanda pendolare e rafforzamento di un uso dello spazio pubblico orientato all'auto

Punti di forza

Bike e car sharing già attivi, con copertura urbana diffusa. Buona risposta iniziale del bike sharing ed elettrificazione del car sharing

Punti di debolezza

Servizi ancora in consolidamento e uso del bike sharing molto stagionale. Flotta di car sharing contenuta e integrazione ancora limitata con TPL e interscambio

Opportunità

Possibile integrazione con TPL, parcheggi di attestamento e politiche di mobility management. Potenziale ampliamento della flotta e dei servizi

Minacce

Rischio di sottoutilizzo e di frammentazione dell'offerta. Possibile rallentamento degli investimenti e criticità strutturali del settore, soprattutto per il car sharing



Comune di Udine

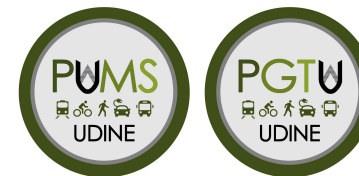
Comun di Udin



Percorso partecipativo



Le fasi principali del percorso partecipativo



L'avvio del percorso

Linea di attività	Metodologia	Status
Analisi della documentazione territoriale di riferimento	Raccolta informazioni e analisi desk	Completato
Individuazione e condivisione degli stakeholder da coinvolgere nel processo partecipativo	Pubblicazione di un avviso pubblico per l'individuazione degli stakeholder	Pubblicazione dell'avviso il 6 novembre 2025

L'ascolto e il dialogo

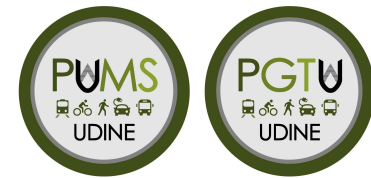
Linea di attività	Metodologia	Status
Convegno di presentazione del percorso di redazione PUMS e PGTU	Preparazione di documenti di sintesi tecnica e politica	Incontro pubblico di presentazione realizzato il 29 ottobre 2025
Indagine online su comportamenti di mobilità e valutazione degli obiettivi dei Piani	Canali e piattaforme dell'Amministrazione, social network e coinvolgimento delle reti associative degli stakeholder	Indagine nel mese di novembre 2025, con 2.221 risposte
Primo ciclo di incontri con gli stakeholder su: Quadro conoscitivo e Obiettivi dei Piani	"Dialogo strutturato" tra stakeholder per la definizione degli obiettivi	5 incontri realizzati tra i mesi di dicembre 2025 e gennaio 2026
Incontro plenario di presentazione del Quadro Conoscitivo e Strategie del PUMS	Preparazione di documenti di sintesi e discussione pubblica	Programmato per il 2 aprile 2026
Secondo ciclo di incontri con gli stakeholder su: Scenari di Piano e rilascio «Report dell'esito»	"Dialogo strutturato" tra stakeholder per gli scenari di Piano	Da programmare nei mesi di aprile/maggio 2026
Evento di Urbanistica tattica sulle proposte relative alle strade scolastiche e rilascio «Report dell'esito»	Discussione pubblica	Da programmare nei mesi di aprile/maggio 2026

I risultati del processo

Linea di attività	Metodologia	Status
Incontro pubblico per la presentazione dei risultati e rilascio del documento Bilancio Partecipativo	Discussione pubblica	Da programmare nei mesi di novembre/dicembre 2026



Indagine online



Periodo: novembre 2025

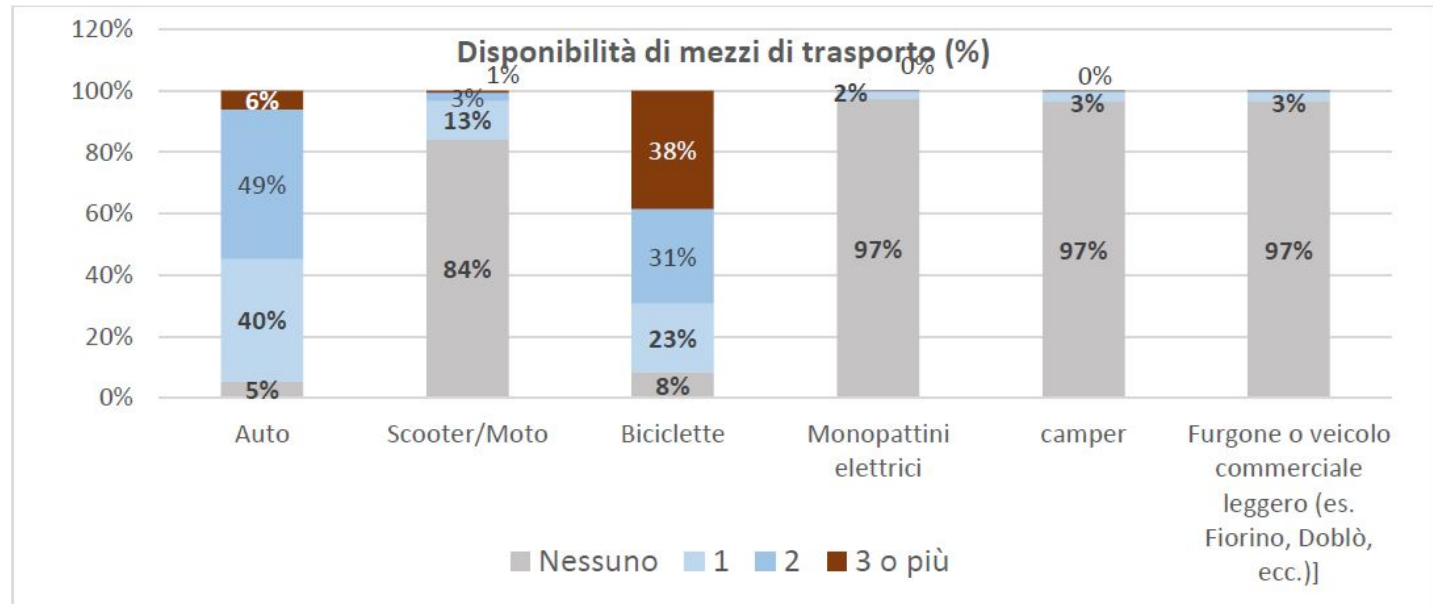
Diffusione attraverso:

- canali istituzionali del Comune di Udine
- strumenti di comunicazione digitale e social network
- materiali informativi con QR code
- pubblicità nelle scuole superiori

Risposte:

- 2.221 questionari validi
- di cui 1.328 residenti a Udine
893 city users
(principalmente residenti nell'EDR)

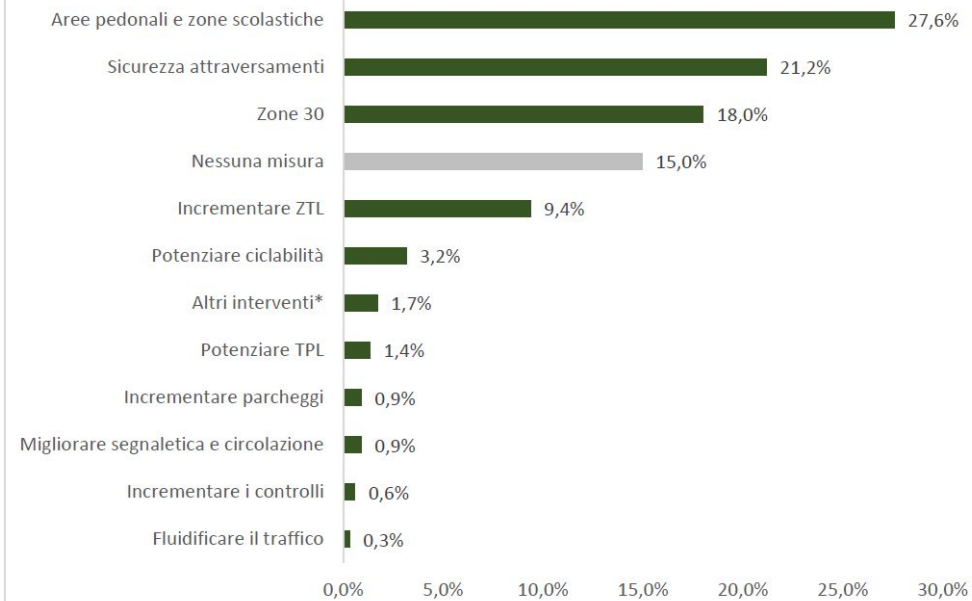
Profilo genere intervistato	14-17 anni	18-25 anni	26-40 anni	41-65 anni	Oltre 65 anni	Totale
Femmina	64	316	260	537	103	1.280
Maschio	62	201	154	377	102	896
Preferisco non specificarlo	4	13	7	17	4	45
Totale	130	530	421	931	209	2221



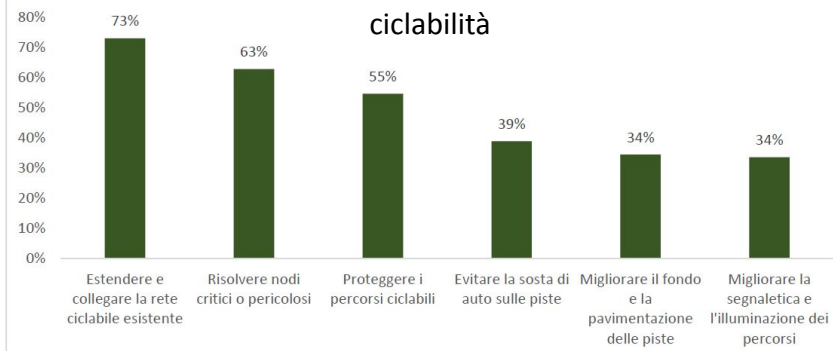
Indagine online



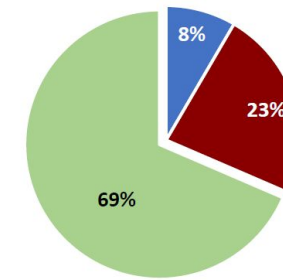
Interventi prioritari segnalati dai cittadini



Classe degli interventi prioritari

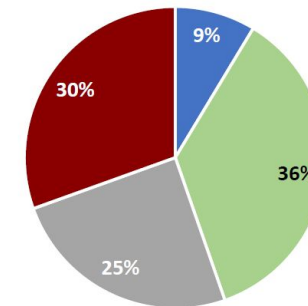


Disponibilità all'interscambio



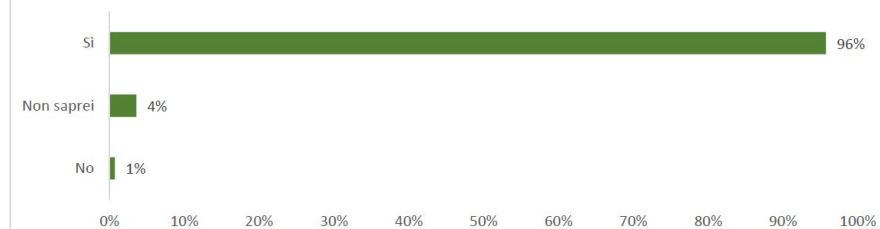
■ Già lo faccio ■ Non lo utilizzerei in nessun caso ■ Disponibili ad utilizzare il servizio

Disponibilità ai servizi di mobilità condivisa



■ Già lo faccio ■ Sì ■ Non saprei ■ No

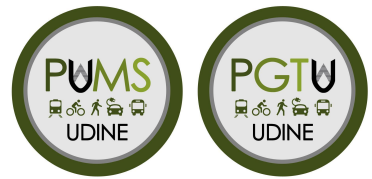
Consenso interventi della sicurezza e spazio pubblico



Arene nei pressi dei plessi scolastici



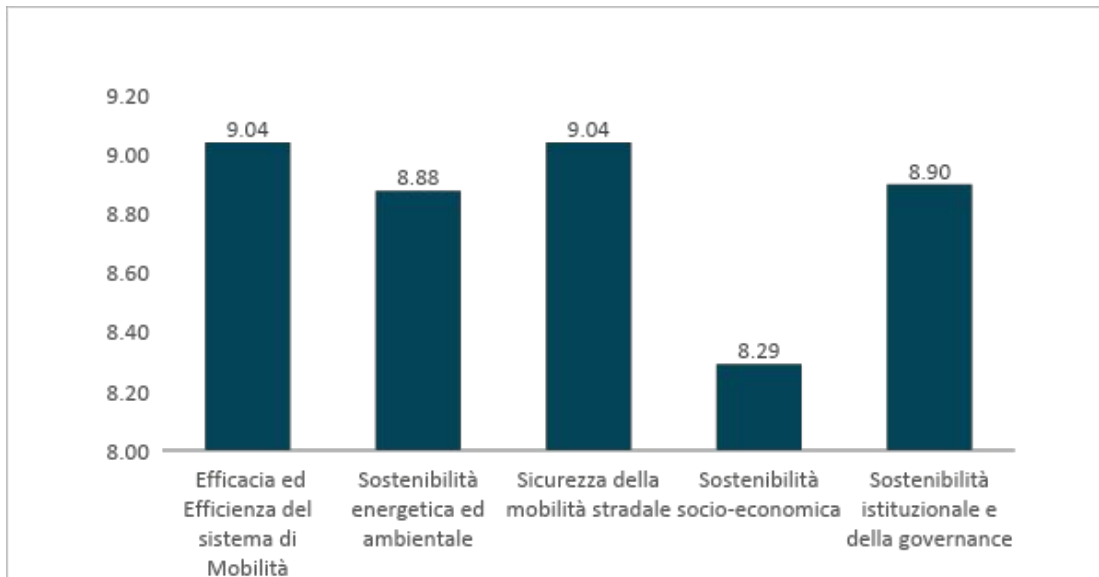
Primo ciclo di focus group



Cinque tavoli: in totale 69 soggetti intervenuti

1. 10 dicembre 2025 □ Stakeholder
2. 11 dicembre □ Stakeholder
3. 17 dicembre 2025 □ Comuni dell'area vasta e ai principali attori istituzionali
4. 29 gennaio 2026 □ Dirigenti scolastici
5. 29 gennaio 2026 □ Mobility Manager aziendali

Priorità attribuite dagli stakeholder alle dimensioni della mobilità sostenibile

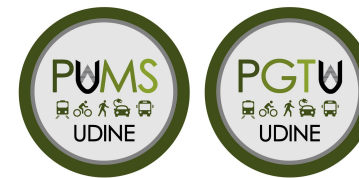


Temi ricorrenti:

- Trasporto pubblico locale: tema più ricorrente
- Necessità di alternative credibili all'auto privata
- Accessibilità universale e attenzione alle utenze fragili
- Ciclabilità e pedonalità: rete continua e leggibile
- Sicurezza stradale come priorità generale
- Parcheggi e intermodalità
- Forte attenzione a scuole, università, grandi poli attrattori
- Qualità dell'aria, salute e qualità dello spazio urbano



La definizione delle priorità: i macro-obiettivi



Are di interesse	Macro-obiettivi
Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A1. Miglioramento del TPL, anche attraverso la revisione e la maggiore copertura degli orari per intercettare le nuove esigenze del mondo scolastico e più in generale dei diversi segmenti della domanda di mobilità
	A2. Riequilibrio modale della mobilità, attraverso il rafforzamento della competitività, affidabilità e attrattività delle alternative all'auto, con priorità ai principali corridoi urbani e ai flussi strutturali
	A3. Riduzione della congestione, in particolare attraverso la gestione funzionale degli assi radiali e del sistema del Ring, privilegiando riorganizzazione della rete e la politica della sosta rispetto all'incremento di capacità
	A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci, in particolare nel Centro storico per contrastare l'esodo delle attività commerciali e verso i poli produttivi
	A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)
	A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano, mediante la progettazione differenziata degli spazi (pedoni, persone con disabilità, ciclisti), riducendo conflitti e promiscuità nei tratti e nodi e lungo gli assi a maggiore intensità di traffico
	A7. Potenziamento della rete dei servizi di TPL, in particolare nei collegamenti con le aree periferiche e l'area vasta, con rafforzamento dei collegamenti radiali e valorizzazione dei nodi di attestamento e dei parcheggi scambiatori
	A8. Sviluppo e miglioramento della rete delle piste ciclabili, attraverso il completamento e l'integrazione dei percorsi, la sicurezza degli attraversamenti, la riqualificazione e manutenzione dei sedimi, il miglioramento della visibilità e della comunicazione

Are di interesse	Macro-obiettivi
Sostenibilità energetica ed ambientale	B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi, anche mediante pianificazione coordinata dell'infrastruttura di ricarica elettrica nei nodi urbani e intermodali
	B2. Miglioramento della qualità dell'aria
	B3. Riduzione dell'inquinamento acustico
Sicurezza della mobilità stradale	C1. Riduzione dell'incidentalità stradale, con priorità agli assi radiali di accesso e ai poli scolastici, mediante moderazione del traffico e messa in sicurezza dei nodi critici
	C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
	C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
	C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)
Sostenibilità socio-economica	D1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica), promuovendo l'accessibilità universale lungo l'intera catena dello spostamento
	D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza, rispetto alla qualità, affidabilità e sicurezza del sistema di mobilità
	D3. Aumento del tasso di occupazione, attraverso il miglioramento dell'accessibilità ai poli occupazionali e produttivi, contribuendo alla competitività e attrattività del sistema urbano
	D4. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato), anche attraverso la riduzione della dipendenza strutturale dall'auto negli spostamenti di area vasta e pendolari



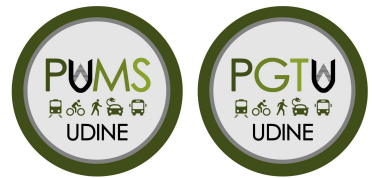
La definizione delle priorità: i target



Obiettivo	Valore target normativo	Riferimento
a.1 - Miglioramento del TPL	Ricavi da traffico su costi operativi: 35%	Dlgs 422/97
a.2 - Riequilibrio modale della mobilità	+20% di spostamenti in bici al 2026	PGMC 2022
	Entro il 2030 raddoppiare a livello nazionale la quota passeggeri trasportata su ferrovie ad alta velocità	SRSS
	Entro il 2050, raddoppiare a livello nazionale la quota di merci trasportata su ferrovie	SRSS
b.1 - Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	85% delle nuove immatricolazioni dei veicoli della P.A. al 2030 devono essere elettrici, ibridi, a metano o idrogeno	PNIEC 2024
	25% la quota di auto elettriche del mercato entro il 2030	SRSS
b.2 - Miglioramento della qualità dell'aria	-65% di emissione di NO _x al 2030 (anno di riferimento 2005)	NEC-National Emission Ceilings
	-40% di emissioni annue di PM2,5 al 2030 (anno di riferimento 2005)	NEC-National Emission Ceilings
	<18 ore di sfioramento dei limiti europei NO ₂	Direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria ambiente
	Azzeramento delle emissioni nette di gas serra entro il 2045	L.R. 17 febbraio 2023, n. 4. FVGreen - Disposizioni per lo sviluppo sostenibile e la transizione ecologica del Friuli-Venezia Giulia
	Riduzione delle emissioni di gas serra, pari almeno all'obiettivo nazionale assegnato dall'UE, entro il 2030	L.R. 17 febbraio 2023, n. 4. FVGreen - Disposizioni per lo sviluppo sostenibile e la transizione ecologica del Friuli-Venezia Giulia
	Entro il 2030 a livello nazionale riduzione delle emissioni di CO ₂ del 51% rispetto ai livelli del 1990 che corrisponde a quota 256 milioni di tonnellate di CO ₂ equivalente	SRSS
b.3 - Riduzione dell'inquinamento acustico	0% residenti esposti a >65 dBA (Lden)	DPR n.30 marzo 2004, n. 142
	0% residenti esposti a >55 dBA (Lnight)	DPR n.30 marzo 2004, n. 142
c.3 - Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti con morti e feriti	Riduzione del 50% del tasso di mortalità per incidente stradale	PNSS 2022
	Riduzione del 50% del tasso di lesività per incidente stradale	PNSS 2022
d.4 - Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare l'auto)	Mobility manager aziendale e PSCL obbligatorio per le aziende con più di 100 dipendenti	Decreto del 12 maggio 2021



Il processo di redazione del PUMS (cosa faremo)



• Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro 

• Predisposizione del quadro conoscitivo 

• Avvio del percorso partecipato 

• Definizione degli obiettivi 

• Costruzione partecipata dello scenario di Piano 

• Valutazione Ambientale Strategica (VAS) 

• Adozione del Piano e successiva approvazione 

• Monitoraggio

