

Cos'è il PUMS



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.

Le caratteristiche del PUMS che lo differenziano dalla tradizionale pianificazione della mobilità:

- impegno per la **sostenibilità del settore** in termini economici, di equità sociale e qualità ambientale
- **approccio integrato di pianificazione** che tiene conto delle politiche di settori e livelli diversi
- visione chiara e **obiettivi misurabili**
- rappresentazione dei **costi del trasporto e dei suoi benefici**, tenendo conto della sfera sociale
- approccio **partecipativo** che coinvolga cittadini e stakeholder per tutto il processo di pianificazione

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

Cos'è il PGTU



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.

I principali compiti del PGTU (stabiliti dall'articolo 36 del Nuovo Codice della Strada, D.Lgs. 30/04/1992 n. 285 e ss.mm.ii.) sono:

- Regolare il **traffico veicolare** e la **sosta**
- Promuovere la **mobilità sostenibile** e le forme di trasporto a basso impatto ambientale
- Migliorare la **sicurezza stradale**
- Ridurre l'**inquinamento** e la **congestione urbana**

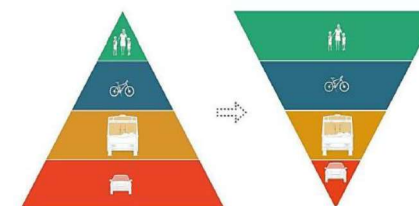
Nel caso di Udine, la scelta di redigere contemporaneamente PUMS e PGTU permette di massimizzare i benefici della pianificazione adottando un **approccio coerente e sinergico**.

I pilastri normativi del PUMS e la centralità della partecipazione



Il servizio di redazione PUMS sarà realizzato basandosi 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**



"You can have a city that is friendly to cars or friendly to people, you cannot have both"

La redazione del PUMS nelle Linee guida ministeriali e il ruolo della partecipazione



• Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro

• Predisposizione del quadro conoscitivo

• Avvio del percorso partecipato

«Il percorso partecipato prende avvio con la costruzione del quadro conoscitivo, concorrendo all'individuazione delle criticità evidenziate da cittadini e portatori di interesse, e contribuisce alla successiva definizione degli obiettivi del Piano.»

• Definizione degli obiettivi

• Costruzione partecipata dello scenario di Piano

A partire dal quadro conoscitivo e dall'individuazione degli obiettivi da perseguire, si definiscono, anche attraverso il percorso partecipato, le strategie e le azioni che costituiscono il punto di partenza per la costruzione degli scenari alternativi di Piano.

• Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

• Adozione del Piano e successiva approvazione

• Monitoraggio

Le fasi principali del percorso partecipativo: dove siamo



L'avvio del percorso

Linea di attività	Metodologia	A che punto siamo
Analisi della documentazione territoriale di riferimento	Raccolta informazioni e analisi desk	In corso di completamento
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	A che punto siamo
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 avviata il 30 ottobre e chiusa il 30 novembre, con 2.221 questionari pervenuti
Primo ciclo di incontri con gli stakeholder su: Quadro conoscitivo e Obiettivi dei Piani e rilascio «Report dell'esito»	“Dialogo strutturato” tra stakeholder per la definizione degli obiettivi	Incontri fissati per il 10, l'11 e il 17 dicembre 2025
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

La restituzione dei risultati dell'intero processo

Linea di attività	Metodologia	A che punto siamo
Incontri pubblici (intermedio e finale) per la presentazione dei risultati e rilascio del documento Bilancio Partecipativo.	Discussione pubblica	Da programmare nei mesi di novembre/dicembre 2026

Il metodo del «dialogo strutturato» tra stakeholder



Di derivazione anglosassone, il metodo del «dialogo strutturato tra stakeholder», ampiamente sperimentato da Isfort in contesti urbani e di area vasta, combina tecniche di dialogo di gruppo con analisi qualitative multicriteria per la **definizione di decisioni condivise**.

E' un metodo che:

- studia in profondità la **struttura dei problemi** in discussione
- evidenzia le finalità delle diverse **opzioni rappresentate** (interessi in gioco)
- «tira fuori» i **criteri per la valutazione** e i giudizi dei partecipanti attraverso un dialogo guidato
- genera **apprendimenti reciproci** tra i partecipanti ai tavoli

*É particolarmente raccomandato per la valutazione di politiche, programmi o progetti dove è importante lavorare innanzitutto sulla **comune comprensione del problema**.*

Le fasi di organizzazione dei Tavoli di discussione

1. identificazione degli stakeholder
2. predisposizione di un “Documento per la discussione” che riassume i punti principali da affrontare e indichi le questioni (domande valutative) che guideranno il confronto, da mettere a disposizione prima dell’incontro per assicurare una partecipazione informata
3. discussione guidata con i soggetti coinvolti in Tavoli di dialogo con numeri ragionevolmente contenuti di partecipanti (eventuali sessioni di incontro ripetute)
4. sintesi e restituzione dei risultati degli incontri

Gli strumenti per il coinvolgimento dei cittadini



- 1** La realizzazione di **indagini online** sui temi discussi con gli stakeholder:
 - a) le criticità del sistema dei trasporti nel territorio;
 - b) la *vision* del Piano e gli obiettivi prioritari;
 - c) gli scenari di Piano e le principali alternative di intervento.

Le indagini verranno lanciate sulle pagine web del PUMS, sui portali istituzionali degli Enti locali, sui social e attraverso i network dei circuiti associativi e degli stakeholder del territorio già attivati con i Tavoli di confronto.

- 2** L'attivazione di **canali di comunicazione continuativa** con i cittadini sia di tipo più "istituzionale" (spazio web del PUMS, mail dedicata), sia di tipo informale (social network) per raccogliere domande, osservazioni, valutazioni a cui verranno assicurati adeguati feedback.

- 3** Gli **incontri pubblici** di presentazione dell'avanzamento dei Piani e l'animazione del laboratorio di urbanistica tattica (strade scolastiche).



Comune di Udine

Comun di Udin

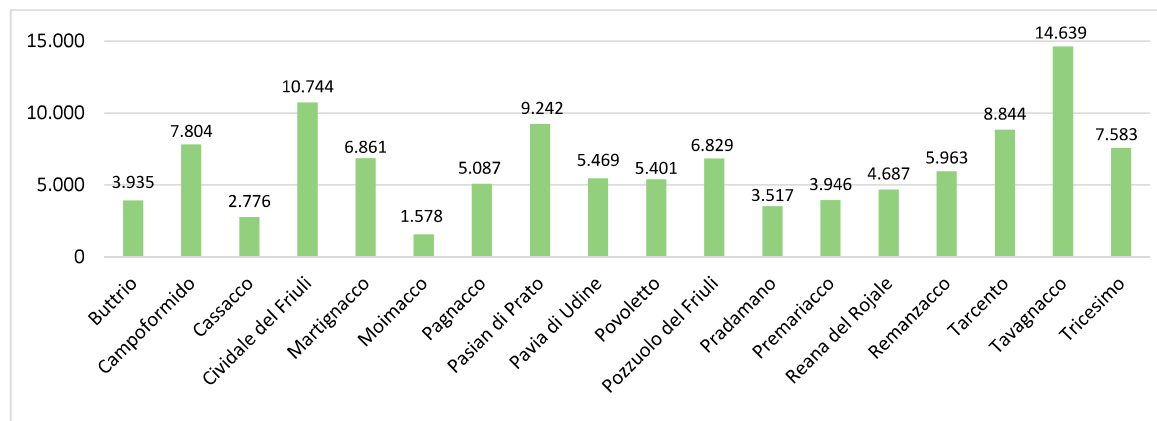
Elementi dal quadro conoscitivo



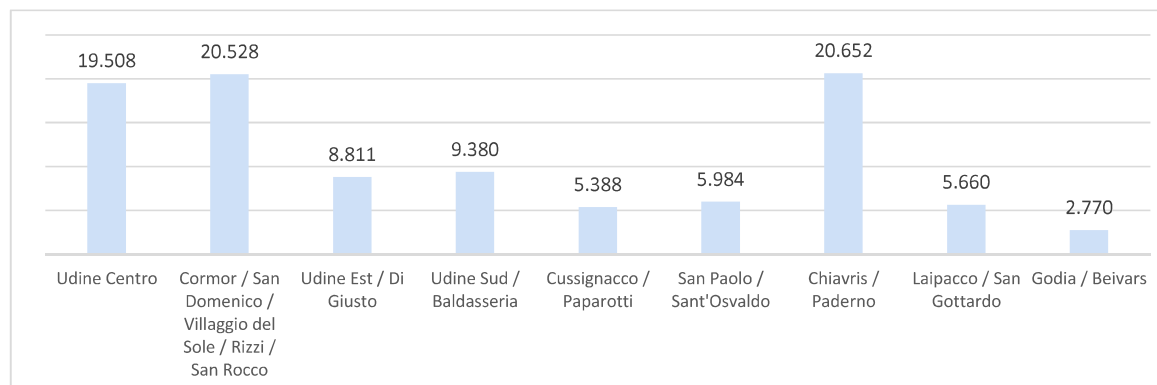
Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione: inquadramento territoriale



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



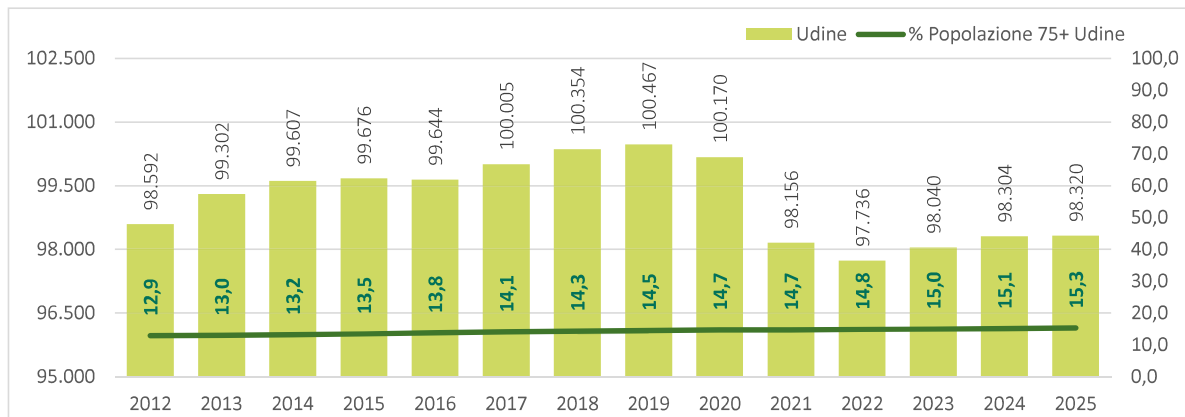
Popolazione residente nei quartieri di Udine (2024)



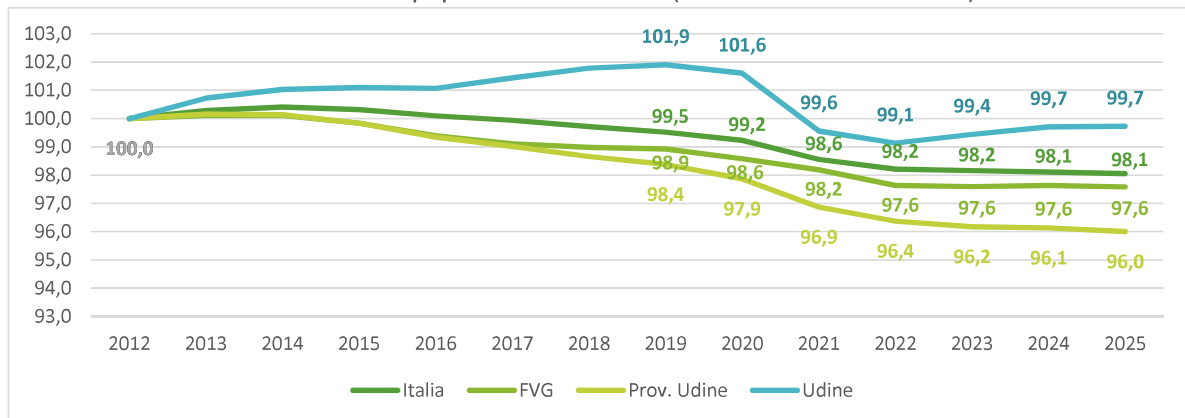
Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione: alcuni aspetti demografici



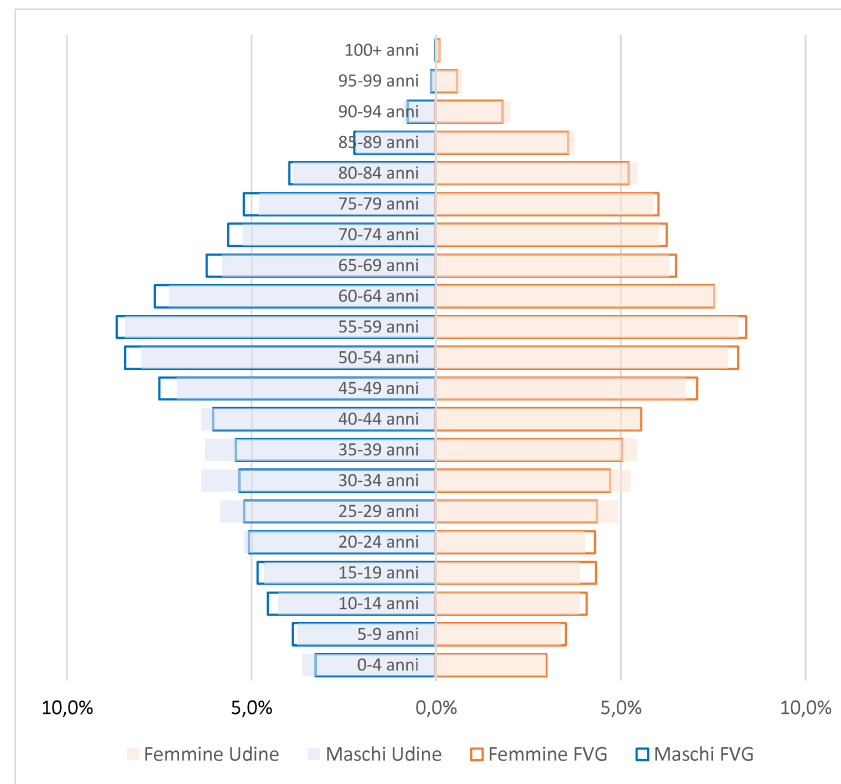
Popolazione residente a Udine (1° gennaio 2012-2025)



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



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

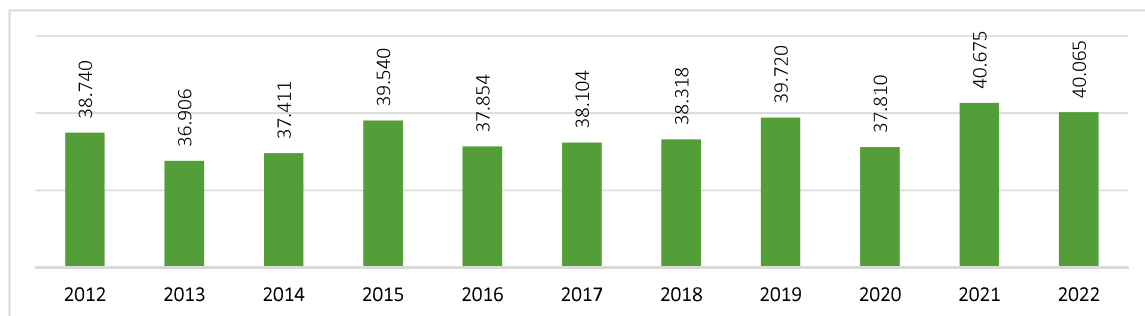


Fonte: ns elaborazione su dati Istat

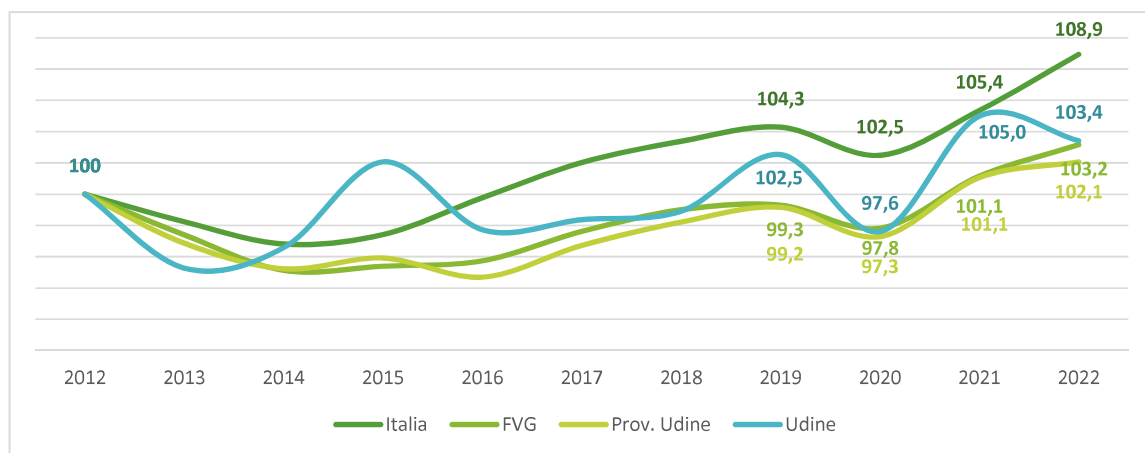
Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione: alcuni dati economici



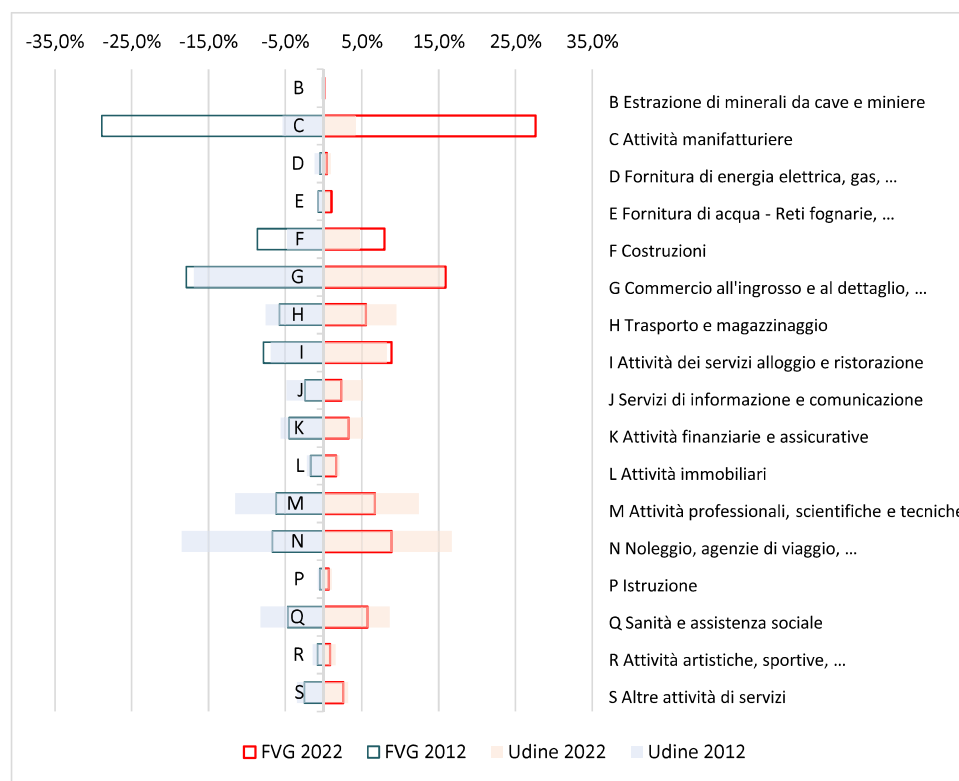
Numero di addetti a Udine (al 31 dicembre)



Evoluzione degli addetti (Numeri indice: 2012=100)



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

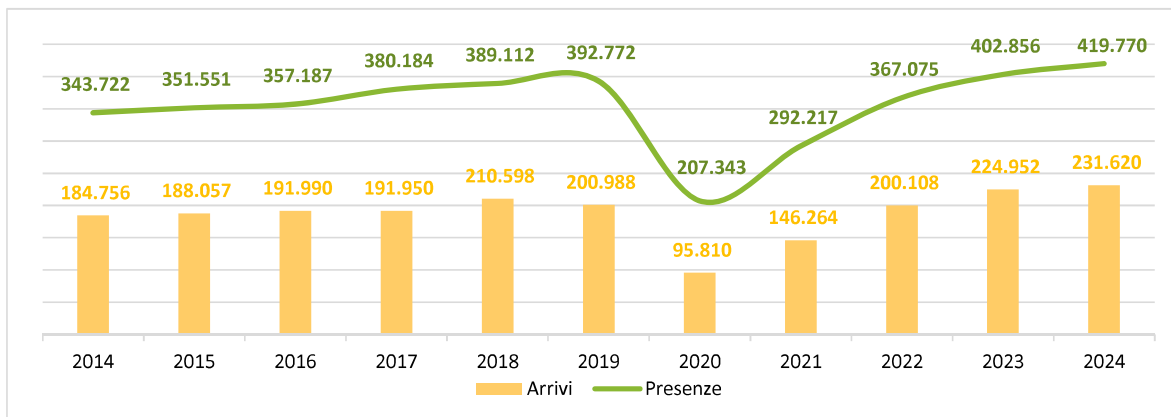


Fonte: ns elaborazione su dati Istat

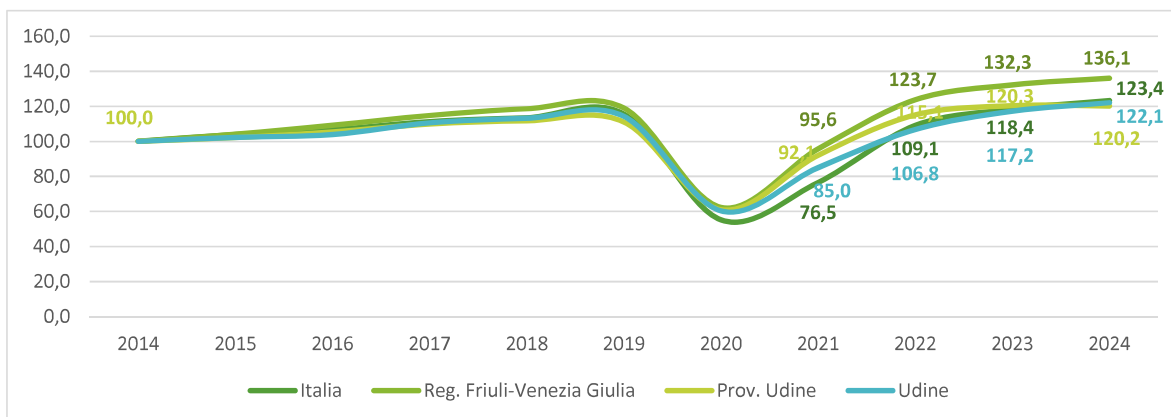
Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione: i flussi turistici



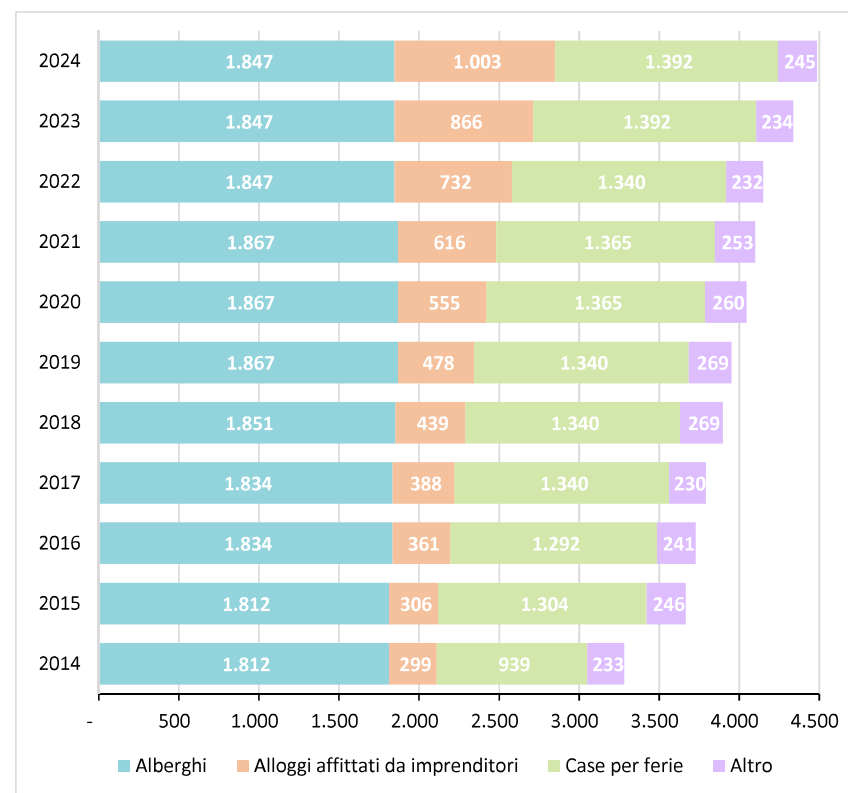
Arrivi e presenze a Udine



Evoluzione delle presenze (Numero indice: 2014=100)

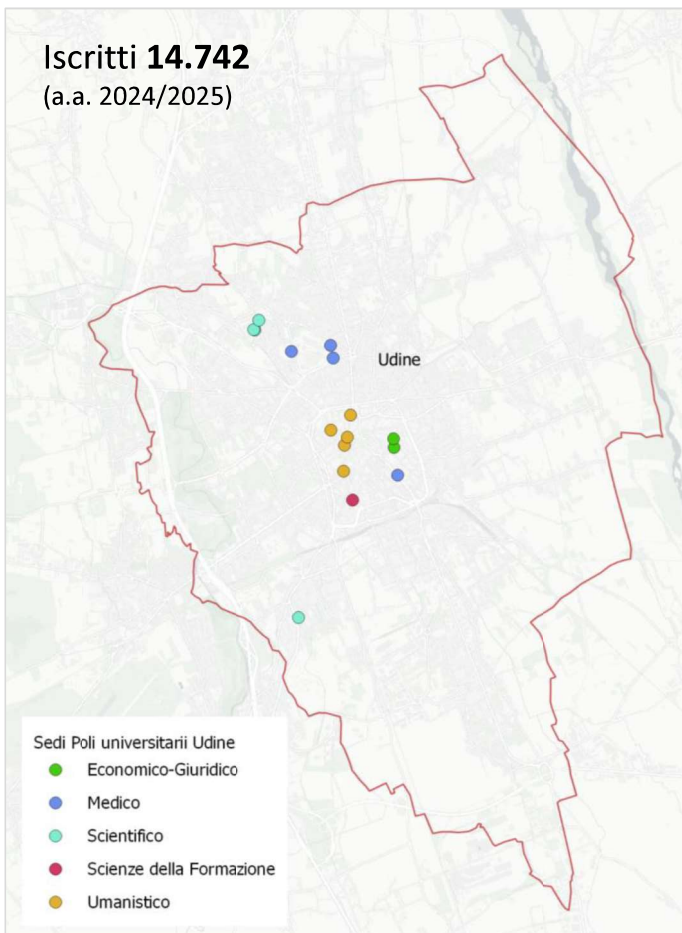
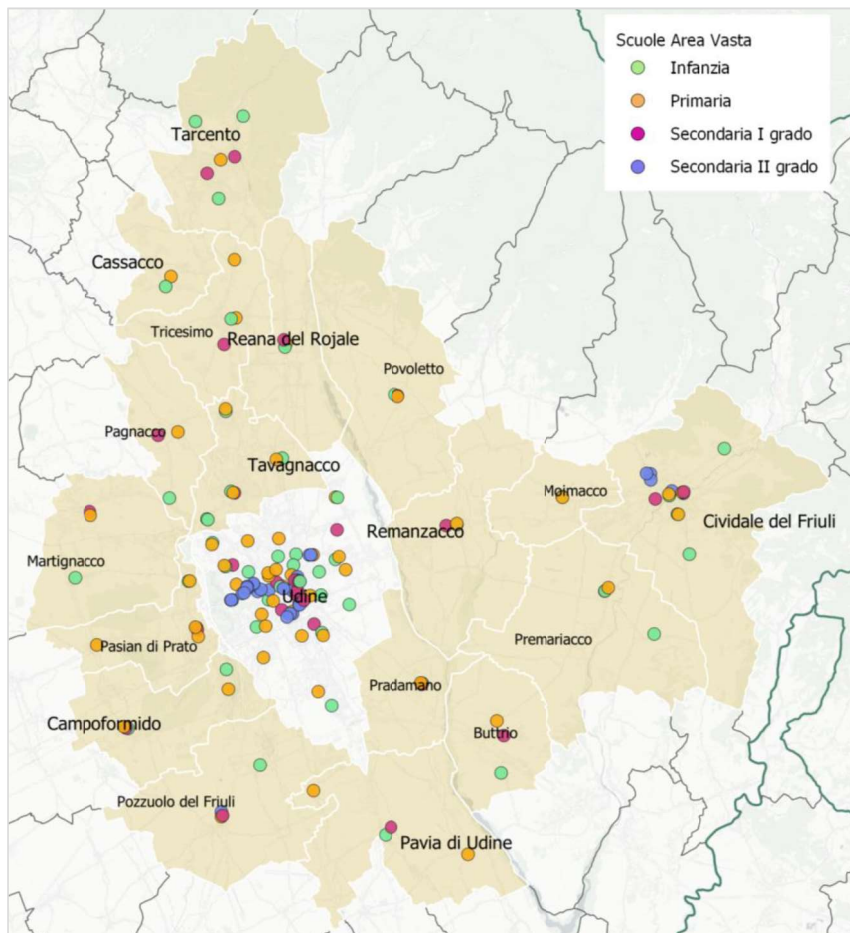


Numero di posti letto offerti dalle strutture ricettive di Udine

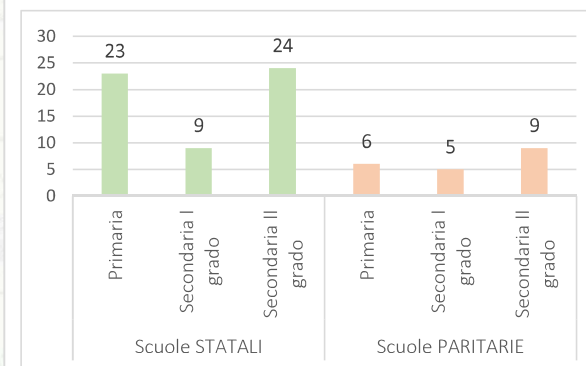


Arrivi: clienti arrivati nelle strutture ricettive. Presenze: numero di notti trascorse nelle strutture ricettive. Fonte: ns elaborazione su dati Istat

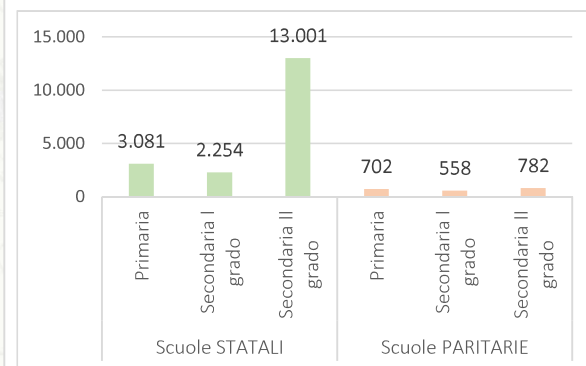
Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione: scuole e sedi universitarie



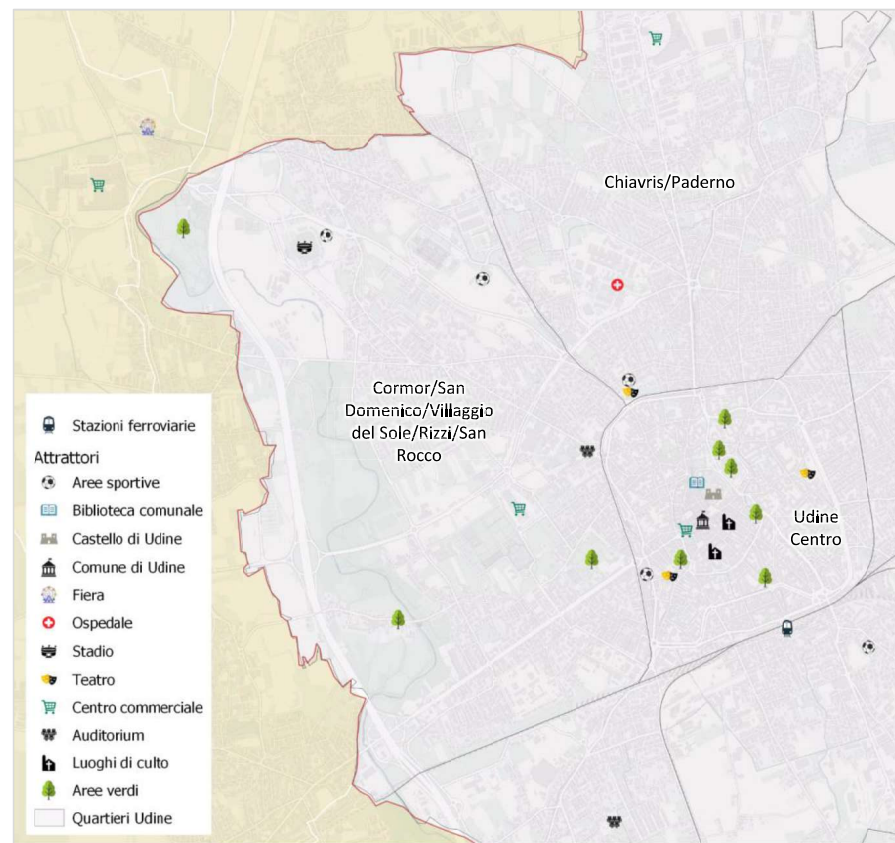
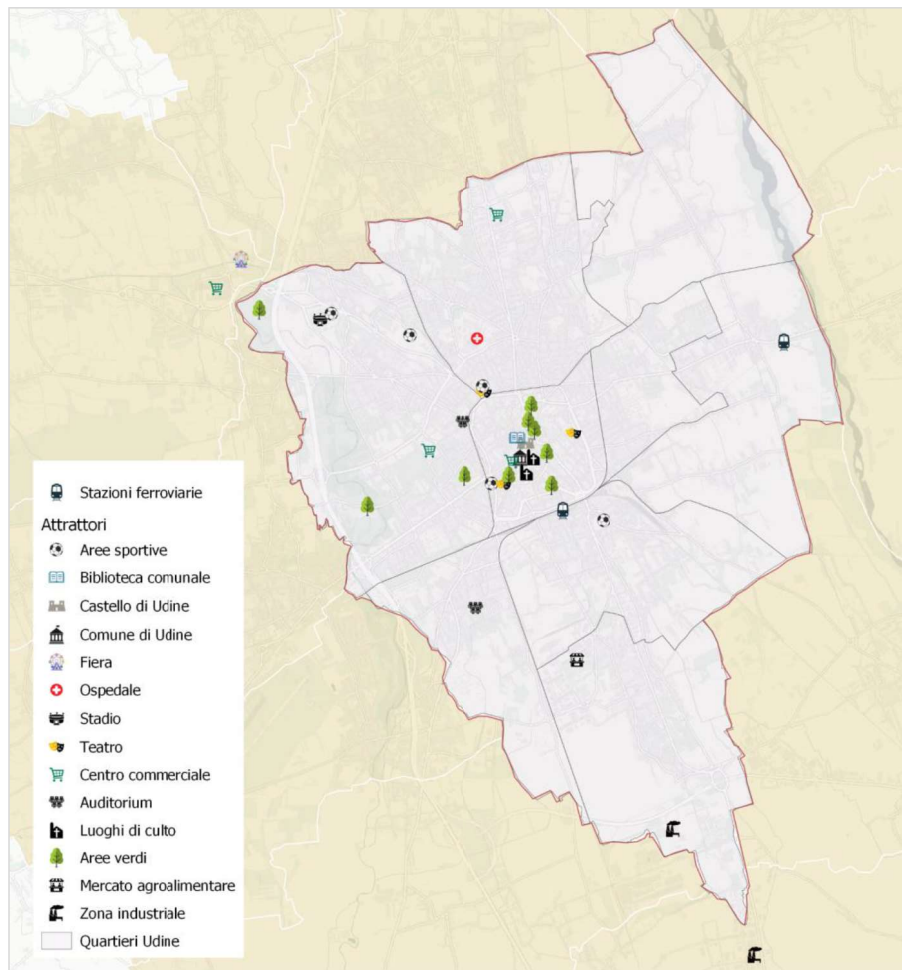
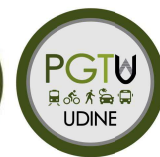
Scuole di Udine per tipologia e grado (anno scolastico 2023-2024)



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



Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione: attrattori



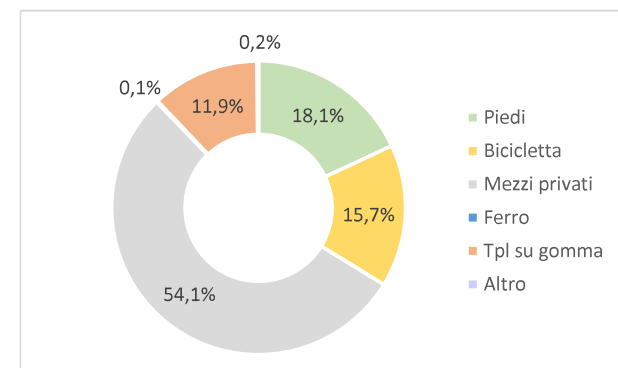
Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione: alcuni dati sul pendolarismo



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%

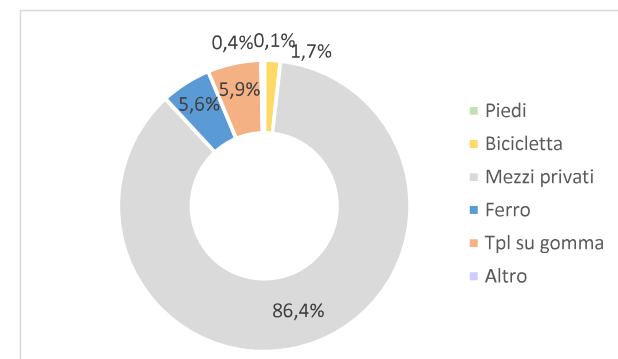
Mezzo prevalente per gli spostamenti «interni» a Udine



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

		Urbano	Urbano	Urbano	Extra-urbano	Extra-urbano	Extra-urbano	Totale
		Lavoro	Studio	Totale	Lavoro	Studio	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

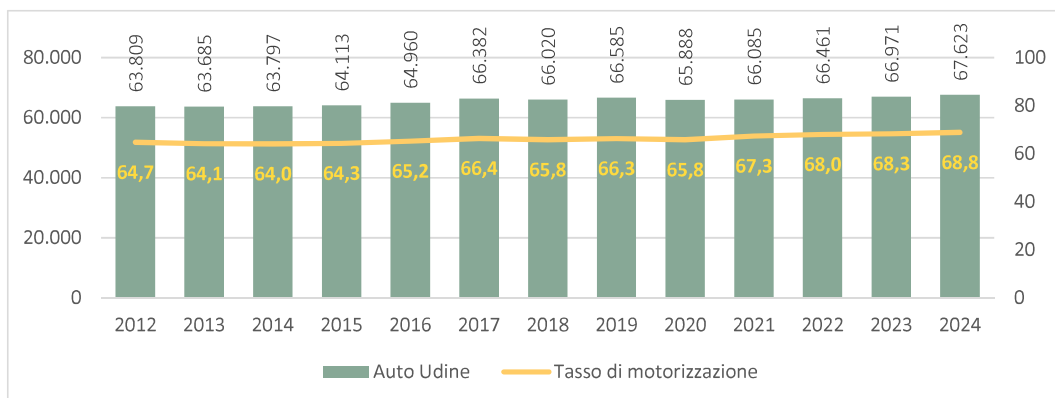


Fonte: ns elaborazioni su dati Istat

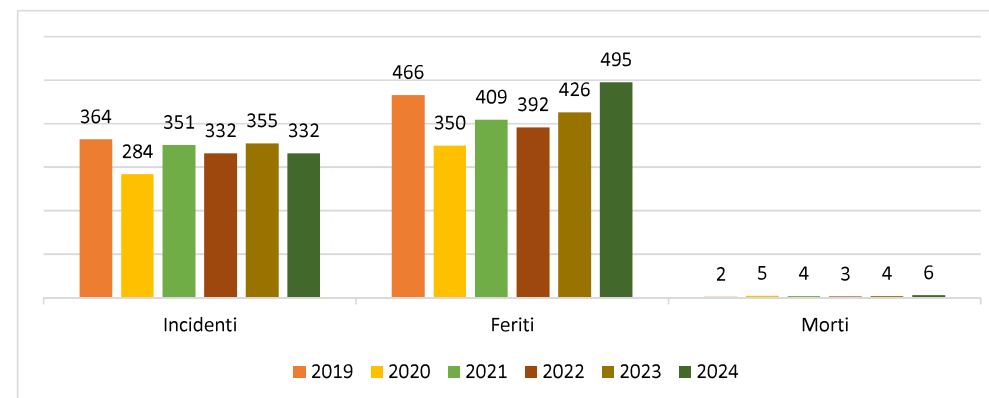
Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione: parco veicolare e incidentalità



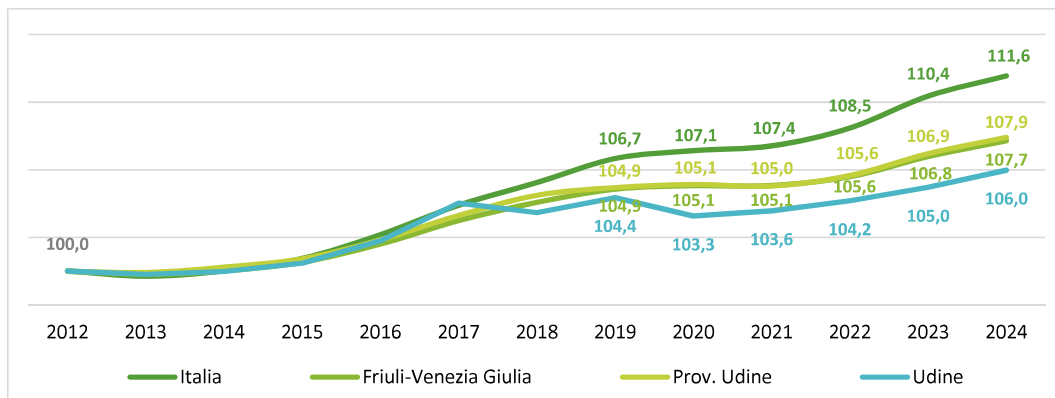
Automobili e tasso di motorizzazione a Udine



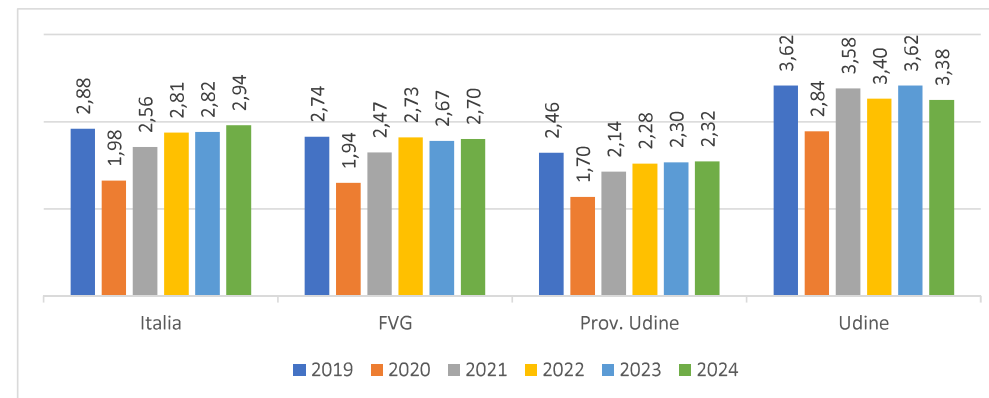
Incidenti stradali, feriti e morti a Udine



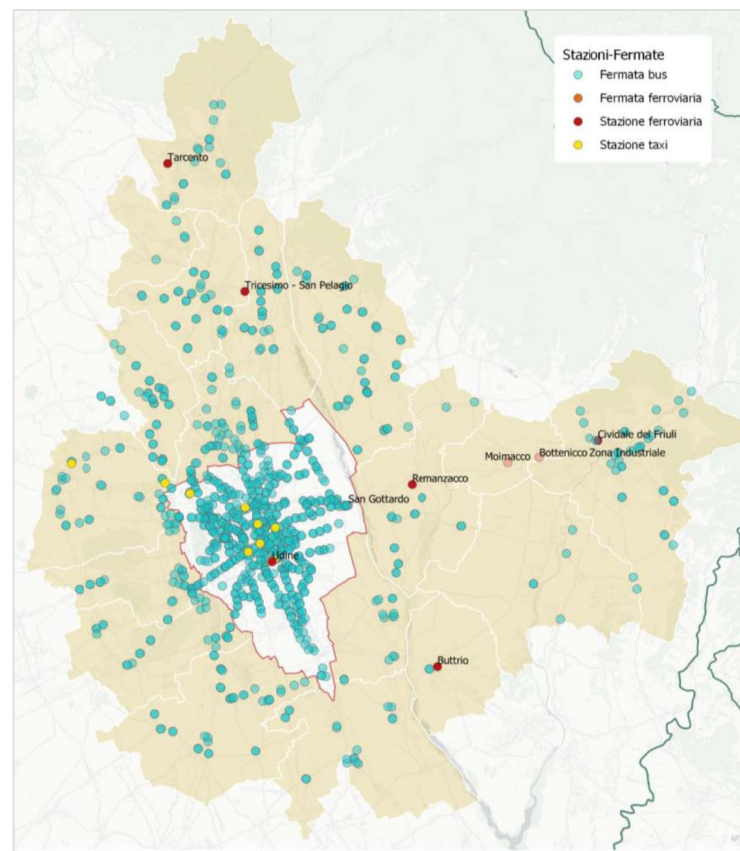
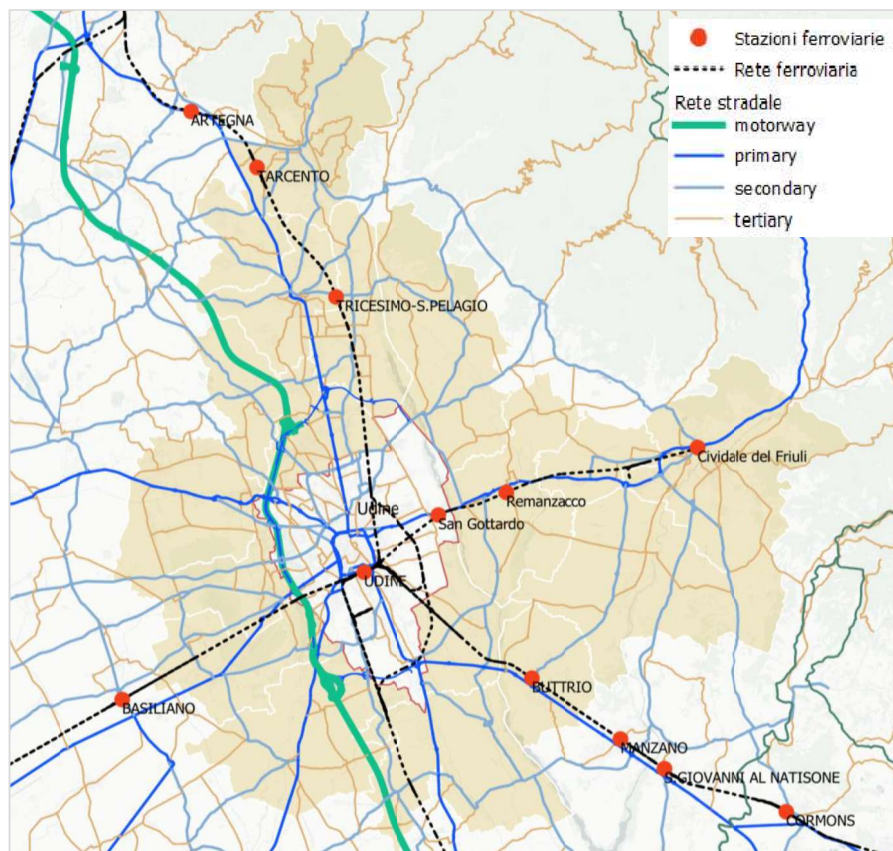
Evoluzione del numero di automobili (Numeri indice: 2012=100)



Tasso di incidentalità



Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione: offerta di trasporto



- ### Servizio urbano Udine
- gestito da Arriva Udine
 - serve anche i comuni di Tavagnacco, Campoformido, Pasian 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 Natisone
 - 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)

Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione:



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*

La definizione delle priorità: i 17 macro-obiettivi «minimi e obbligatori» indicati dalle linee guida ministeriali



EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ

- A1. Miglioramento del TPL
- A2. Riequilibrio modale della mobilità
- A3. Riduzione della congestione
- A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci
- 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

SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE

- B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi
- B2. Miglioramento della qualità dell'aria
- B3. Riduzione dell'inquinamento acustico

SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE

- C1. Riduzione dell'incidentalità stradale
- 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)
- D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza
- D3. Aumento del tasso di occupazione
- D4. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)

Indagine pubblica sulla mobilità di Udine (*online*): primi risultati

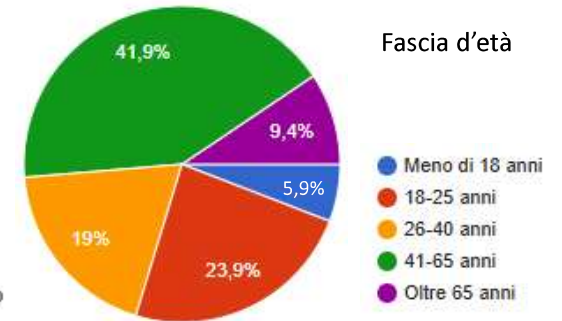
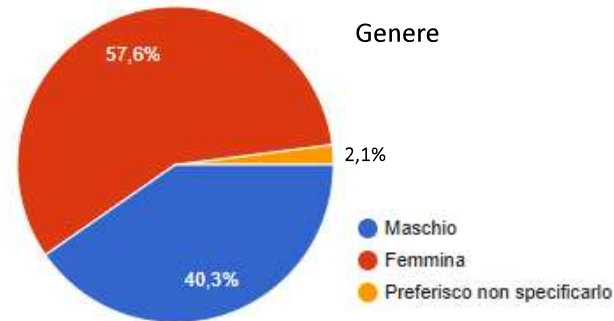


Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
Città di Udine

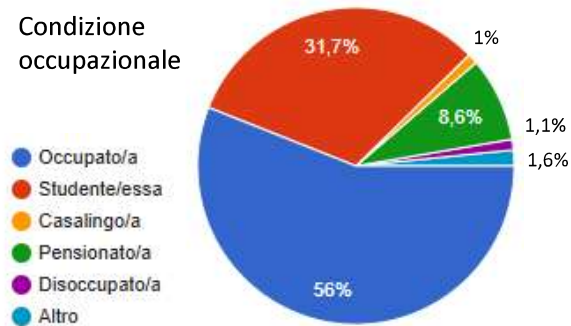
PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città di Udine

L'indagine è conclusa.
Grazie ai cittadini per la collaborazione al PUMS e al PGTU del Comune di Udine.
Per eventuali contributi scrivi a: pianimobilita@comune.udine.it

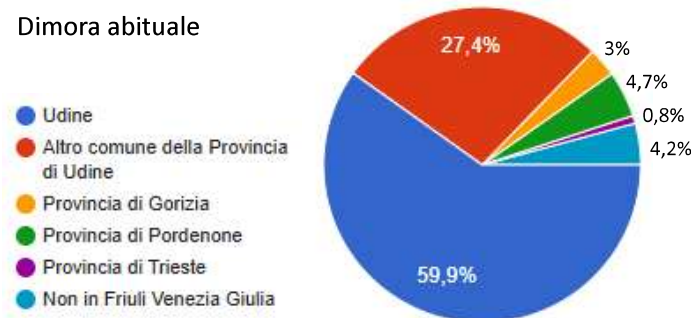
2.221
questionari
completati



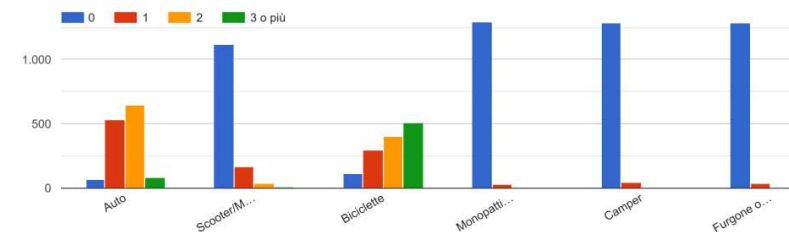
Condizione occupazionale



Dimora abituale



Quanti mezzi disponibili possiede o ha disposizione la sua famiglia?



I temi di discussione del Primo Tavolo di partecipazione



- Oggetto della discussione del Primo Tavolo di partecipazione è l'**analisi delle principali criticità** in tema di mobilità e trasporti di Udine e della sua area vasta, nonché il **quadro degli obiettivi del PUMS**, a partire dallo Schema prima presentato, con la finalità di:
 - (meglio) **calibrarli** sul contesto urbano e territoriale, alla luce degli elementi che emergono dal Quadro conoscitivo
 - (meglio) **raccordarli** agli obiettivi generali e alle strategie operative contenute negli altri documenti di pianificazione adottati dalle Amministrazioni, nonché degli **specifici interessi degli stakeholder**
 - indicare le **priorità** tra gli obiettivi del PUMS

