



Comune di Udine

Comun di Udin



PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS)

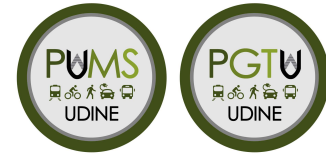
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)

**Udine si muove - Quadro conoscitivo e
prime evidenze**

Angela Chindemi (Isfort)

Udine, 02/04/2026

Dove siamo: il processo di redazione del PUMS



- 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

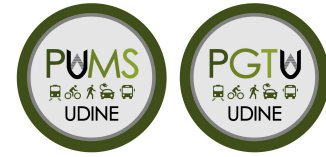
- Monitoraggio

Siamo a metà del percorso: abbiamo costruito la base conoscitiva, raccolto dati e ascoltato cittadini e stakeholder.

Il Piano vero e proprio arriva ora.



Come abbiamo lavorato



Lettura tecnica e istituzionale

Dati, amministrazione, gestori servizi, etc.

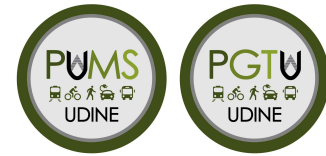
Cittadini

(indagine – percezione, criticità, bisogni)

Con gli attori del territorio

(stakeholder – confronto strutturato)

OUTPUT DELLA PRIMA FASE



1. Quadro conoscitivo

Che integra analisi, indagine cittadini e partecipazione

Analisi integrata del sistema

2. Obiettivi e strategie

Prima definizione degli obiettivi e delle strategie di Piano

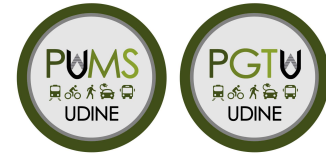
Definizione degli indirizzi di Piano

3. Valutazione ambientale

Avvio della valutazione ambientale strategica

Rapporto preliminare Ambientale

Gli elementi del quadro conoscitivo



Sono state analizzate le seguenti **componenti**:

- **1. Quadro pianificatorio e programmatico di riferimento**
 - Europeo, nazionale
 - Regionale, locale
- **2. Contesto territoriale**
 - Inquadramento territoriale e socio-economico
 - Offerta di reti e servizi di trasporto
 - **Domanda di mobilità**
- **3. Sintesi interpretativa ed evidenze principali del sistema**
 - Criticità e impatti generati dal settore dei trasporti
 - **Analisi SWOT**

Questa fase costruisce la base conoscitiva e interpretativa su cui si fondano obiettivi e strategie.

Quali sono le principali evidenze?

Una città compatta in un territorio diffuso

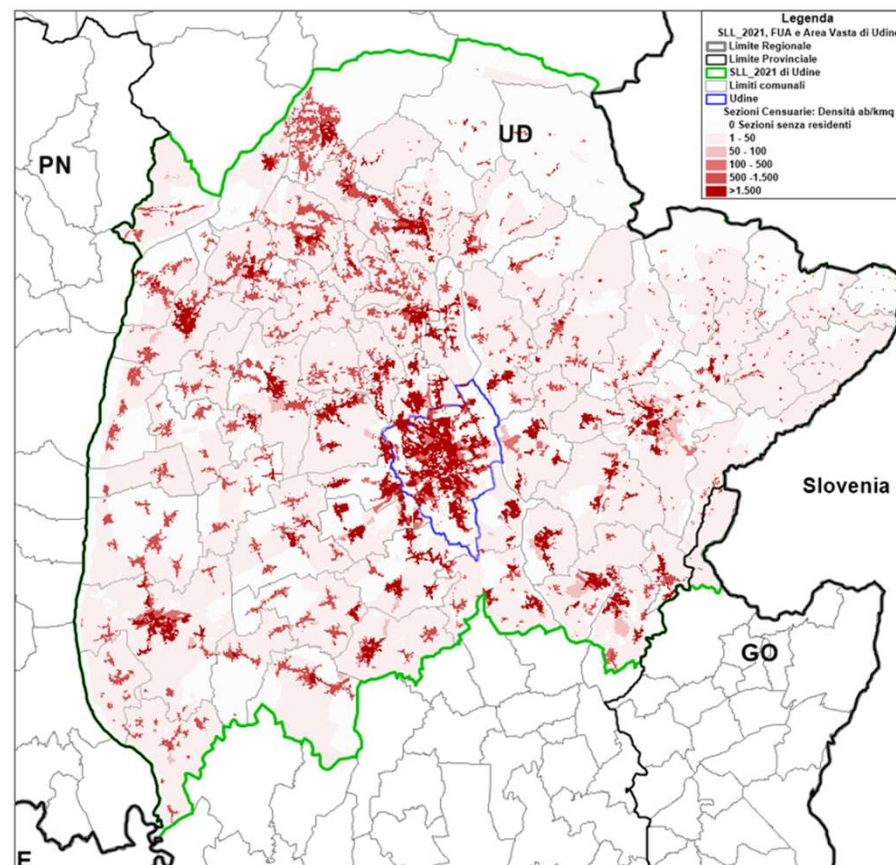


Le prime evidenze indicano e confermano alcuni punti chiave della città di Udine:

- Struttura insediativa compatta
- Territorio diffuso
- SLL di Udine: 12° per estensione; 20° per popolazione

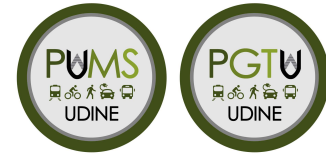
- ❑ **SLL di Udine: 66 comuni; 355 mila abitanti** di cui Udine accoglie il 27%
- ❑ **Area Vasta: 19 comuni contermini; 213.000 abitanti** di cui Udine accoglie il 46%

SLL Udine: densità residenziale ab/kmq

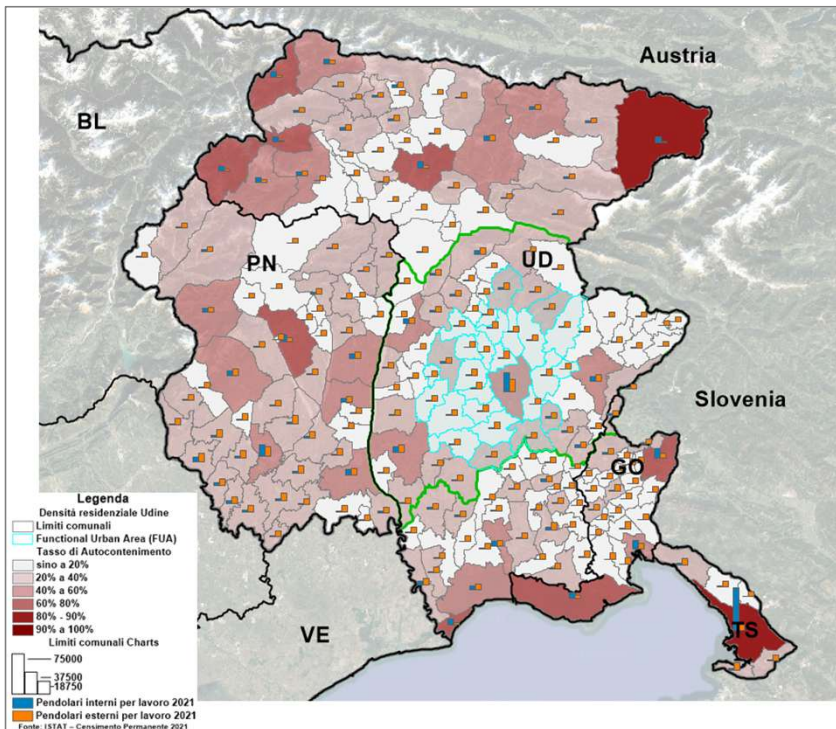


Fonte: ns elaborazioni su dati Istat

Udine: un polo che attrae e genera mobilità ogni giorno

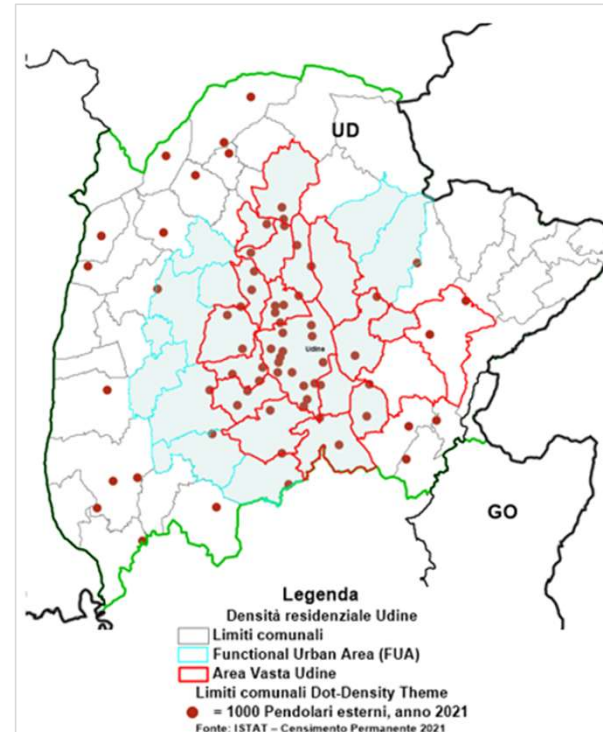


Capacità di trattenere la mobilità



Fonte: ns elaborazioni su dati Istat

Flussi verso l'esterno



Udine non è un sistema chiuso

- flussi concentrati nei comuni di prima corona
- criticità nelle connessioni con l'area vasta

Solo i residenti di Udine generano oltre 50.000 spostamenti giornalieri per lavoro e studio

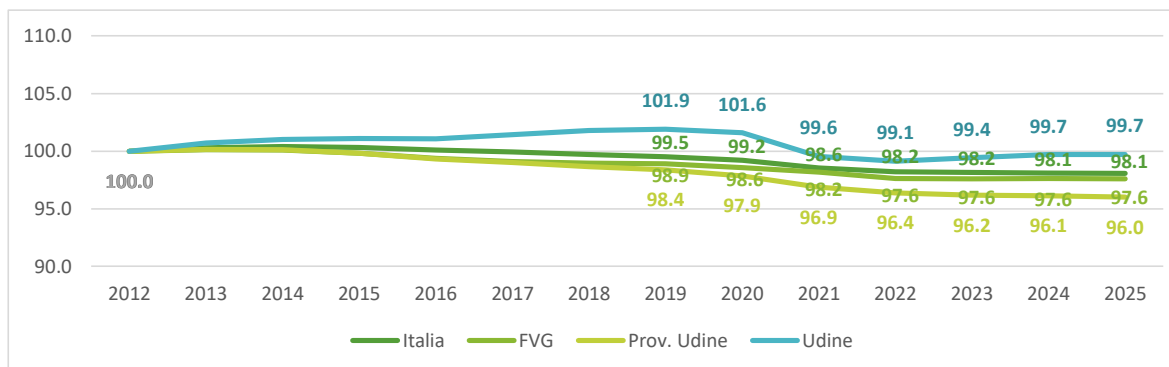
Una domanda generata e attratta da funzioni e popolazione



Popolazione

- Struttura demografica stabile
- invecchiamento progressivo

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



Polo terziario di servizi

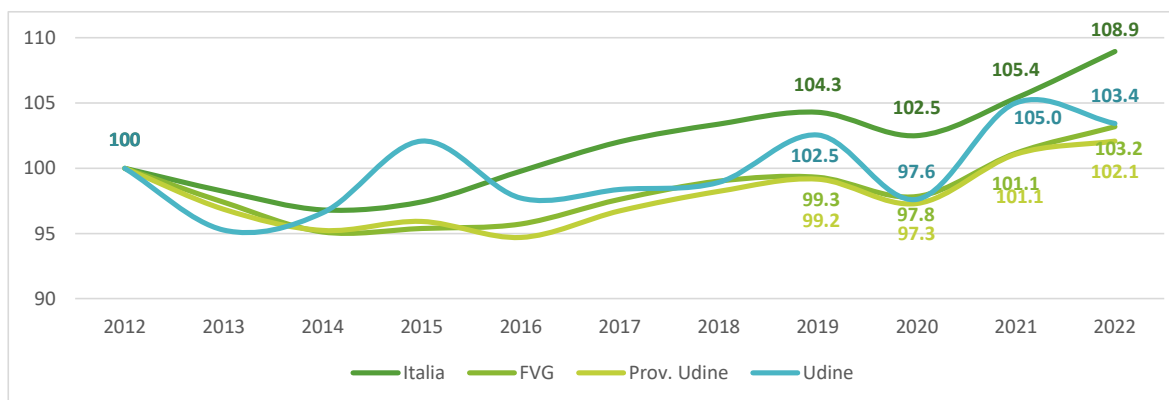
1. Servizi pubblici e alla persona
2. Servizi urbani e commerciali
3. Servizi avanzati

Trend in atto

- crescita degli addetti
- Crescita domanda e offerta turistica

Udine si configura come un polo terziario, principalmente centrato su servizi, istruzione e funzioni urbane.

Evoluzione degli addetti (Numeri indice: 2012=100)



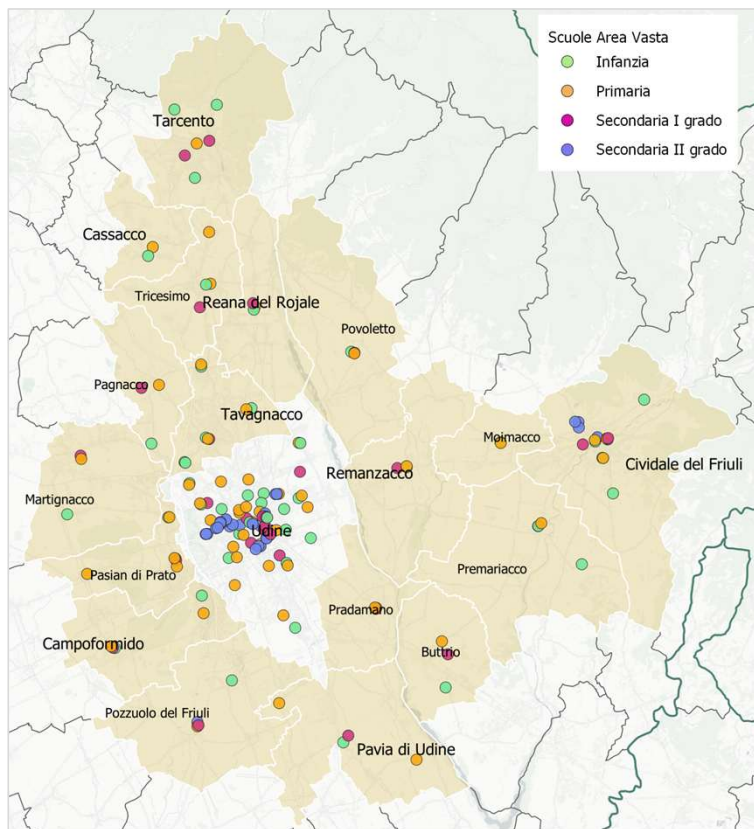
Udine: polo attrattore oggi, con domanda in evoluzione

Polo universitario regionale e nodo della mobilità studentesca



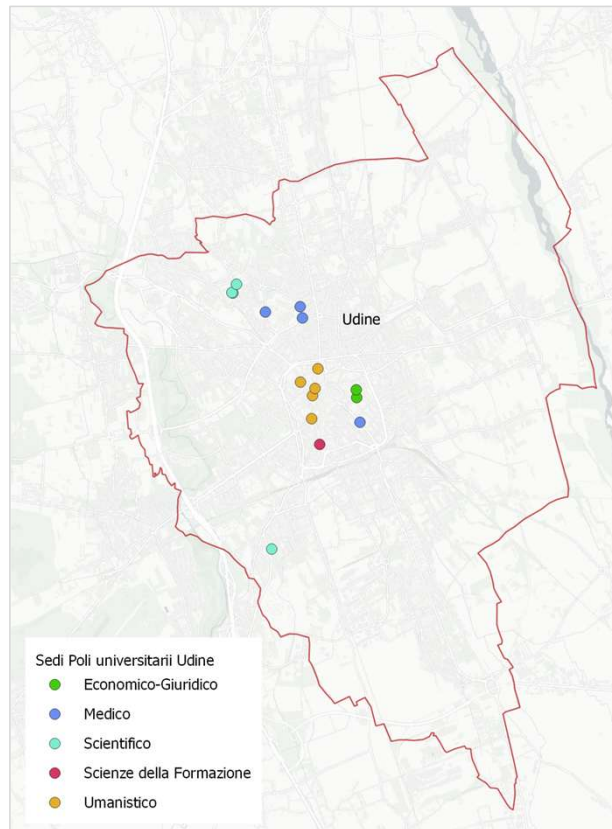
Isritti scuole superiori **13.800**

(a.a. 2024/2025)



Isritti universitari **14.742**

(a.a. 2024/2025)



Oggi 28.000 utenti potenziali

Udine Polo dominante:

86% degli studenti delle scuole superiori della EDR sono iscritti negli istituti della città;

Trend demografici

-47% infanzia e primaria (2017–2025)

-8% secondaria

riduzione futura della domanda scolastica

Fonte: ns elaborazione su dati MIUR e <https://inspire-geoportal.ec.europa.eu>

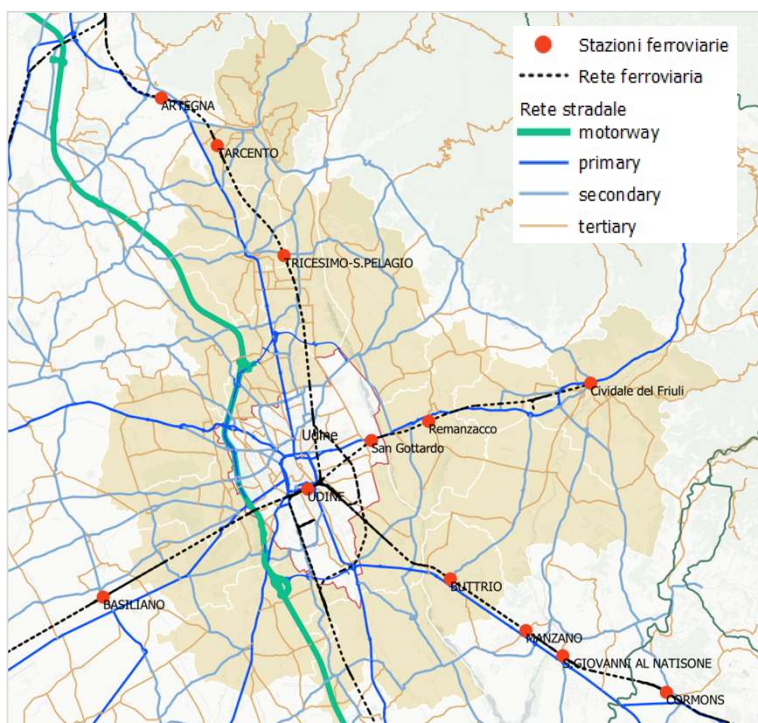
Udine: un nodo strategico della rete TEN-T



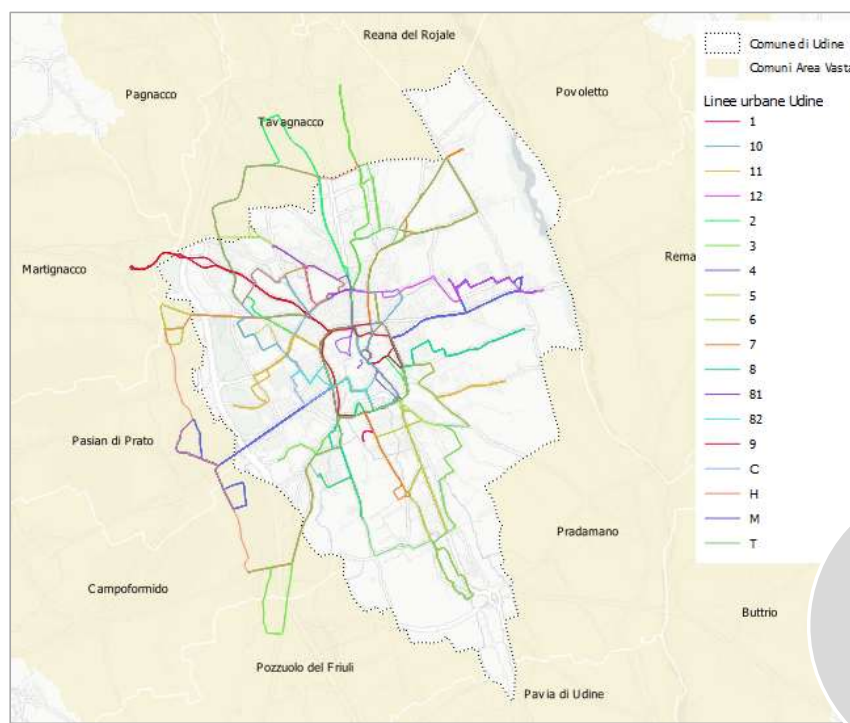
La capacità attrattiva di Udine non è casuale: è riconosciuta come **nodo urbano della rete TEN-T del corridoio baltico**.

La rete TEN-T è la rete europea delle principali infrastrutture di trasporto e dei nodi urbani strategici

Rete ferroviaria e rete stradale principale



Rete linee TPL urbane

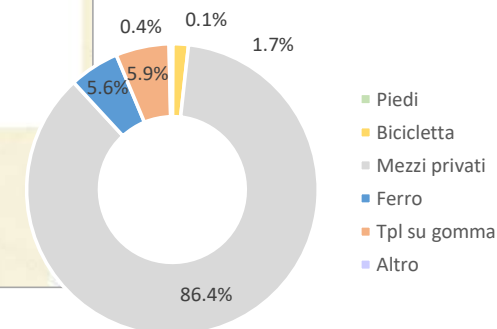


Sistema multimodale presente, ma forte dipendenza dall'auto.

Auto dominante negli spostamenti sovracomunali **(86,4%)**;

TPL e ferro rilevanti per studio in ingresso;

Mobilità attiva significativa solo negli spostamenti interni (32%).



Uso del TPL e pressione dell'auto



A Udine il TPL è utilizzato, ma la pressione dell'auto resta elevata

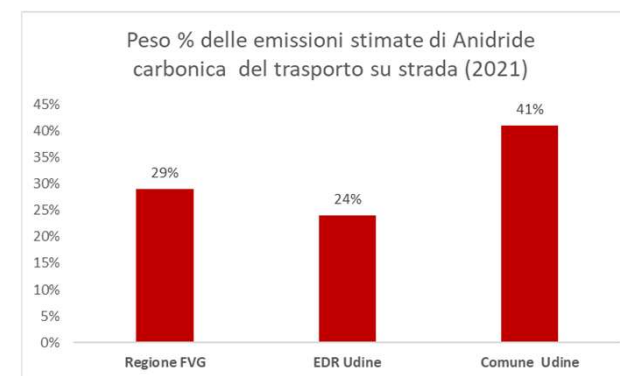
- domanda TPL in crescita su un'offerta inferiore alla media
- impatto ambientale del parco veicolare superiore alla media

Indicatori di trasporto pubblico

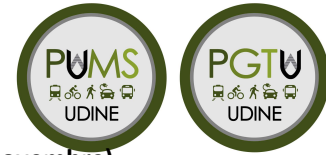
Indicatori di domanda e offerta di trasporto pubblico	Passeggeri trasportati TPL (per abitante) *			Offerta TPL (posti*km per abitante)
	2019	2023	Var % 2019-2023	2023
Pordenone	49,6	18,5	-62,7	1.813
Udine	116,2	137,6	+18,4	3.388
Gorizia	23,1	22,4	-3,0	1.062
Trieste	347,0	333,4	-3,9	6.205
Media capoluoghi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

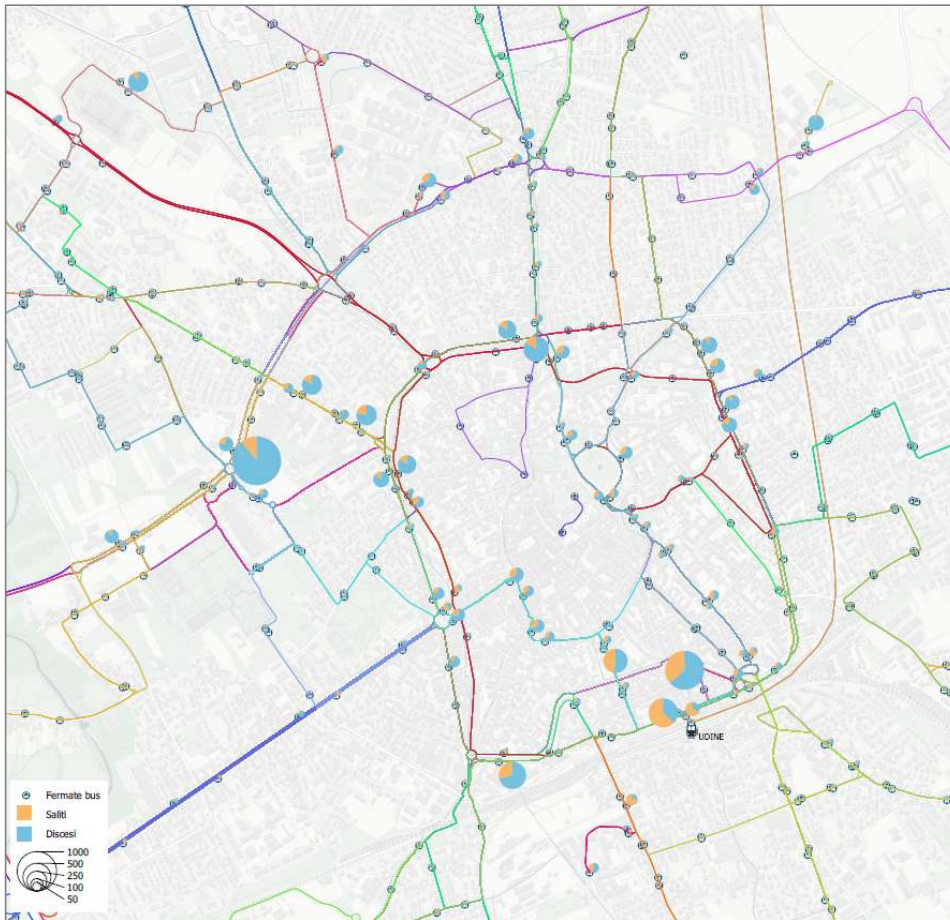
Indicatori di mobilità privata nei Capoluoghi metropolitani (2023)	Densità piste ciclabili (km per 100 kmq)	Tasso di motorizzazione MOTO (per 1.000 ab.)	Indice potenziale inquinante delle auto**
Pordenone	134,2	88	107,5
Udine	88,9	96	112,6
Gorizia	34,7	126	121,5
Trieste	30,1	231	117,9
Media capoluoghi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



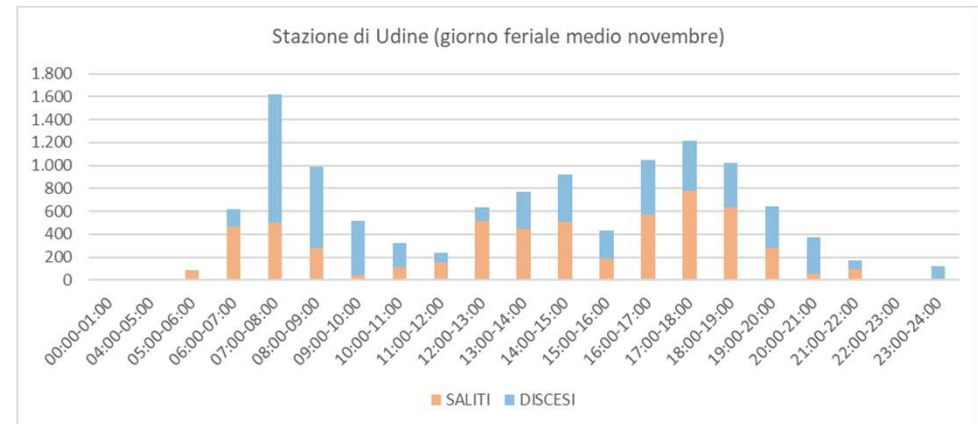
Uso del sistema di mobilità: domanda non omogenea



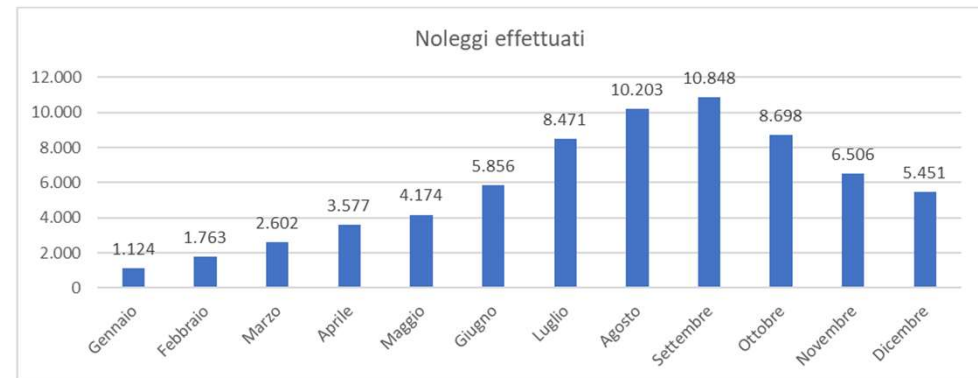
Passeggeri saliti e discesi per fermata (feriale, 07:00-09:00)



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



Numero totale di noleggi mensili bike sharing (2025)

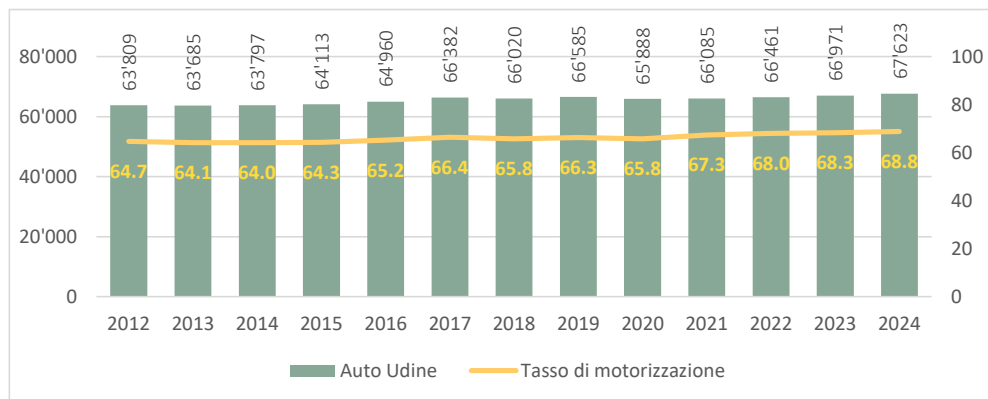


Sistema di mobilità squilibrato: criticità e impatti

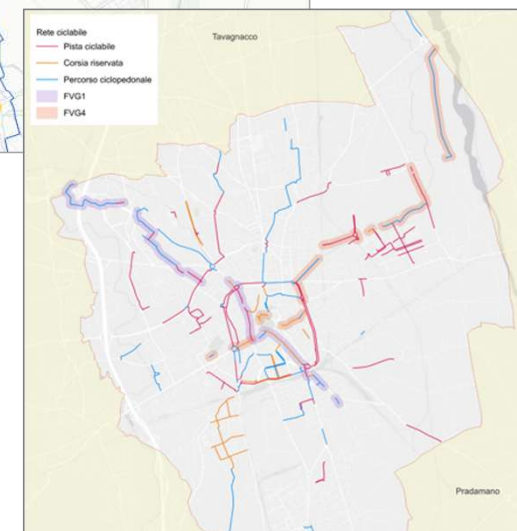
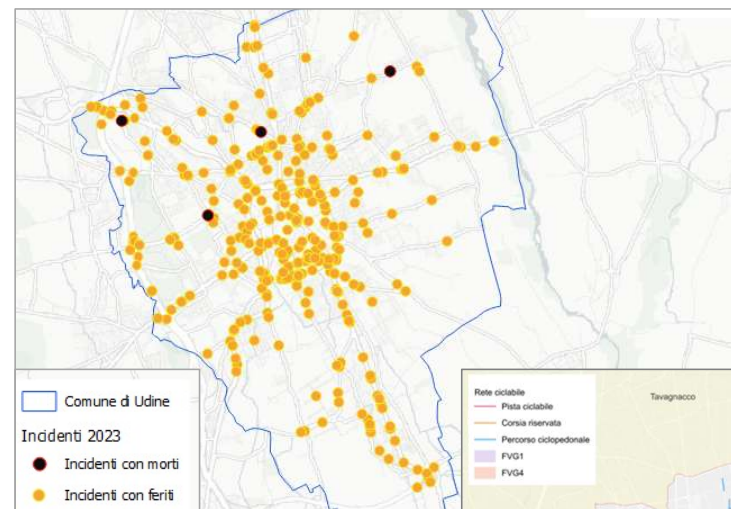


Forte dipendenza dall'auto:

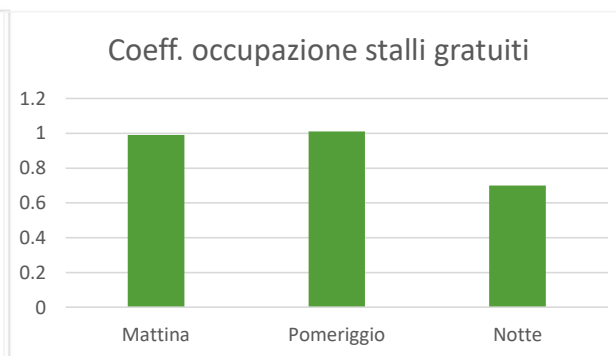
Elevata motorizzazione con trend in crescita



Sicurezza stradale e continuità della rete ciclabile

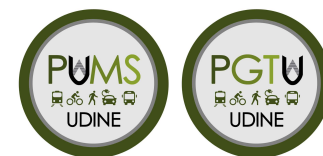


Sistema della sosta squilibrato: pressione su strada, capacità non pienamente utilizzata



Il contributo dei cittadini: percezioni e priorità

Chi ha partecipato all'indagine



- oltre **2.200 risposte** valide
 - partecipazione ampia e diversificata
 - coinvolti residenti e city users
 - Campione ampio e trasversale
- forte partecipazione della popolazione attiva (18–65 anni)
 - maggiore presenza femminile, tipica delle indagini sulla mobilità quotidiana
 - partecipazione significativa di utenti non residenti → **Udine come polo attrattore**

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

I risultati non rappresentano solo i residenti, ma l'insieme delle persone che ogni giorno vivono e utilizzano la città.

Come si muovono le persone: una domanda non uniforme



1. Domanda polarizzata

- centro e poli attrattori
- maggiore concentrazione dei city users

2. Domanda complessa e differenziata

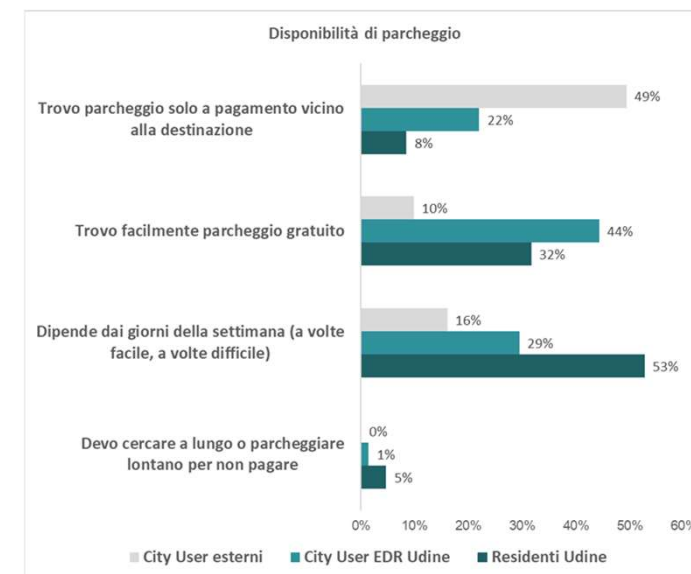
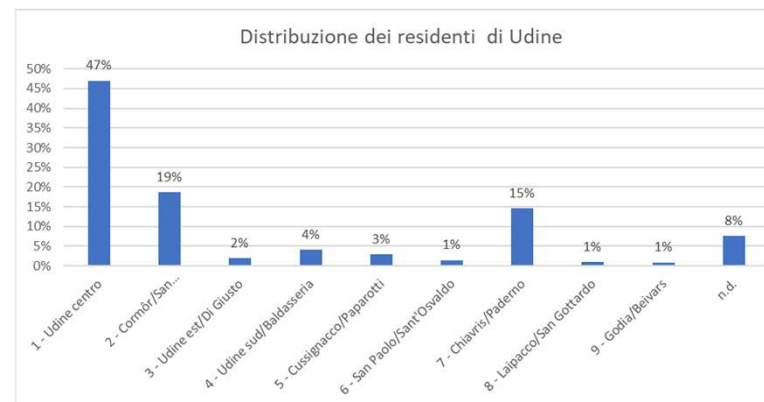
- spostamenti concatenati (soprattutto donne)
- mobilità quotidiana complessa e non lineare
- profilo differenziato per età, condizione e provenienza

3. Scelte guidate da fattori concreti

- auto → rapidità e flessibilità
- TPL → economicità
- mobilità attiva → qualità/ambiente

3. Esperienza concreta del sistema

- sosta disponibile ma non sempre accessibile
- ricerca, distanza, pagamento



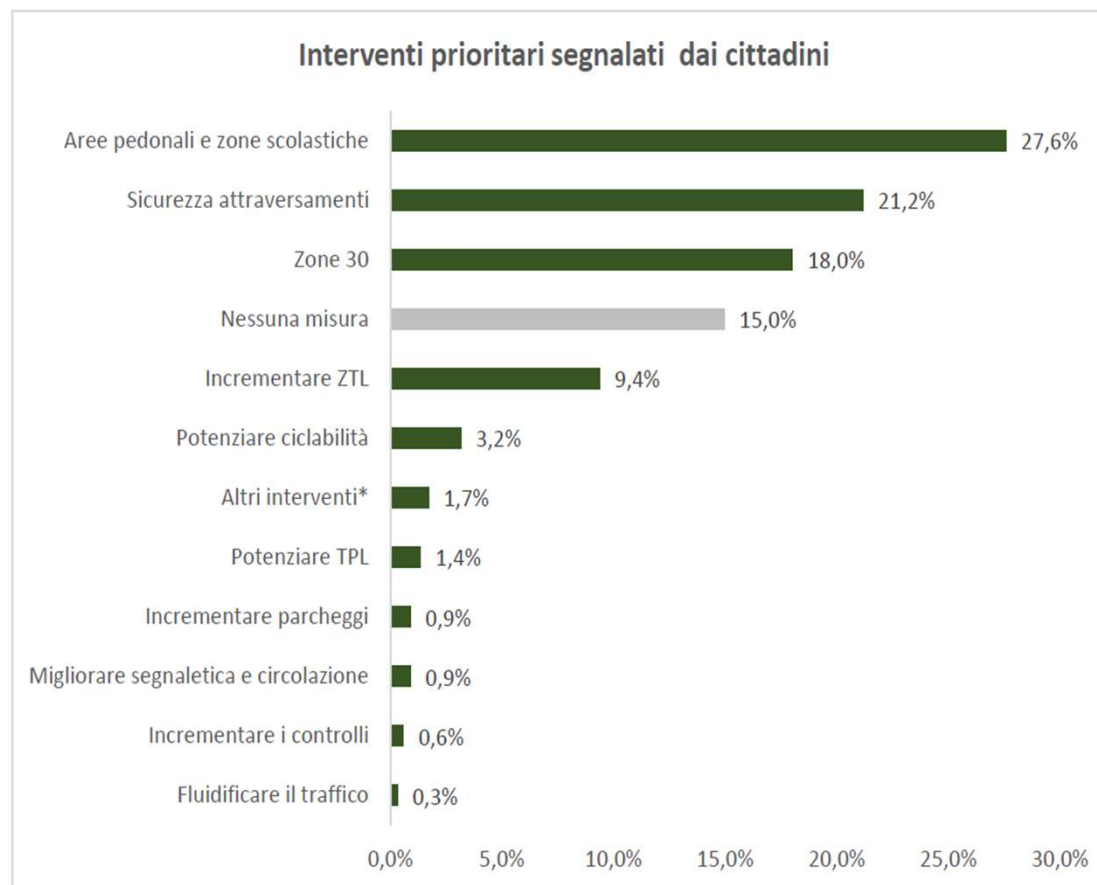
Cosa chiedono i cittadini

1/2



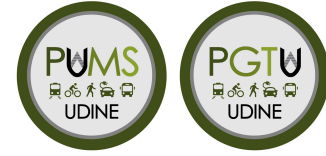
I cittadini chiedono sicurezza e qualità urbana, non più capacità stradale

- Sicurezza stradale e attraversamenti tra le priorità principali
- Richiesta di moderazione del traffico (Zone 30, ZTL)
- Attenzione a qualità dello spazio pubblico e aree pedonali
- Domanda ancora limitata ma potenziale per mobilità alternativa



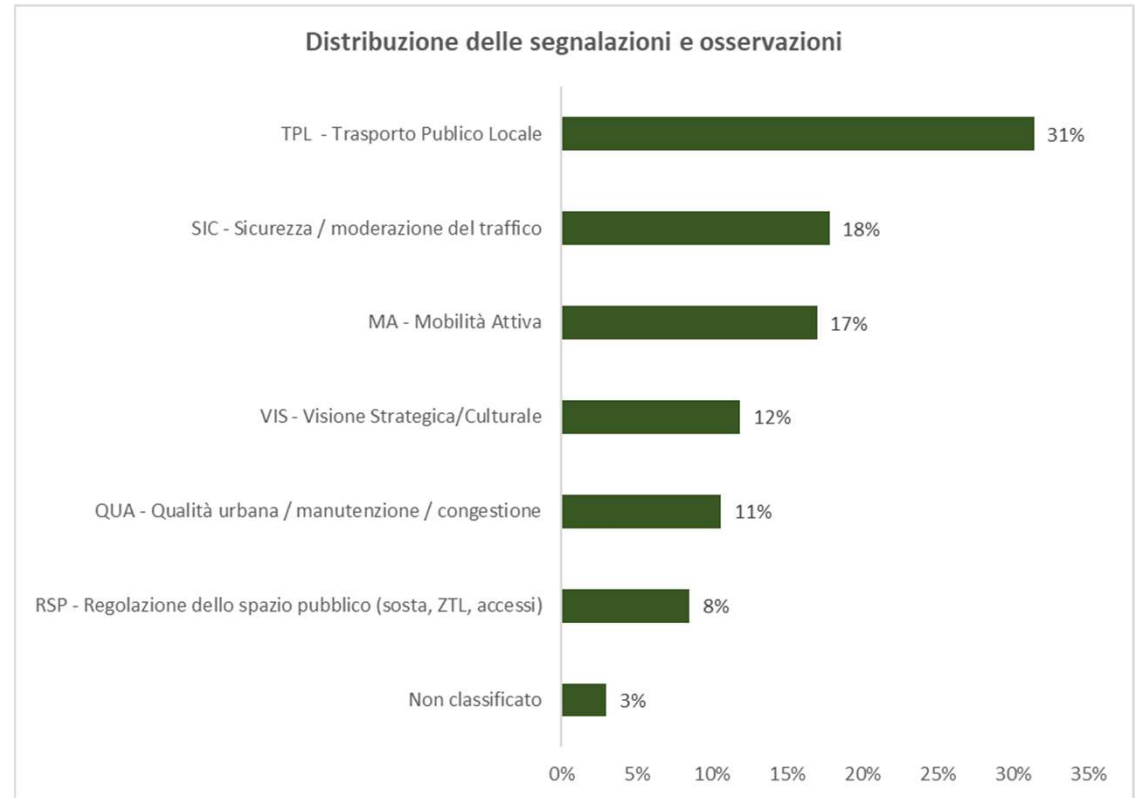
Cosa chiedono i cittadini

2/2



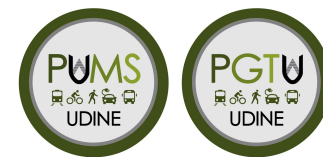
Le 257 segnalazioni spontanee evidenziano una concentrazione delle criticità in specifici nodi e corridoi della città:

- nel centro storico e ambito ZTL (accessibilità, sosta, sicurezza);
- nei principali assi e nodi di adduzione (gestione della circolazione);
- nei poli attrattori (stazione, università, scuole), con problemi di TPL e sicurezza;
- lungo alcuni corridoi urbani (sicurezza e velocità);
- nei quartieri residenziali, con richieste legate a sicurezza locale e qualità dello spazio pubblico

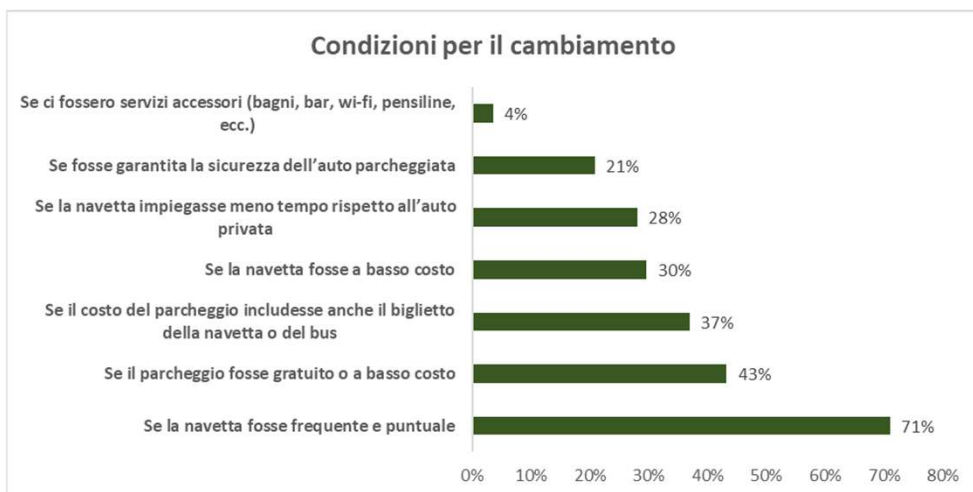


Condizioni per il cambiamento della mobilità

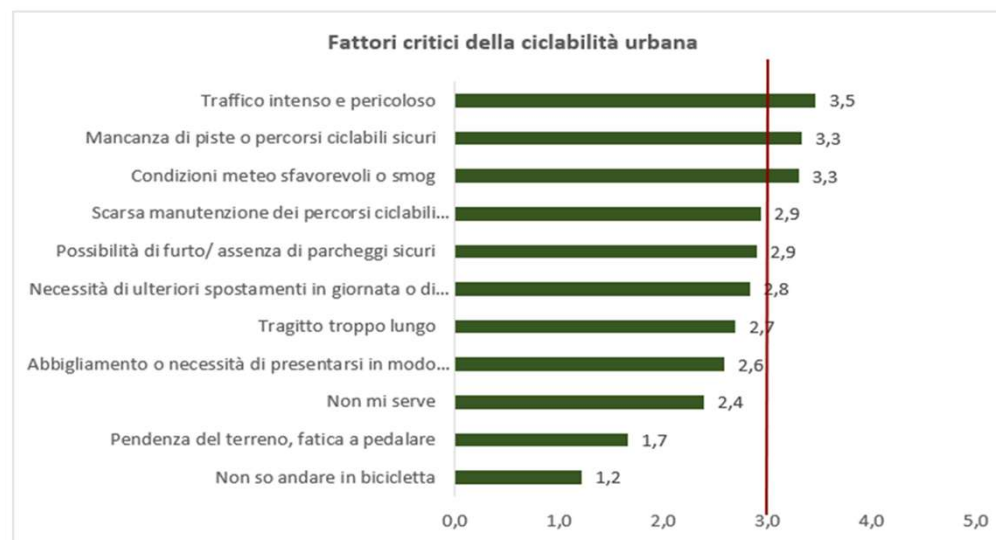
Leve e barriere al cambiamento



Interscambio: leve



Ciclabilità: barriere



SWOT DOMANDA DI MOBILITA' RETE VIARIA



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

SWOT CICLABILITA' E SOSTA



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

SWOT SHARING MOBILITY



Sharing mobility

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

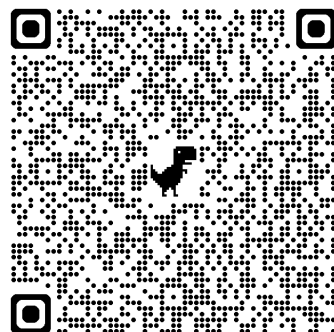
Rischio di sottoutilizzo e di frammentazione dell'offerta. Possibile rallentamento degli investimenti e criticità strutturali del settore, soprattutto per il car sharing

Il percorso continua



I materiali presentati oggi costituiscono la sintesi della base conoscitiva del Piano.

Tutti i documenti, i dati e gli approfondimenti saranno progressivamente resi disponibili nella pagina dedicata al PUMS del Comune di Udine.



Il PUMS è un processo aperto e in continua costruzione.



Comune di Udine

Comun di Udin



PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (*PUMS*)

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (*PGTU*)

**Il Processo Partecipativo realizzato e la
rimodulazione degli Obiettivi**

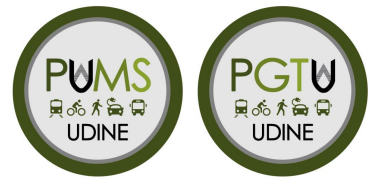


Carlo Carminucci (Isfort)



Udine, 02/04/2026

La centralità della partecipazione nelle Linee guida ministeriali di redazione del PUMS



• 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.

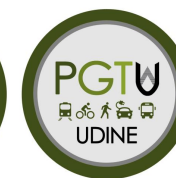
• Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

• 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	Completata
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 PGTV	Preparazione e presentazione di documenti di sintesi tecnica	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	5 incontri effettuati: 10, 11, 17 dicembre 2025, 29 gennaio 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 nel mese di giugno 2026
Evento di Urbanistica tattica sulle proposte relative alle strade scolastiche e rilascio «Report dell'esito»	Discussione pubblica	Da programmare nei mesi di maggio/giugno 2026

La restituzione dei risultati dell'intero processo

Linea di attività	Metodologia	A che punto siamo
Incontro di discussione pubblica sui risultati del Quadro Conoscitivo e della Partecipazione di Prima fase	Preparazione, presentazione e discussione pubblica di documenti di sintesi tecnica	2 aprile 2026
Incontro pubblico intermedio per la presentazione dei risultati e rilascio del documento Bilancio Partecipativo		Da programmare nei mesi di novembre/dicembre 2026



Un'ampia partecipazione al primo ciclo di incontri

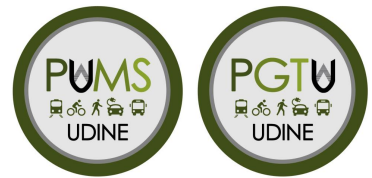


5 Tavoli online di «dialogo strutturato» della durata media di 2 ore e mezza con la **partecipazione complessiva di circa 70 soggetti** tra Stakeholder, Comuni, Istituti scolastici e Mobility Manager Aziendali

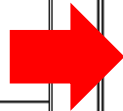
- ❑ Primo Tavolo (10 dicembre 2025): **14 stakeholder**
- ❑ Secondo Tavolo (11 dicembre 2025): **18 stakeholder**
- ❑ Terzo Tavolo (17 dicembre 2025) dedicato ai Comuni dell'area vasta e ai principali attori istituzionali: **11 soggetti istituzionali**
- ❑ Quarto Tavolo, dedicato (29 gennaio 2026) dedicato agli Istituti Scolastici: **15 Istituti scolastici**
- ❑ Quinto Tavolo (29 gennaio 2026) dedicato ai Mobility Manager Aziendali: **11 MMA**



La rimodulazione degli Obiettivi del PUMS/PGTU dopo il contributo dei Tavoli (1/2)



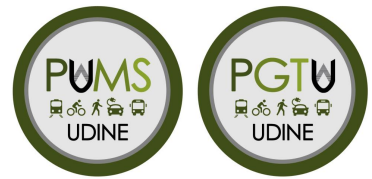
A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A1. Miglioramento del TPL (esempi di intervento)
	A2. Riequilibrio modale della mobilità (esempi di intervento)
	A3. Riduzione della congestione (esempi di intervento)
	A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci (esempi di intervento)
	A5. 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) (esempi di intervento)
	A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano (esempi di intervento)
B. Sostenibilità energetica ed ambientale	B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi (esempi di intervento)
	B2. Miglioramento della qualità dell'aria (esempi di intervento)
	B3. Riduzione dell'inquinamento acustico (esempi di intervento)



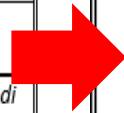
Aree di interesse	Macro-obiettivi
A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A1. Miglioramento del TPL, anche attraverso la revisione e la maggiore copertura degli orari per intercettare le nuove esigenze del mondo scolastico e più in generale dei diversi segmenti della domanda di mobilità
	A2. 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) (esempi di intervento)
	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
B. Sostenibilità energetica ed ambientale	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
	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 (esempi di intervento)
	B3. Riduzione dell'inquinamento acustico (esempi di intervento)



La rimodulazione degli Obiettivi del PUMS/PGTU dopo il contributo dei Tavoli (2/2)



C. Sicurezza della mobilità stradale	C1. Riduzione dell'incidentalità stradale <i>(esempi di intervento)</i>
	C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti <i>(esempi di intervento)</i>
	C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti <i>(esempi di intervento)</i>
	C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65) <i>(esempi di intervento)</i>
D. Sostenibilità socio-economica	D1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica) <i>(esempi di intervento)</i>
	D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza <i>(esempi di intervento)</i>
	D3. Aumento del tasso di occupazione <i>(esempi di intervento)</i>
	D4. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato) <i>(esempi di intervento)</i>

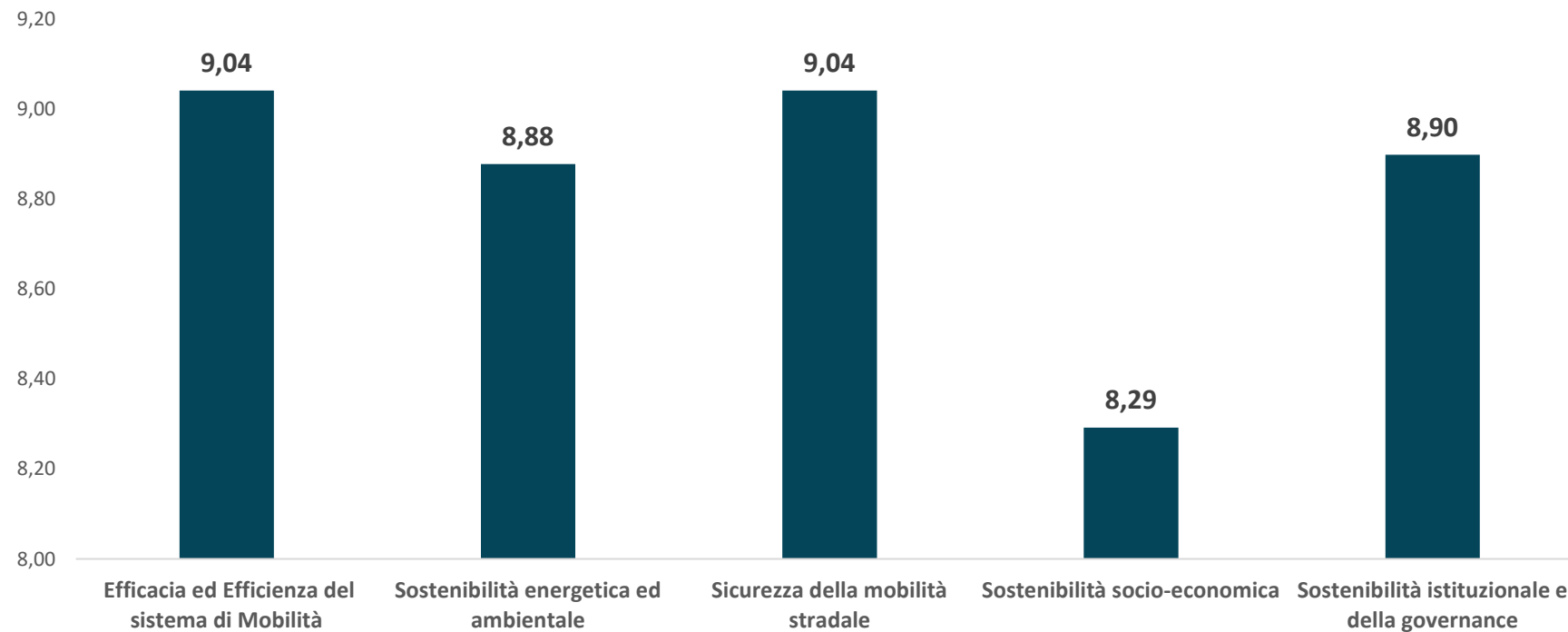


C. Sicurezza della mobilità stradale	C1. Riduzione dell'incidentalità stradale, con priorità agli assi radiali di accesso e ai poli scolastici, mediante moderazione del traffico e messa in sicurezza dei nodi critici
	C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti <i>(esempi di intervento)</i>
	C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti <i>(esempi di intervento)</i>
	C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65) <i>(esempi di intervento)</i>
D. 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.

Le priorità assegnate dagli partecipanti ai Tavoli alle macro-dimensioni della mobilità sostenibile



Per ogni macro-dimensione è stato assegnato un punteggio di rilevanza 1-10



Prossimi passi



L'avvio del percorso

Linea di attività	Metodologia	A che punto siamo
Analisi della documentazione territoriale di riferimento	Raccolta informazioni e analisi desk	Completata
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

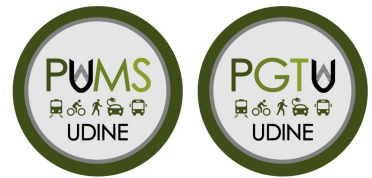
Linea di attività	Metodologia	A che punto siamo
Convegno di presentazione del percorso di redazione PUMS e PGTV	Preparazione e presentazione di documenti di sintesi	Incontro pubblico di presentazione realizzato il 29 ottobre 2025
Indagine online su comportamenti di mobilità e valutazione degli obiettivi 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	5 incontri effettuati: 10, 11, 17 dicembre 2025, 29 gennaio 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 nel mese di giugno 2026
Evento di Urbanistica tattica sulle proposte relative alle strade scolastiche e rilascio «Report dell'esito»	Discussione pubblica	Da programmare nei mesi di maggio/giugno 2026

La restituzione dei risultati dell'intero processo

Linea di attività	Metodologia	A che punto siamo
Incontro di discussione pubblica sui risultati del Quadro Conoscitivo e della Partecipazione di prima fase	Preparazione, presentazione e discussione pubblica di documenti di sintesi	2 aprile 2026
Incontri pubblico finale per la presentazione dei risultati e rilascio del documento Bilancio Partecipativo		Da programmare nei mesi di novembre/dicembre 2026



(per memoria) La partecipazione come processo continuo e il coinvolgimento dei cittadini



La realizzazione di **indagini online** sui temi discussi con gli stakeholder:

1

- 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 pianimobilita@comune.udine.it, sia di tipo informale (social network) per raccogliere domande, osservazioni, valutazioni a cui verranno assicurati adeguati feedback.

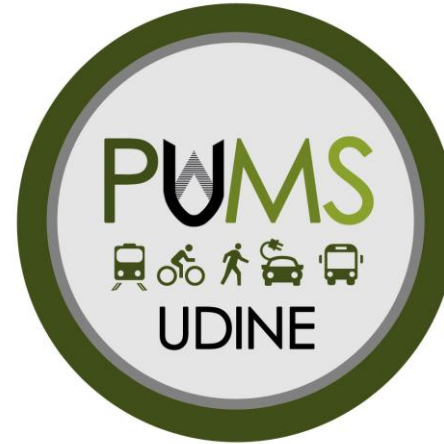
3

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



GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

**Il Processo Partecipativo realizzato e la
rimodulazione degli Obiettivi**

Carlo Carminucci (Isfort)

Udine, 02/04/2026





Comune di Udine

Comun di Udin



PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE (*PUMS*)

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (*PGTU*)

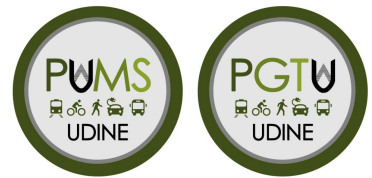
**Le Strategie per la definizione degli
Scenari di Piano e i prossimi passi**



Ivan Uccelli (TRT Ingegneria)

Udine, 02/04/2026

I macro-obiettivi

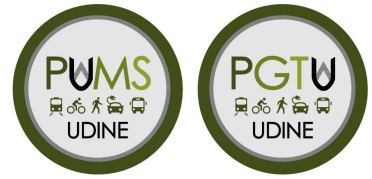


Aree di interesse	Macro-obiettivi
Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	A1. Miglioramento del TPL, anche attraverso la revisione e la maggiore copertura degli orari per intercettare le nuove esigenze del mondo scolastico e più in generale dei diversi segmenti della domanda di mobilità
	A2. 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

Aree 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



I target



Il PUMS deve confrontarsi con una serie di **target minimi** il cui raggiungimento dipende, in tutto o in parte, dalla pianificazione del sistema della mobilità e dalle modalità di espressione della domanda di mobilità:

- In ambito **comunitario**: Direttiva 2008/50/CE, Programma FITfor55, ...
- In ambito **nazionale**: Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana ed extraurbana, Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima, ...
- In ambito **regionale**: Legge regionale FVGGreen, Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile, ...



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
	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
	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



I target



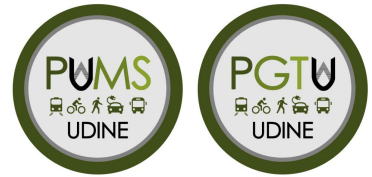
Obiettivo	Valore target normativo	Riferimento
b.3 - Riduzione dell'inquinamento acustico	0% residenti esposti a >65 dBA (Lden)	DPR n.30 marzo 2004, n. 142
	0% residenti esposti a >55 dBA (Lnight)	DPR n.30 marzo 2004, n. 142
c.3 - Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti con morti 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

I target minimi saranno poi integrati con la definizione di ulteriori **target specifici** riferiti alle strategie e alle azioni messe in campo dal PUMS di Udine e riferiti, ad esempio, a:

- ripartizione modale degli spostamenti
- livelli di congestione
- accessibilità e capillarità del TPL
- tassi di motorizzazione
- offerta di mobilità sostenibile
- ...



Le strategie del PUMS

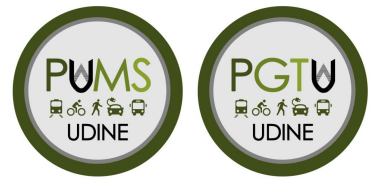


Le **strategie per il PUMS** sono state individuate sulla base di tre capisaldi:

- gli obiettivi selezionati, definiti alla luce della ricognizione dello stato di fatto e delle risultanze della prima fase del **processo partecipativo**
- i riferimenti alle **indicazioni** del livello europeo, nazionale e regionale
- la coerenza con gli strumenti di **pianificazione strategica** (cfr. quadro pianificatorio e programmatico di riferimento)



Le strategie del PUMS



1 Integrare **mobilità, territorio e ambiente** a scala urbana e di area vasta

2 Pianificare la mobilità in una **prospettiva decennale** garantendo impatti già misurabili nel medio periodo

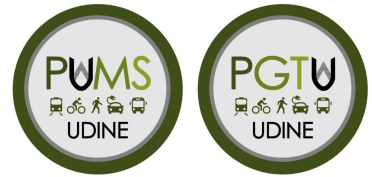
3 Rafforzare il sistema della **mobilità collettiva**, l'intermodalità e la multimodalità

4 Favorire lo shift modale verso la **mobilità attiva**

5 Ridurre la **dipendenza dall'auto privata** e ottimizzare l'uso dello spazio urbano



Le strategie del PUMS



6 Riqualificare e rendere inclusivo lo **spazio pubblico**

7 Rendere Udine una “**città a rischio zero**” attraverso una strategia sistematica sulla sicurezza stradale

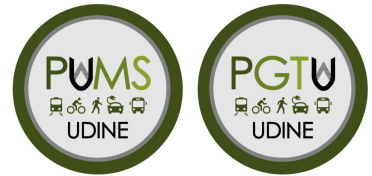
8 Migliorare la **logistica urbana** e ridurre gli impatti dell’ultimo miglio

9 Contribuire all’obiettivo di **decarbonizzazione** del settore dei trasporti

10 Guidare la **digitalizzazione** e l’**automazione** dei sistemi di mobilità



Criteri per la costruzione degli scenari



Le politiche e le misure che saranno individuate dal PUMS saranno organizzate in «**Scenari**»

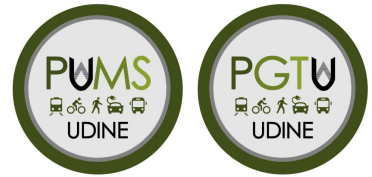
Ogni scenario costituisce l'insieme di **interventi tra loro coerenti** in grado di **operare in modo sinergico**, dando concretezza alla definizione di mobilità sostenibile

La costruzione degli scenari del PUMS terrà conto:

- degli esiti della ricostruzione del **quadro conoscitivo**
- delle risultanze del **percorso di partecipazione** (prima fase e **seconda fase**)
- dello **scenario evolutivo** di medio-lungo periodo nel contesto udinese
- delle **strategie**
- delle **migliori pratiche** attivate tanto in ambito nazionale che europeo
- della **dimensione temporale** del piano – azioni di breve (3 anni), medio (5 anni) e lungo termine (10 anni)



Valutazione degli scenari



Gli scenari individuati nel PUMS saranno sottoposti a:

Valutazione tecnico-trasportistica

Di tipo comparativo, confronterà tra loro i vari scenari

Valutazione ambientale strategica

Integra considerazioni ambientali nei piani e programmi di sviluppo

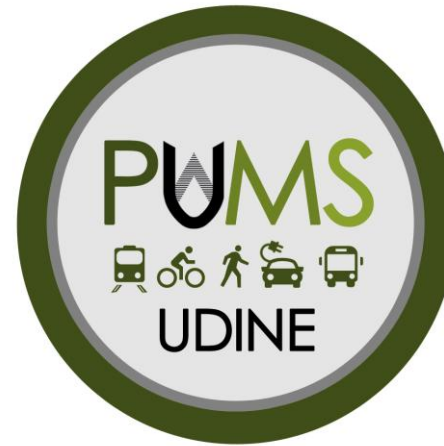
L'esito delle valutazioni permetterà di **selezionare** uno solo degli Scenari Alternativi di Piano (definito «**Scenario del PUMS**»), ovvero lo scenario maggiormente in grado di traguardare gli obiettivi di sostenibilità tecnica e ambientale





Comune di Udine

Comun di Udin



GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

**Le Strategie per la definizione degli
Scenari di Piano e i prossimi passi**

Ivan Uccelli (TRT Ingegneria)

Udine, 02/04/2026

