



**UDINE**  
Sentirsi a casa



# PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO DEL COMUNE DI UDINE

*Allegato 2: Resoconto della 1° fase di partecipazione  
Versione finale*



<b>Progetto</b>	Redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di Udine
<b>Titolo documento</b>	Allegato 2 – Resoconto delle attività di partecipazione della 1° Fase
<b>Nome del file</b>	All2_PUMS_PGTU_Resoconto Partecipazione
<b>Stato documento</b>	<b>Versione finale</b>
<b>Data</b>	23/03/2026
<b>Diffusione</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Riservato <input type="checkbox"/> Pubblico
<b>Sindaco e Assessore di riferimento</b>	Alberto Felice De Toni ( <i>Sindaco</i> ) Ivano Marchiol ( <i>Assessore Lavori Pubblici</i> )
<b>Gruppo di lavoro Comune di Udine</b>	Francesca Savoia (Dirigente del Servizio Viabilità) Giulia Bortolotto (Servizio Viabilità U.O. Tecnica del Traffico) Sofia Borgo (Servizio Viabilità U.O. Tecnica del Traffico) Ambrogio Battaglia (Servizio Viabilità U.O. Tecnica del Traffico) Caterina Ursella (Servizio Viabilità U.O. Tecnica del Traffico)
<b>Gruppo di lavoro RTI</b>	Patrizia Malgieri: Supervisione del PUMS e del PGTU - <b>TRT</b> Carlo Carminucci: Supervisione del PUMS e della Partecipazione - <b>Isfort</b> Mario Zambrini: Supervisione del PUMS ed elaborazione VAS/VInCA - <b>Ambiente Italia</b> Ivan Uccelli: Responsabile generale di commessa - <b>TRT</b> Andrea Vercillo: Definizione degli scenari, Attività di partecipazione - <b>TRT</b> Edoardo Repetto: Pianificazione mobilità attiva e utenza debole - <b>TRT</b> Espedito Saponaro: Responsabile indagini e modello di simulazione - <b>TRT</b> Andra Lai: Indagini e modello di simulazione, Valutazione Scenari - <b>TRT</b> Angela Chindemi: Quadro C., Definizione degli Scenari, Partecipazione – <b>Isfort</b> Marina Ferrara: Quadro C., Pianificazione TPL – <b>Isfort</b> Teresa Feixo Santos: Elaborazione VAS/VInCA - <b>Ambiente Italia</b> Paola Scarpetti: Elaborazione VAS/VInCA - <b>Ambiente Italia</b> Eleonora Pecollo: Elaborazione VAS/VInCA - <b>Ambiente Italia</b> Davide Vettore: Elaborazione VAS/VInCA - <b>Ambiente Italia</b> Matteo Marzulli: Valutazione tecnico economica, schemi progettuali – <b>GVG Engineering</b>



## Sommario

<b>Sommario .....</b>	<b>ii</b>
<b>1. Il quadro di riferimento del processo partecipativo .....</b>	<b>3</b>
<b>2. La fase di avvio e strumenti di partecipazione .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Incontro di presentazione pubblica del PUMS/PGTU .....</b>	<b>6</b>
<b>4. La fase di ascolto: il primo ciclo di incontri del "dialogo strutturato" tra stakeholder .....</b>	<b>7</b>
<b>Appendice 2A - Verbale del Tavolo 1 .....</b>	<b>12</b>
<b>Appendice 2B - Verbale del Tavolo 2 .....</b>	<b>16</b>
<b>Appendice 2C - Verbale del Tavolo 3 .....</b>	<b>21</b>
<b>Appendice 2D - Verbale del Tavolo 4 .....</b>	<b>25</b>
<b>Appendice 2E - Verbale del Tavolo 5 .....</b>	<b>28</b>

# 1. Il quadro di riferimento del processo partecipativo

In questo documento si descrivono le attività realizzate nella prima fase del processo di partecipazione e comunicazione che sta accompagnando la redazione del PUMS e del PGTU di Udine.

Come già evidenziato nel Piano di Partecipazione e Comunicazione il percorso configurato ha carattere unitario per i due Piani, in quanto l'approccio pianificatorio è fortemente integrato. Il PGTU è infatti incorporato nel PUMS per quanto riguarda le misure di breve periodo e gli interventi di regolazione della circolazione stradale.

Il percorso partecipativo riguarda dunque il PUMS nella sua interezza, includendo però anche gli ambiti tematici di interesse del PGTU (in termini di analisi delle criticità, obiettivi e interventi). Specifiche esigenze di confronto partecipativo riferite al solo PGTU potranno essere affrontate, se necessario, mediante l'attivazione, in via straordinaria, di tavoli/incontri ad hoc.

**Tab. 1 – Sintesi delle attività previste dal percorso e lo stato di realizzazione delle stesse**

<b>L'avvio del percorso</b>		
<i>Linea di attività</i>	<i>Metodologia</i>	<i>A che punto siamo</i>
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
<b>L'ascolto e il dialogo</b>		
<i>Linea di attività</i>	<i>Metodologia</i>	<i>A che punto siamo</i>
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
<b>Primo ciclo di incontri con gli stakeholder su: Quadro conoscitivo e Obiettivi dei Piani e rilascio «Report dell'esito»</b>	<b>“Dialogo strutturato” tra stakeholder per la definizione degli obiettivi</b>	Incontri il 10, l'11, il 17 dicembre 2025 e il 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 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
<b>La restituzione dei risultati dell'intero processo</b>		
<i>Linea di attività</i>	<i>Metodologia</i>	<i>A che punto siamo</i>
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

Fonte: elaborazione PUMS

Il percorso partecipativo si articola attraverso una pluralità di strumenti, attivati in coerenza con le Linee guida europee e nazionali per la redazione dei PUMS:

- evento pubblico di avvio del processo;
- pubblicazione dedicata sul sito istituzionale con aggiornamento continuo dei documenti;
- Avviso pubblico per la raccolta di manifestazioni di interesse e costituzione del Gruppo Stakeholder;



- ciclo di Tavoli tematici di dialogo strutturato con enti, associazioni e portatori di interesse;
- consultazione pubblica online rivolta a cittadini, pendolari e city users;
- coinvolgimento diretto dei Mobility Manager aziendali, scolastici e universitari.

Il percorso sarà ulteriormente accompagnato da momenti di restituzione pubblica e aggiornamento progressivo sugli esiti delle attività svolte.

A completamento del percorso, sarà predisposto un Bilancio partecipativo, che raccoglierà e documenterà in modo sistematico il contributo fornito da cittadini e stakeholder durante tutte le fasi del processo. Questo documento rappresenterà una forma di rendicontazione civica e di trasparenza, utile anche per la futura attuazione e valutazione delle politiche di mobilità.

## 2. La fase di avvio e strumenti di partecipazione

La fase di avvio del processo ha previsto in primo luogo una ricognizione della documentazione di riferimento, indispensabile per la contestualizzazione dei contenuti della partecipazione al di là di quanto direttamente derivato dai redigenti PUMS e PGTU

Successivamente è stato attivato un confronto con l'Amministrazione comunale per condividere:

1. i “core issues” che il percorso partecipativo deve affrontare e le questioni che esso deve mettere a fuoco e a cui deve rispondere (dalla vision strategica alla valutazione delle policy concrete per la mobilità sostenibile della città);
2. l'elenco degli stakeholder e i relativi livelli di rappresentanza da coinvolgere nei tavoli del “dialogo strutturato”,
3. le modalità operative per il coinvolgimento dei cittadini e in particolare per le indagini online che si propone di lanciare.

### Individuazione degli stakeholder

Per ciò che riguarda la definizione della lista degli stakeholder, al fine di assicurare il livello massimo di partecipazione si è deciso di procedere attraverso due canali:

- una lista ragionata pre-definita dall'Amministrazione comunale
- un Avviso pubblico finalizzato a raccogliere candidature ulteriori di soggetti portatori di interessi nel settore dei trasporti.

La lista ragionata degli stakeholder include per il fronte istituzionale Enti territoriali facenti parte della conurbazione di area vasta, mentre per il versante associativo sono coinvolti i soggetti che rappresentano la cittadinanza (comitati di quartiere e associazioni di residenti), il mondo produttivo (sindacati e rappresentanze delle imprese, dei professionisti, ecc.) e altri temi trasversali della vita collettiva (associazioni ambientaliste, culturali, dei consumatori, ecc.). Un'attenzione specifica è ovviamente dedicata al settore dei trasporti, coinvolgendo le imprese di trasporto (azienda di TPL, gestori di infrastrutture, ecc.), i rappresentanti degli utenti e altri specifici gruppi di pressione (associazioni dei pedoni, dei ciclisti, degli automobilisti, ecc.).


L'Avviso pubblico per la raccolta di manifestazioni di interesse è stato pubblicato il **6 novembre 2025** e mantenuto in evidenza per tre settimane, con una proroga rispetto alla scadenza inizialmente prevista.

L'iniziativa ha consentito di raccogliere **25 candidature spontanee**, che hanno permesso di integrare e ampliare la lista degli stakeholder già individuati dall'Amministrazione, rafforzando il carattere inclusivo del percorso.



## Allegato 2: Resoconto della 1° fase del percorso di partecipazione

Fig. 1 – Avviso pubblico per la raccolta di manifestazione di interesse degli stakeholder

 <b>Comune di Udine</b> Comun di Udin	<b>COMUNE DI UDINE</b> Servizio Viabilità Unità Operativa Tecnica del Traffico Via Nicolò Lionello, 1 - 33100 Udine (UD)
<b>Avviso pubblico per la raccolta di manifestazioni di interesse ad aderire al gruppo degli Stakeholder per la definizione partecipata degli strumenti di pianificazione della mobilità urbana del Comune di Udine (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS e Piano Generale del Traffico Urbano - PGTU)</b>	<b>DOCUMENTAZIONE DA PRESENTARE</b> I soggetti interessati, potranno comunicare la propria manifestazione di interesse a fare parte del gruppo degli Stakeholder per la definizione partecipata del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Udine integrato dal Piano Generale del Traffico Urbano utilizzando il Modulo in allegato al presente Avviso. Il Modulo andrà compilato in tutte le sue parti e dovrà pervenire tramite posta elettronica al seguente indirizzo: <a href="mailto:pianimobilita@comune.udine.it">pianimobilita@comune.udine.it</a> .
<b>PREMESSO CHE</b> - il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un Piano strategico di medio e lungo periodo (10 anni) progettato per soddisfare i bisogni di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e periurbano, allo scopo di migliorare la qualità di vita; - il compito specifico del PUMS è quello di indagare e soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle merci del Comune di Udine, individuandone l'entità, le interazioni spaziali e temporali, i motivi dello spostamento e le modalità di soddisfacimento, al fine di migliorare la qualità della vita nel territorio secondo i principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione; - il Comune di Udine, in stretto rapporto con le Società partecipate ed in collaborazione istituzionale con gli altri Enti coinvolti, ha avviato attività e progetti in grado di preconstituire una griglia di obiettivi, e di conseguenti azioni, utile alla redazione del PUMS e di uno dei suoi strumenti attuativi il PGTU.	Il presente Avviso ha mero scopo ricognitivo sulle disponibilità presenti nel territorio e la presentazione della propria adesione potrà favorire la costruzione di un elenco di soggetti portatori d'interessi, senza che ne consegua alcun diritto in capo al soggetto aderente. Il Comune di Udine si riserva, in ogni caso, la facoltà di includere nel gruppo degli Stakeholder altri soggetti, indipendentemente dalla partecipazione alla presente manifestazione d'interesse, che, per finalità istituzionali o rilevanza territoriale, potranno essere identificati in corso d'opera e si ritiene possano dare un proficuo contributo alla definizione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Inoltre, il Comune di Udine si riserva la facoltà di escludere domande di partecipazione presentate da parte di soggetti che non presentino coerenza con le finalità del PUMS, sulla base di quanto dalle stesse dichiarato nell'apposito Modulo (Rif. Allegato 1), in particolare riguardo la descrizione della coerenza delle attività e finalità delle stesse da dichiararsi in linea con azioni, obiettivi e finalità del PUMS, nonché riguardo al livello di rappresentanza. In tal caso, l'esclusione sarà comunicata al soggetto interessato con esplicito dettaglio della motivazione di esclusione e inviando la comunicazione a mezzo posta elettronica all'indirizzo indicato dall'interessato nel modulo di presentazione. Le manifestazioni di interesse pervenute saranno esaminate dall'Unità Operativa Tecnica del Traffico del Comune di Udine e i soggetti individuati saranno informati circa i tempi e le modalità di partecipazione, attraverso l'indirizzo e-mail indicato nel modulo di manifestazione d'interesse.
<b>RENDE NOTO</b> Che il Comune di Udine intende acquisire manifestazioni di interesse per l'individuazione degli Stakeholder per la definizione partecipata del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile integrato dal Piano Generale del Traffico Urbano.	Per ulteriori informazioni e chiarimenti rivolgersi a: <b>Servizio Viabilità Unità Operativa Tecnica del Traffico</b> Via Nicolò Lionello, 1 - 33100 Udine (UD)
<b>Destinatari dell'Avviso</b> I destinatari del presente Avviso sono i soggetti che operano sul territorio del Comune di Udine e della sua Area Vasta per la promozione della mobilità sostenibile la cui attività sia coerente con gli obiettivi e finalità del presente Avviso. In particolare si segnalano come possibili Stakeholders locali: • istituzioni pubbliche (a titolo esemplificativo ma non esaustivo Enti locali territoriali, Agenzie funzionali, aziende controllate e partecipate); • gruppi organizzati (a titolo esemplificativo ma non esaustivo sindacati, associazioni di categoria, Consigli di Quartiere Partecipati, associazioni culturali, ambientali, di consumatori, sociali); • gruppi non formalizzati (a titolo esemplificativo ma non esaustivo comitati di cittadini, comitati di pendolari o di altri utenti della mobilità).	<b>Orari di Apertura al pubblico:</b> lunedì: 11:00 – 12:15 e 15:15 – 16:45 martedì: 11:00-12:15 mercoledì: 11:00-12:15 giovedì: 11:00 – 12:15 e 15:15 – 16:45 venerdì: 11:00-12:15 <b>Contatti:</b> 0432 127 2987 <a href="mailto:pianimobilita@comune.udine.it">pianimobilita@comune.udine.it</a>
<b>Tempistiche dell'Avviso</b> Per la programmazione temporale delle attività di interazione e confronto con gli Stakeholder, il modulo di adesione, dovrà pervenire entro il 21/11/2025	

Fonte: Elaborazione PUMS

### Coinvolgimento dei mobility manager

Nella fase di avvio è stato inoltre attivato un canale specifico di coinvolgimento rivolto ai Mobility Manager aziendali, scolastici e universitari operanti nel territorio comunale, in considerazione del loro ruolo nella gestione degli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola.

È stata trasmessa una comunicazione dedicata contenente:

- informazioni sull'avvio del PUMS e del PGTU;
- il link all'Indagine pubblica sulla mobilità, con richiesta di diffusione interna;
- l'Avviso pubblico per la costituzione del Gruppo Stakeholder.

Per l'Università di Udine e per gli istituti scolastici è stato inoltre promosso il rilancio dell'indagine online mediante la diffusione della locandina con QR code attraverso i canali informativi interni.



### 3. Incontro di presentazione pubblica del PUMS/PGTU

Il percorso partecipativo è stato avviato con un incontro pubblico di presentazione alla città, tenutosi il 29 ottobre 2025, finalizzato a illustrare obiettivi, contenuti e modalità di costruzione del PUMS e del PGTU.

L'evento ha previsto i saluti istituzionali dell'Amministrazione comunale, la presentazione del percorso tecnico di redazione dei Piani, l'illustrazione degli strumenti di partecipazione e comunicazione attivati e gli interventi dei soggetti gestori dei servizi di mobilità locale.

In tale occasione è stata inoltre lanciata l'indagine pubblica online rivolta ai cittadini ed è stata resa disponibile la pagina web istituzionale dedicata al PUMS/PGTU, contenente i materiali informativi e la documentazione di riferimento del processo.

L'incontro ha rappresentato il momento formale di apertura del percorso, con funzione informativa, di trasparenza e di attivazione del confronto pubblico.

Fig. 2 – Locandina dell'evento pubblico di presentazione alla città



**29 ottobre 2025 ore 18:00**  
Salone del Popolo, via Lionello 1

## **Verso la nuova pianificazione della mobilità urbana**

*Presentazione alla città del processo partecipato di redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e del Piano Generale del Traffico Urbano*

**18:00 INIZIO PRESENTAZIONE**  
Modera **Antonella Lanfrit** – giornalista

**SALUTI ISTITUZIONALI**  
Sindaco di Udine, **Alberto Felice De Toni**  
Assessore ai Lavori pubblici, Viabilità e Verde pubblico, **Ivano Marchiol**

**IL PERCORSO DI COSTRUZIONE INTEGRATA DEL PUMS E DEL PGTU**  
*Il processo di analisi, definizione delle misure e valutazione tecnica, **Ivan Uccelli** (TRT Ingegneria)*  
*La Partecipazione e la Comunicazione, **Carlo Carminucci** (Isfort)*  
*La Valutazione Ambientale Strategica, **Mario Zambrini** (Ambiente Italia)*

**PARTNERS DEI SERVIZI DI MOBILITÀ DEL COMUNE DI UDINE**  
Sistema Sosta e Mobilità S.p.A.  
Arriva Udine S.p.A.  
Ridemovi S.p.A.

**19:00 CONCLUSIONI E CHIUSURA DEI LAVORI**  
Assessore ai Lavori pubblici, Viabilità e Verde pubblico, **Ivano Marchiol**

 **Comune di Udine**  
Comun di Udin

Fig. 3 – Immagine dell’evento pubblico di presentazione alla città, 29 ottobre 2025



## 4. La fase di ascolto: il primo ciclo di incontri del “dialogo strutturato” tra stakeholder

La fase centrale del processo partecipativo è quella dell’ascolto e del dialogo *di* e *con* la comunità territoriale, in particolare della rete degli stakeholder che rappresentano interessi in ambito trasporti e mobilità.

L’approccio al processo partecipativo proposto prevede la combinazione di strumenti di discussione strutturata e di valutazione multicriteria (“dialogo strutturato” tra stakeholder).

Come indicato dalle Linee guida ministeriali per la redazione del PUMS la prima fase di ascolto è stata prioritariamente finalizzata da un lato alla valutazione del quadro conoscitivo, e dall’altro lato alla definizione della vision e degli obiettivi dei Piani.

Sono stati complessivamente organizzati 5 Tavoli di discussione, tutti online e della durata media di 2 ore e mezza.

1. Il primo Tavolo si è tenuto il 10 dicembre 2025 ed ha visto la partecipazione di 14 stakeholder.
2. il secondo Tavolo si è tenuto l’11 dicembre ed ha visto la partecipazione di 18 stakeholder.
3. il terzo Tavolo, dedicato specificatamente ai Comuni dell’area vasta e ai principali attori istituzionali, si è tenuto il 17 dicembre 2025 ed ha visto la partecipazione di 11 soggetti.
4. il quarto Tavolo, dedicato specificatamente agli istituti scolastici, si è tenuto il 29 gennaio 2026 ed ha visto la partecipazione di 15 istituti scolastici.
5. il quinto Tavolo, dedicato specificatamente ai Mobility Manager aziendali, si è tenuto sempre il 29 gennaio 2026 ed ha visto la partecipazione di 11 stakeholder.

Il ciclo di incontri ha costituito il momento centrale di elaborazione condivisa del quadro strategico del Piano, consentendo di mettere in relazione l’analisi tecnica con l’esperienza diretta dei soggetti operanti sul territorio.

Come si può evincere dai verbali degli incontri in appendice, il confronto tra i partecipanti è stato ricco di spunti e suggestioni utili ai fini sia di una migliore lettura dei dati quantitativi del quadro conoscitivo oggetto della discussione, sia dell’integrazione e ri-calibratura degli obiettivi strategici del PUMS (e del PGTU) a partire dai 17 obiettivi “minimi” indicati dalle Linee guida ministeriale (vedi Schema a seguire)

**Tab. 2 - Lo schema degli Obiettivi del PUMS delle Linee guida ministeriali**

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

Fonte: Ministero delle Infrastrutture dei trasporti

Lo schema ministeriale ha costituito la base di riferimento per la discussione, ma non è stato assunto in modo statico: il confronto ha consentito di evidenziarne punti di forza, criticità e ambiti da rafforzare alla luce delle specificità del contesto udinese. In particolare, alla luce dei contributi della discussione sono stati aggiunti due macro-obiettivi nell'area tematica dell' "efficacia ed efficienza del sistema di mobilità" (vedi Schema integrato a seguire):

- il primo (A7), relativo al potenziamento della rete dei servizi di TPL, in particolare nei collegamenti con le aree periferiche della città e con i Comuni dell'area vasta;
- il secondo (A8), relativo allo sviluppo e (soprattutto) miglioramento/riqualificazione della rete ciclabile anche in chiave di una migliore visibilità sia materiale, sia nella comunicazione verso la cittadinanza.

L'introduzione di A7 e A8 rappresenta un esito diretto del confronto con gli stakeholder, che hanno evidenziato in modo convergente la necessità di intervenire in maniera strutturale sul rafforzamento del TPL e sulla riqualificazione della rete ciclabile, quali leve prioritarie per il riequilibrio modale.

Oltre a questi due nuovi macro-obiettivi, lo schema è stato ulteriormente integrato mediante specificazioni e calibrature riferite a undici obiettivi delle Linee guida ministeriali, al fine di renderli maggiormente aderenti alle criticità e alle priorità territoriali emerse nel corso degli incontri.



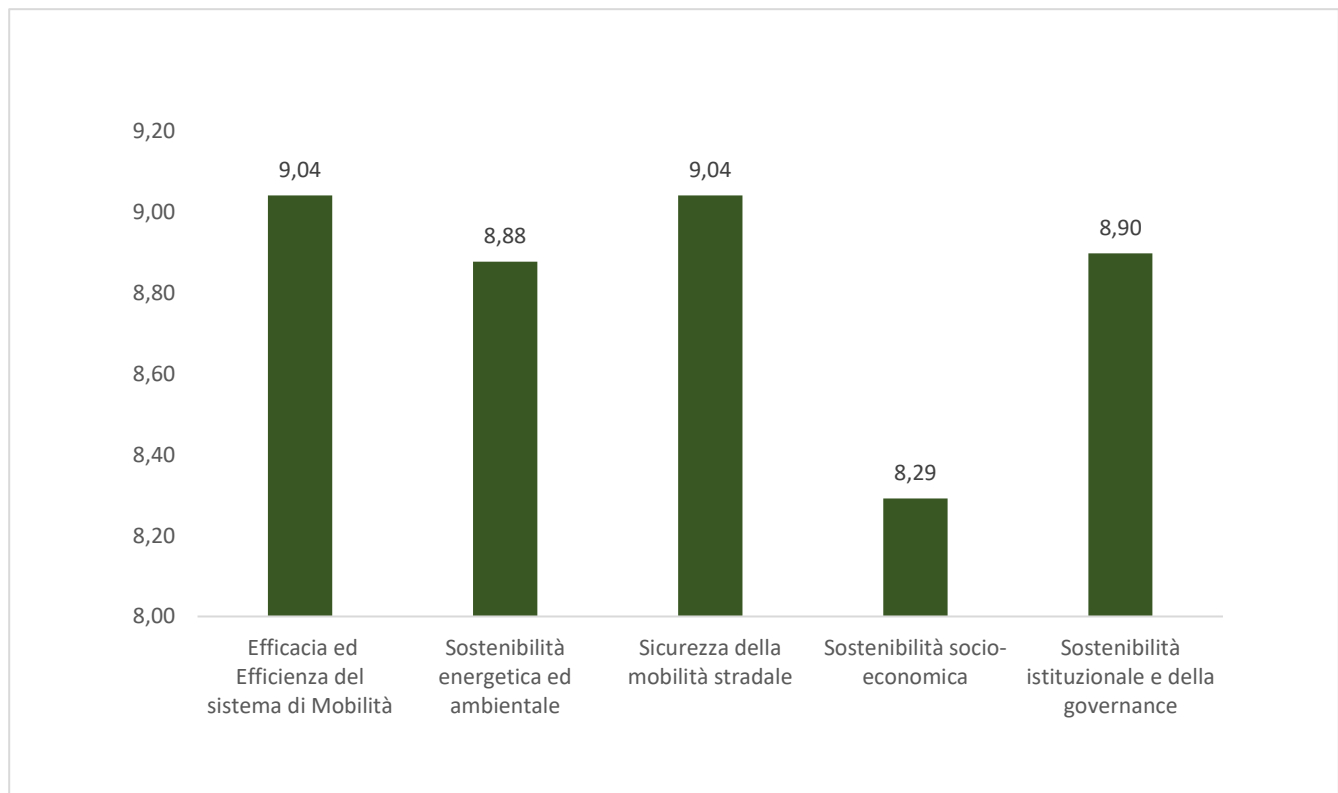
Tab. 3 - Lo schema revisionato e integrato degli Obiettivi del PUMS di Udine

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
	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
B. 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 (esempi di intervento)
	B3. Riduzione dell'inquinamento acustico (esempi di intervento)
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 (esempi di intervento)
	C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti (esempi di intervento)
	C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65) (esempi di intervento)
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.

Nella parte finale degli incontri dei Tavoli è stato anche chiesto ai partecipanti di esprimere una valutazione in scala 1-10 sulla rilevanza delle quattro macro-dimensioni della mobilità sostenibile che raggruppano gli obiettivi del PUMS, così come definite dalle Linee guida ministeriali. È stata poi aggiunta una quinta macro-dimensione ritenuta di particolare rilievo che riguarda la sostenibilità istituzionale e della governance, intesa come rafforzamento della capacità amministrativa, coordinamento tra enti e attori, continuità delle politiche nel tempo, trasparenza decisionale, monitoraggio e attuabilità delle misure del Piano.

Il grafico a seguire mette in evidenza i risultati sintetici ottenuti. Come ci si poteva attendere tutte e 5 le dimensioni della mobilità sostenibile hanno ottenuto punteggi molto alti, sempre superiori alla media dell'8. Tuttavia, solo due assi tematici superano, appaiati, la media del 9, ovvero quello *dell'efficacia ed efficienza del sistema di mobilità* e quello della *sicurezza stradale*. Molto vicino alla soglia della media del 9 sono anche le due dimensioni della sostenibilità istituzionale e di quella energetica-ambientale, mentre un po' più distanziato, pur con punteggio ancora molto alto, è la collocazione della sostenibilità socio-economica.

**Graf. 1 - Priorità attribuite dagli stakeholder alle macro-dimensioni della mobilità sostenibile (media punteggi 1-10)**



Fonte: Elaborazione PUMS

La gerarchia delle macro-dimensioni così definita non ha avuto una funzione meramente descrittiva, ma è stata assunta come criterio di ponderazione nell'analisi dei risultati dell'indagine pubblica rivolta ai cittadini. I punteggi attribuiti ai singoli obiettivi ministeriali sono stati infatti ricalibrati alla luce delle priorità emerse dal dialogo strutturato, consentendo una lettura pesata e coerente delle scelte strategiche.

In tal modo, il contributo qualitativo espresso dagli stakeholder nei Tavoli è stato integrato con i risultati quantitativi della consultazione online, rafforzando la solidità metodologica del processo e assicurando coerenza tra percezione esperta e orientamento diffuso della cittadinanza.



## *Allegato 2: Resoconto della 1° fase del percorso di partecipazione*

---

I contributi specifici formulati nel corso degli incontri evidenziano alcune priorità ricorrenti. In primo luogo emerge con forza il tema del rafforzamento del Trasporto Pubblico Locale, con richieste relative a maggiore affidabilità, incremento delle frequenze, adeguamento degli orari alle esigenze scolastiche e lavorative, potenziamento dei collegamenti con i principali poli attrattori e introduzione di corsie preferenziali.

Un secondo ambito prioritario riguarda la sicurezza stradale e la moderazione del traffico, con particolare attenzione alla messa in sicurezza di incroci e rotatorie, alla protezione degli utenti vulnerabili, alla diffusione delle zone 30 e alla riduzione dell'incidentalità.

Ricorrono inoltre osservazioni relative alla riduzione della congestione lungo gli assi principali, alla regolazione degli accessi urbani, alla revisione della rete ciclabile e al miglioramento dell'intermodalità. Numerosi contributi segnalano criticità localizzate (assi radiali, area nord della città, poli scolastici, terminal studenti), evidenziando l'esigenza di interventi mirati di riassetto viario e di coordinamento tra mobilità urbana e domanda sistematica.

Nel complesso, le indicazioni emerse risultano coerenti con la gerarchia delle macro-dimensioni individuate e hanno contribuito in modo sostanziale alla definizione e integrazione degli obiettivi strategici del PUMS, orientando le successive fasi di elaborazione degli scenari e delle misure operative.

Al fine di garantire piena trasparenza del processo, i verbali integrali degli incontri sono riportati nelle Appendici 2A–2E.



## Appendice 2A - Verbale del Tavolo 1

Incontro online: 10 dicembre 2025

Soggetti Invitati: 30

Partecipanti effettivi: 14

Tasso di adesione: 47%

All'incontro hanno inoltre partecipato rappresentanti dell'Amministrazione comunale e del gruppo tecnico incaricato della redazione del Piano, con funzione di coordinamento e facilitazione.

### Stakeholder partecipanti

#### Enti rappresentati

Ordine dei Medici

Arriva Udine

Italia Nostra

CRIBA FVG

Arriva Udine

Legambiente

Arriva Udine

Associazione Acquirenti Udine

CISL Udine

Confcommercio

Confcommercio

CNA FVG

Consiglio di Quartiere 2, Udine-Ovest

*\* Per il Tavolo 1 sono stati invitati 30 soggetti rappresentativi delle principali categorie economiche, istituzionali e associative operanti nel territorio comunale (operatori del TPL, rappresentanze d'impresa, associazioni ambientaliste e dei consumatori, sindacati, ordini professionali, scuole e consigli di quartiere).*

### Verbale interventi

Dopo gli interventi introduttivi **dell'Assessore Ivano Marchiol**, che ha evidenziato le finalità dell'attività di pianificazione dei trasporti in corso (PUMS e PGU) e gli obiettivi del Tavolo, e di Carlo Carminucci (Isfort) che ha illustrato il percorso partecipativo di accompagnamento alla redazione dei Piani e i principali elementi emersi dalle analisi del quadro conoscitivo, si apre la discussione.

Prende la parola **un esponente di Confcommercio** che sostiene pienamente i 17 obiettivi del PUMS e la centralità della sicurezza stradale. Dichiarò di portare il punto di vista di un'area di circa 230.000 persone che si muovono verso Udine in 20 minuti di raggio. Evidenzia che il TPL non è percepito come un servizio efficace a causa della bassa frequenza delle corse e della capienza insufficiente.



Passon propone:

- una misurazione oggettiva e trasparente dei flussi e delle frequenze TPL per renderlo alternativa credibile all'auto;
- un'analisi delle delocalizzazioni di attività e servizi fuori dal centro negli ultimi 5 anni, fenomeno che rende più attrattive le aree esterne.

Un altro esponente di **Confcommercio**, aggiunge alcune considerazioni. In particolare, teme che le scelte sul TPL incidano negativamente sulla permanenza delle attività in città e favoriscano una loro "emigrazione" verso l'esterno. Critica, inoltre, la tendenza a trattare l'auto come "male assoluto" senza costruire prima alternative credibili e chiede che:

- l'impatto di ogni decisione sui trasporti su commercio e servizi sia valutato attentamente;
- si garantiscano soluzioni per l'accessibilità ai servizi obbligati (tribunali, Agenzia Entrate, ecc.);
- si offra un'alternativa concreta prima di eliminare qualsiasi servizio.

Prende la un **rappresentante di Arriva Udine**, gestore dei servizi di TPL. Coradazzo conferma, come evidenziato dalle analisi presentate, che i dati di servizio sono positivi, tuttavia molte linee hanno una struttura datata (30-40 anni) e sono da rivedere. È da ripensare il palinsesto delle linee e vanno coinvolti i Comuni della cintura in questa riorganizzazione fermo restando che la regia deve restare in capo alla Regione

A commento, **l'Assessore Marchiol** ricorda che la competenza diretta sul TPL è regionale e considera il PUMS uno strumento chiave per costruire proposte strutturate da presentare alla Regione, nonché come momento di ascolto e raccolta dati per promuovere cambiamenti in ambiti non strettamente di competenza comunale. Ribadisce inoltre l'opportunità che si presenta di elaborare in modo coordinato PUMS (visione) e PGTU (azioni a breve termine), evitando che il nuovo PUM rimanga "isolato" come nel 2011. Aggiunge inoltre:

- che il focus non è solo "aggiungere o togliere", ma riorganizzare virtuosamente l'esistente dopo circa vent'anni di immobilismo;
- la centralità di sicurezza, accessibilità e multimodalità, dall'uso dei piedi fino all'auto privata, per migliorare l'accessibilità alla città e al commercio;
- l'obbligo, anche normativo, di incrementare lo shift modale.

Prende quindi la parola un **esponente di Legambiente**. Egli chiede che le attività partecipative non si interrompano tra dicembre e aprile/maggio e propone, per quel periodo, attività di interlocuzione e accompagnamento alla definizione del quadro conoscitivo, di aggiornamento progressivo del piano, senza aspettare il "pacchetto completo". Invita ad arricchire il quadro conoscitivo con elementi di valutazione e interpretativi. Suggestisce inoltre di incrociare i percorsi PUMS e VAS per evitare duplicazioni. Tra le priorità del PUMS segnala:

- il potenziamento del TPL;
- la necessità di dati oggettivi su flussi e frequenze, in linea con la proposta Passon;
- la presa di consapevolezza, a fronte dei dati presentati, che Udine ha un alto tasso di motorizzazione, un parco auto vecchio e inquinante e un indice di incidentalità alto;
- la necessità di spostare quote di domanda dall'auto privata a TPL, bicicletta e pedonalità;

Infine, rileva differenze tra i dati TPL di Udine citati in riunione e quelli di Ecosistema Urbano (Legambiente), mentre nota una maggiore coerenza per i dati di Trieste.

**Carminucci** risponde che il processo di comunicazione e partecipazione è continuo, anche oltre i singoli eventi, attraverso canali, compresa la mail, che rimangono sempre aperti. Chiarisce poi che i dati presentati provengono principalmente da ISTAT – dati ambientali 2023, pur conoscendo quelli di Ecosistema Urbano. Concorda sulla



criticità del parco auto. Il problema principale non è tanto l'acquisto di nuove auto, che sta diminuendo, quanto la mancata dismissione di quelle vecchie; di conseguenza aumenta l'età media del parco veicolare.

Prende la parola **un esponente di Italia Nostra**. Egli ricorda la missione di Italia Nostra nella tutela del patrimonio ambientale e culturale, sottolinea che la mobilità incide fortemente sull'ambiente urbano e richiama precedenti Piani urbani della mobilità che mettevano in evidenza il contributo dell'auto alle emissioni. Sottolinea che la circolazione dell'auto, anche se elettrica, rappresenta un ostacolo alla fruizione dei beni culturali; un esempio è dato dalla battaglia per la pedonalizzazione di Mercato Vecchio.

Prende quindi la parola **un esponente di CRIBA FVG**. Davanzo sottolinea l'importanza del TPL per le persone con disabilità visiva e per le persone che non possono guidare. Tra le criticità segnala la scarsa frequenza delle corse (con eccezione delle linee 1 e 4) e la carenza di dispositivi di accessibilità a bordo (avvisi vocali) spesso disattivati o silenziati dagli autisti, nonostante gli investimenti del Comune. Come priorità di intervento del PUMS, CRIBA FVG pone l'accento in particolare su percorsi sicuri di mobilità lenta, accessibilità del TPL, sicurezza dei percorsi rispetto a veicoli e traffico ciclabile. Segnala inoltre che i percorsi promiscui (pedoni/bici/altro) creano problemi a chi ha mobilità incerta o disabilità visiva.

Prende poi la parola **un esponente della CISL Udine**. Egli dichiara di apprezzare le finalità dell'incontro e la logica partecipativa proposta. Concorda sulle preoccupazioni per l'occupazione e la vitalità delle attività del Centro storico. Osserva che molte attività commerciali si sviluppano all'esterno del centro, perché più facilmente raggiungibili; questo è evidente anche per le sedi periferiche della CISL, più frequentate. Si dichiara favorevole all'incentivazione del TPL, ma segnala che in un contesto provinciale è difficile convincere i lavoratori a rinunciare all'auto, specie quando gli orari di lavoro sono variabili e per via della scarsa flessibilità e copertura del TPL da aree periferiche. Propone quindi prioritariamente:

- una ricognizione sistematica delle difficoltà che impediscono ai lavoratori di usare il TPL;
- la creazione di parcheggi/aree di sosta in prossimità del centro (es. zona stazione) per favorire la dismissione dell'auto in centro;
- misure di agevolazione per chi lavora in Centro.

Prende poi la parola **un rappresentante del Consiglio di Quartiere n. 2, Udine-Ovest**. Valente richiama l'attenzione sulle criticità di Udine-Ovest, attraversata da grandi vie di scorrimento. Segnala congestioni soprattutto la mattina per la presenza di scuole e centri studio. Propone in particolare:

- una rete ciclabile coerente e continua, con collegamenti reali al "Biciplan" regionale;
- un TPL più snello, con maggiore frequenza e mezzi più adeguati alle strade di quartiere;
- parcheggi scambiatori con fermate vicine alla ZTL;
- l'utilizzo di mezzi elettrici agili all'interno della ZTL.

In chiusura di riunione viene somministrato online un breve questionario per la valutazione di priorità delle macroaree di raggruppamento degli obiettivi del PUMS



Fig. 4 - Incontro in modalità telematica (10 dicembre 2025)

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

2.221 questionari completati

**Genere**

Maschio	49.3%
Femmina	47.1%
Preferisco non specificarlo	3.6%

**Fascia d'età**

Meno di 18 anni	1.9%
18-25 anni	10.9%
26-40 anni	23.9%
41-55 anni	41.9%
Oltre 55 anni	18.4%

**Condizione occupazionale**

Occupativa	58%
Studentesca	2%
Casalinga	1.1%
Personale	1.8%
Disoccupata	11.7%
Altra	14.7%

**Dimora abituale**

Udine	77.4%
Altre comuni della Provincia di Udine	1.7%
Provincia di Gorizia	0.2%
Provincia di Pordenone	4.2%
Provincia di Treviso	10.9%
Non in Friuli Venezia Giulia	4.2%

**Quanti mesi disponibili per la disposizione in tuo famiglia?**

1-3 mesi	100%
4-6 mesi	0%
7-9 mesi	0%
10-12 mesi	0%

Comune di Udine

6:31 | 1 TAVOLO PUMS PUT - STAKEHOLDERS

**Persone**

Cerca persone

DURANTE LA RIUNIONE

Collaboratori 25

- Angela Chindemi (Tu)
- Anna Maria Bergamin B...
- Assessore Marchiol
- Basaldella Rodolfo
- Carlo Carminucci
- Carlo Carminucci Presentazione
- Consiglio di quartiere u...
- CRIBA FVG
- Duccio Valente
- Emilio Coradazzo Arriva...

Trascrizione in corso...

Carlo Carminucci

Luca Davanzo

Assessore Marchiol

gabriele cragnolini

Gio Lazz

mauro d'odorico

CRIBA FVG

Altri 16

Angela Chindemi

17:01 | 1 TAVOLO PUMS PUT - STAKEHOLDERS

**Persone**

- gabriele cragnolini
- Gio Lazz
- Giulia Bortolotto
- Ivan Uccelli (TRITing)
- Luca Davanzo
- luca tropina
- Marina Ferrara
- mauro d'odorico
- Paolo Galluccio
- Rodolfo Totolo
- Silvia Di Paola
- UIDU Udine



## Appendice 2B - Verbale del Tavolo 2

Incontro online: 11 dicembre 2025

Soggetti Invitati: 26

Partecipanti effettivi: 18

Tasso di adesione: 69%

All'incontro hanno inoltre partecipato rappresentanti dell'Amministrazione comunale e del gruppo tecnico incaricato della redazione del Piano, con funzione di coordinamento e facilitazione.

### Stakeholder partecipanti

#### Enti rappresentati

Comitato Studenti dell'Agenzia Regionale diritto allo Studio ARDIS

Comitato Udine Sud Respira

Associazione Tetra - paraplegici del Friuli Venezia Giulia - ODV

Quartiere Partecipato 8 - "Laipacco – San Gottardo"

Rappresentanza dell'ACI

Legambiente

Sistema Sosta e Mobilità S.p.A

Ordine delle Professioni Infermieristiche - OPI Udine

FIAB Udine

Ordine ARCHITETTI PPC Provincia di Udine

Sistema Sosta e Mobilità S.p.A

Associazione Consumatori Attivi

ITC "A. ZANON " UDINE

Assoc. Difesa Consumatori Adiconsum Udine

\* Per il Tavolo 2 sono stati invitati 27 soggetti rappresentativi delle principali categorie economiche, istituzionali e associative operanti nel territorio comunale (operatori del TPL, rappresentanze d'impresa, associazioni ambientaliste e dei consumatori, sindacati, ordini professionali, scuole e consigli di quartiere).

### Verbale interventi

Dopo gli interventi introduttivi dell'**Assessore Ivano Marchiol**, che ha evidenziato le finalità dell'attività di pianificazione dei trasporti in corso (PUMS e PGTU) e gli obiettivi del Tavolo, e di **Carlo Carminucci** (Isfort) che ha illustrato il percorso partecipativo di accompagnamento alla redazione dei Piani e i principali elementi emersi dalle analisi del quadro conoscitivo, si apre la discussione.

Prende la parola il **Presidente dell'Ordine degli infermieri della Provincia di Udine**. Egli suggerisce l'attivazione di navette per il personale a orari specifici per facilitare il parcheggio in aree alternative. Si focalizza poi sulla



mobilità di persone con deficit, proponendo accessi agevolati e percorsi più snelli per loro e i loro accompagnatori. Evidenzia inoltre la necessità di migliorare la gestione e la differenziazione dei rifiuti per aumentare il riciclo, sottolineando che l'innalzamento dell'età media rende le città meno adatte a queste persone.

Prende quindi la parola il **vicepresidente di Consumatori Attivi**. Venuti sottolinea le criticità delle strade di accesso ai nuovi padiglioni ospedalieri, come Via Colnaia e le sue traverse, proponendo un senso unico di marcia per risolvere i problemi legati alla doppia circolazione e al parcheggio su entrambi i lati. Consumatori Attivi fa osservare che i dati economici presentati sono fermi al 2022, quindi non colgono in pieno gli effetti della fine dello smart working. Sottolinea inoltre che la popolazione over 65 ha difficoltà con i sistemi digitali come SPID e CIE, ed è quindi spesso esclusa dai sondaggi online; per questa ragione chiede se è possibile in futuro effettuare queste attività di reperimento dati in presenza o in un altro modo, proponendo anche che i partecipanti al tavolo possano contribuire a far sì che le informazioni arrivino fisicamente e non solo virtualmente. **Carminucci** risponde che i dati economici sono fermi al 2022 perché sono gli ultimi disponibili a livello comunale, riconoscendo che l'aggiornamento dei dati è un problema nazionale in vari settori, e ha chiarito che le indagini online non hanno un valore statistico assoluto, pur essendo utili per comprendere orientamenti. Ha confermato la consapevolezza del limite dell'accessibilità digitale, aggiungendo che ci sono altri strumenti per la rilevazione dei comportamenti e per una discussione partecipativa che coinvolga tutte le fasce della popolazione.

Prende poi la parola un **rappresentante dell'Associazione Tetra Paraplegici del Friuli-Venezia Giulia**, il quale evidenzia il problema del parcheggio e dell'uso dell'automobile da parte delle persone che si muovono in carrozzina, pur concordando sulla necessità di limitarne l'uso. Identificato tre aree di intervento per migliorare l'accessibilità: gli autobus urbani, la stazione ferroviaria, che necessita di interventi per essere più funzionale, e l'introduzione di servizi navetta o taxi più efficienti per la sua categoria, con l'obiettivo generale di avere una città senza barriere architettoniche e con un'estensione delle piste ciclopedonali e dei marciapiedi ben delimitate. Egli auspica che, per quanto possibile, si chiuda una corsia delle strade o si facciano i sensi unici dove non si può realizzare la pista ciclabile, orientandosi verso un modello di città che non sia contro l'automobile, ma che metta sullo stesso piano tutte le categorie, come pedoni, ciclisti e persone in sedia a rotelle, considerando che la popolazione sta invecchiando e la mobilità per gli anziani è problematica. Carminucci accoglie queste osservazioni come elementi di attenzione e priorità da inserire nel PUMS, specialmente verso l'utenza debole della mobilità, e ha espresso l'intenzione di avviare un lavoro, non necessariamente di coprogettazione, per definire interventi più puntuali.

A commento, **l'Assessore Marchiol**, prima di assentarsi per una commissione bilancio, ringrazia per i contributi e conferma che lo spirito del Piano è quello di creare un quadro di mobilità migliore per tutti, con un riequilibrio modale per permettere a chi ha necessità di usare l'automobile di farlo più facilmente, superando un utilizzo disordinato della mobilità causato dalla vecchiaia dei piani attuali.

Prende quindi la parola una studentessa di medicina e chirurgia e **rappresentante in Ardis**, che illustra testimonianze raccolte dagli studenti universitari. Segnala in particolare: problematiche di congestione urbana e tempi elevati di attraversamento della città, anche in relazione agli spostamenti verso la stazione ferroviaria; sovraffollamento dei bus, con difficoltà a salire sui mezzi nelle fasce orarie di punta; orari del TPL non coerenti con quelli delle lezioni universitarie; ritardi ricorrenti che comportano la perdita di coincidenze o il "salto" delle fasce orarie successive. Tra i suggerimenti proposti: sincronizzazione degli orari dei bus con gli orari delle lezioni; aggiornamento e maggiore affidabilità delle informazioni disponibili tramite app; miglior coordinamento complessivo del servizio nelle fasce di maggiore affluenza studentesca.

Prende poi la parola una **dirigente scolastica**, la quale sottolinea l'esigenza di riprogrammare l'offerta dei servizi di trasporto pubblico (corse e orari) per soddisfare le attuali esigenze delle scuole, menzionando che alcuni istituti stanno programmando un'organizzazione dell'attività didattica su cinque giornate (invece di sei), ma il limite è



la carenza di mezzi tra le 14:00 e le 16:30 che rende impossibile tale organizzazione. Carminucci riconosce che la mobilità degli istituti scolastici è un tema importante e suggerisce un futuro incontro specifico con le scuole, notando che si dovrebbe collaborare per organizzare meglio la mobilità e i servizi erogati, includendo anche le esigenze di sicurezza degli accessi agli istituti.

Prende la il **vicepresidente di Radio Taxi Udine** del Capo SRL il quale evidenzia che il problema maggiore per i taxi sono gli orari di punta, durante i quali il tempo necessario per attraversare la città quasi raddoppia, e suggerisce la creazione di corsie preferenziali per i taxi e gli autobus al fine di evitare il traffico. Sottolinea che i taxi sono spesso impegnati ad offrire servizi alternativi per le persone che hanno problemi con il trasporto pubblico e menziona un recente incontro con il vicesindaco Venanzi per discutere della gestione con il Comune del radio taxi, aggiungendo che quasi metà dei loro mezzi sono ibridi, nonostante i costi elevati per l'acquisto di auto elettriche.

Prende la parola **un portavoce del comitato Udine Sud Respira**. Esprime preoccupazione per la mobilità e la qualità dell'aria a Udine Sud, in particolare tra via Marsala e via Palmanova, richiedendo specificamente un aumento e un miglioramento delle piste ciclabili per decongestionare il traffico, migliorare la sicurezza e collegare meglio le periferie al resto della città.

Prende la parola **un rappresentante dell'ACI**, il quale esprime la preoccupazione che in assenza di un approccio pratico e rispettoso delle esigenze del contesto, si possano ricevere feedback negativi che compromettano la validità del percorso intrapreso. Sottolinea l'importanza di un approccio pragmatico, criticando in particolare le piste ciclabili fatte in modo non sicuro. **Carminucci** concorda con l'esigenza di pragmatismo nel costruire il PUMS, riconoscendo la difficoltà di trovare soluzioni concrete che bilancino le diverse esigenze degli utenti.

Prende quindi la parola **un rappresentante di Legambiente**, che pone l'attenzione sulla necessità di definire le decisioni pratiche del piano oltre agli obiettivi, evidenziando la carenza di parcheggi, in particolare all'ospedale, e l'importanza di un trasporto pubblico efficiente o di entrambe le soluzioni, pur riconoscendo la difficoltà e il costo di tali interventi. Esprime, inoltre, preoccupazione per l'impatto dei flussi di mobilità a Udine, nonostante le sue piccole dimensioni, poiché l'attrazione veicolare è notevole e pur essendoci stati lievi miglioramenti nel tempo di percorrenza degli autobus spesso è più conveniente andare a piedi. Sottolinea che i parcheggi non sono facilmente accessibili.

Prende la parola **una consigliera del consiglio di quartiere Numero 8**. Ringrazia per il lavoro in corso ed evidenzia le necessità del suo quartiere, in particolare Via Laipacco manca di marciapiedi per buona parte della sua lunghezza e ha un servizio di autobus insufficiente, con pochissime corse e nessuna la domenica. Ricorda la pericolosità di via Laipacco, dovuta al transito di auto veloci e mezzi pesanti legati alla presenza di cave, sottolineando l'importanza dei quartieri e delle periferie per la qualità della città.

Prende poi la parola un membro del direttivo direttivo di **FIAB Udine**, che porta il punto di vista del ciclista urbano, insistendo sulla necessità di integrare la bicicletta nel traffico, revisionare le intersezioni stradali per uniformare attraversamenti ciclabili e pedonali (in termini di illuminazione e segnaletica, cercando coerenza tra verticale e orizzontale), implementare le piste ciclabili (anche in periferia) e promuovere un'educazione stradale e una maggiore assunzione di responsabilità tra pedoni, ciclisti e automobilisti, oltre a rendere gli itinerari ciclabili riconoscibili e a rimuovere le barriere architettoniche.

Prende la parola il **coordinatore del Consiglio di quartiere di Cussignacco Paparotti Ud5** (quinta circoscrizione). Esprime pieno accordo con le dichiarazioni precedenti del portavoce del comitato Udine Sud Respira, sottolineando che il quartiere essendo il più meridionale di Udine è attraversato da un notevole flusso di pendolari e necessita di un approccio pragmatico per garantire la sicurezza e la comodità degli spostamenti dei residenti a piedi o in bicicletta. Propone di potenziare viale Palmanova o sdoppiare le vie per gestire il traffico principale in modo sicuro. Il Consiglio di quartiere ud 5 rimarca l'importanza di costruire una pista ciclabile dal centro città fino a Paparotti o ai centri commerciali limitrofi, come l'IperTosano, e di estendere le corse degli autobus fino a quest'ultimo centro commerciale per evitare il flusso pedonale non sicuro sulla strada. Conclude



## Allegato 2: Resoconto della 1° fase del percorso di partecipazione

sottolineando che il quartiere continua a chiedere più percorsi pedonali, il rispetto dei vincoli paesaggistici e un miglioramento dei marciapiedi, che presentano gravi problemi in molte aree periferiche.

Prende poi la parola una consigliera dell'Ordine degli Architetti di Udine. Esprime grande apprezzamento per l'iniziativa dell'amministrazione comunale, auspicando che il piano si concretizzi in un'effettiva attuazione che non solo migliori la mobilità, ma anche la qualità dello spazio pubblico. Concorda sull'obiettivo di agire sulla ripartizione modale tenendo conto del raggio molto breve di gran parte degli spostamenti.

Prende di nuovo la parola un membro del direttivo di **FIAB Udine** che discute su come migliorare la continuità della rete ciclabile nelle zone a traffico limitato (ZTL) e nelle strade a 30 km/h, sottolineando l'importanza di non ricorrere sempre a infrastrutture lunghe e costose. Solleva la questione cruciale degli stalli per parcheggi bici, che dovrebbero essere uniformati, mappati in luoghi sensibili, riconoscibili, sicuri, preferibilmente coperti, illuminati e integrati in un sistema di infomobilità. Ha anche espresso il desiderio di implementare infrastrutture più complesse come velostazioni e cycle hub per la custodia sicura delle biciclette. Suggerisce l'installazione di colonnine contabici in punti sensibili per monitorare la fruizione della ciclabilità a Udine, prima di ringraziare tutti i partecipanti per il dialogo.

In chiusura di riunione viene somministrato online un breve questionario per la valutazione di priorità delle macro-aree di raggruppamento degli obiettivi del PUMS.

Fig. 5 - Incontro in modalità telematica (11 dicembre 2025)



Allegato 2: Resoconto della 1° fase del percorso di partecipazione

The screenshot shows a Zoom meeting in progress. The main window displays a grid of video thumbnails for participants. The participants visible are:

- Carlo Carminucci
- Consiglio di quartiere ud 5
- Fabio Cecotti
- Bruna Fabbro
- Stefano Giglio
- roberto zorzi
- Marco Marco
- Altri 11
- Angela Chindemi

On the right side, there is a 'Persone' (People) panel with a search bar and a list of participants under the heading 'Collaboratori' (19 total). The list includes:

- Angela Chindemi (Tu)
- Alessandro Ciriani
- Bruna Fabbro
- Carlo Carminucci
- Claudio Calligaris
- Consiglio di quartiere u...
- Enrico Bovino
- Fabio Cecotti
- Federico Batzan, socio ...
- Giulia Bortolotto

At the bottom of the screen, the meeting title is '16:02 | 2 TAVOLO PUMS PUT - STAKEHOLDERS'. The Zoom control bar at the very bottom shows icons for mute, video, chat, and other functions.



## Appendice 2C - Verbale del Tavolo 3

Incontro online: 17 dicembre 2025

Soggetti Invitati: 23

Partecipanti effettivi: 11

Tasso di adesione: 48%

All'incontro hanno inoltre partecipato rappresentanti dell'Amministrazione comunale e del gruppo tecnico incaricato della redazione del Piano, con funzione di coordinamento e facilitazione.

### Stakeholder partecipanti\*

#### Enti rappresentati

ARPA FVG

Assessore Comune di Tavagnacco

Sindaco di Buttrio

Comune di Remanzacco

Università degli Studi di Udine

ARPA FVG

Sindaco del Comune di Pradamano

Sindaco di Pasian di Prato

Vicesindaco di Pagnacco

Università degli Studi di Udine

ASU FC Azienda Sanitaria Universitaria Friuli Centrale

\* Per il Tavolo 3 sono stati invitati i rappresentanti dei 18 comuni dell'area Vasta e i principali attori istituzionali ARPA, ASU, ect.

### Verbale

Dopo gli interventi introduttivi dell'Assessore **Ivano Marchiol**, che ha evidenziato le finalità dell'attività di pianificazione dei trasporti in corso (PUMS e PGTU) e gli obiettivi del Tavolo, e di **Carlo Carminucci** (Isfort) che ha illustrato il percorso partecipativo di accompagnamento alla redazione dei Piani e i principali elementi emersi dalle analisi del quadro conoscitivo, si apre la discussione.

Prende la parola **un referente del mobility management dell'Università di Udine**. Conferma che l'Università è un attore chiave per la mobilità urbana con circa 16.000 studenti che gravitano sulla sede di Udine e conferma il dato critico del 50% di dipendenti che si spostano in auto, rappresentando uno "zoccolo duro" difficile da scalfire, anche se ci sono alternative. Mette in luce la criticità del ciclo-parcheggio della stazione, definita come un elemento critico per gli utenti a causa di furti e vandalismo, suggerendo l'implementazione di ciclo-parcheggi protetti e sicuri. Egli suggerisce infine l'utilizzo del database regionale delle incidentalità stradali (CRMSS) per analizzare i percorsi più rilevanti e offre la collaborazione dell'Università per l'analisi dei big data (telefonia mobile e social network) per studiare i flussi e le risposte delle persone.



Prende la parola **il Sindaco del Comune di Pradamano**, che esprime la necessità di conoscere il numero di veicoli che entrano quotidianamente a Udine per valutare gli effetti del Piano sulla riduzione del traffico. Chiede l'eliminazione del passaggio delle corriere per il centro abitato di Pradamano, poiché scarsamente utilizzate (4/5 persone al giorno), a favore di una linea di autobus (come la linea 6 prolungata o la linea 5) che transiti per una via centrale, ritenuta più funzionale per i collegamenti con il centro città e l'ospedale. Il Comune si è offerto di creare parcheggi di interscambio nella zona commerciale per incentivare il cambio auto-bus. Egli riferisce poi di aver già discusso le proposte di revisione delle linee di trasporto pubblico con la Regione e il Comune di Udine e ha auspicato una sperimentazione della nuova linea. Sottolinea inoltre l'importanza di migliorare il collegamento ciclabile tra il paese e la stazione di Udine, che è parte dell'Alpe Adria e ha un valore anche per il cicloturismo.

Prende poi la parola **un assessore del Comune di Tavagnacco**. Ringrazia per l'organizzazione dell'incontro, ritenuto strategico per il coordinamento della mobilità sull'intero interland udinese. Tavagnacco confina con Udine e le sue frazioni toccano i quartieri di Rizzi, Chiavris e Godia, agendo come porta d'accesso alla città da nord. Il Comune possiede piani di settore (traffico, bicip, PEBA) e sta già attuando misure per l'accessibilità della mobilità, in particolare per l'utenza più vulnerabile. Egli evidenzia l'importanza della rete ciclabile condivisa con Udine, in particolare la FVG1 e la ciclabile Feletto-Udine, recentemente completata. Menziona anche la necessità di valorizzare la ciclabile delle Roge, per la quale manca un tratto a est, e i percorsi Treesimo, Nazionale e Como-Colugna. Sottolinea poi che, sebbene la posizione sulla rete ciclabile sia positiva, è necessario concentrarsi maggiormente sulla sicurezza stradale e sulla riduzione degli incidenti. In questo senso solleva il problema delle intersezioni a raso condivise con Udine, alcune delle quali presentano sfide di competenza dovute alla divisione territoriale, come Via Cividina. Suggerisce infine la conversione delle intersezioni classiche a raso con semaforo in rotatorie per migliorare la sicurezza degli utenti vulnerabili, ridurre le emissioni e aumentare la fluidità del traffico. Alcuni punti critici menzionati includono Via Cividina/Via Molinuovo, Via San Daniele/Via Colna/Via Moissesso, Via Bariglia/Via San Bernardo, Via Cotonificio e Via Tavagnacco/Via Padova.

Prende la parola **il Sindaco di Pasian di Prato**, il quale esprime l'auspicio che il percorso avviato porti a risultati risolutivi ed efficaci, a differenza dei precedenti sforzi. Evidenzia la mancanza di un collegamento ciclabile sicuro tra Pasian di Prato e Udine lungo le direttrici principali SS13 e 464, e verso Cormor Basso. Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale (TPL), egli ritiene che i collegamenti sulla SS13 siano adeguati, ma suggerisce un'estensione della Linea 11 fino alla zona della "Nostra Famiglia" e alla casa di riposo, centri di interesse sul territorio. Chiede se l'analisi del quadro conoscitivo abbia incluso strutture riabilitative come "La Nostra Famiglia" e istituti professionali come l'ENAIP. Peressini propone una potenziale estensione del sistema di bike sharing di Udine verso i comuni limitrofi, come Pasian di Prato, e chiede la condivisione dei dati sugli utenti che raggiungono il confine. Infine, suggerisce di valutare un collegamento TPL che si sviluppi lungo le periferie per raggiungere parcheggi di interscambio e incentivare il trasporto intermodale, proponendo anche di sviluppare politiche con pacchetti tariffari per semplificare e incentivare l'uso combinato di autobus e treno, promuovendo nuovi sistemi per l'intermodalità.

In risposta, **Carminucci** conferma che i temi di intermodalità e collegamenti lungo le periferie rientrano negli argomenti del piano. Riguardo ai pacchetti incentivanti, sottolinea la necessità di una pianificazione ragionata e di discussioni specifiche con l'azienda di trasporto pubblico, poiché tali proposte impattano sulle tariffe e sugli accordi. Angela Chindemi precisa poi che la mappatura degli istituti sanitari e degli ospedali è stata effettuata, ma l'indagine è in una fase di bozza e può essere integrata con ulteriori dati sui centri di aggregazione o di servizio sociale, come suggerito da Peressini.

A commento, **l'Assessore Marchiol** ringrazia per i contributi, in particolare la necessità di considerare l'ENAIP come polo attrattore per l'allungamento della Linea 11 del bus a Pasian di Prato. Sottolinea che le modifiche alle linee di autobus, molte delle quali sono rimaste invariate per decenni, saranno sviluppate per il 2026 e richiederanno un coordinamento con la Regione e l'azienda di trasporto. Espirime, inoltre, la disponibilità a condividere i dati del bike sharing, suggerendo che l'espansione del servizio nei comuni contermini sarebbe una "manovra win-win" con un costo inferiore rispetto all'attivazione di un nuovo servizio completo.



Prende quindi la parola **il sindaco del Comune di Remanzacco**. Evidenzia come punto critico il ponte sul Torre sulla Strada Statale 54, una sede stradale stretta e pericolosa per i ciclisti. Briz menziona la progettazione della Vallo-to-work con una pista ciclabile da Remanzacco a Cividale e l'intenzione di costruire un ponte ciclo-pedonale parallelo al ponte del Torre per collegarsi con Udine. Chiede anche se esista una linea bus per collegare gli studenti universitari al polo dei Rizzi, dato che l'attuale Linea Z (che collega San Gottardo all'ospedale civile) ha solo due corse. Inoltre sottolinea il problema del traffico intenso sulla SS54, in particolare al mattino, a causa dell'impianto semaforico a San Gottardo, con code che raggiungono il centro commerciale di Remanzacco.

Prende poi la parola **una rappresentante dell' ASUFC**, la quale ribadisce l'importanza della partecipazione dell'azienda sanitaria alla redazione dei piani di mobilità per mandato regionale. Inoltre, individua tre aspetti fondamentali per la salute: la qualità dell'aria, l'incidentalità stradale e l'incentivazione dell'attività fisica attraverso la mobilità lenta. I dati di un'indagine campionaria hanno evidenziato che l'inquinamento da traffico è il primo problema ambientale percepito dalla popolazione di Udine, e l'incidentalità stradale è al terzo posto. Aggiunge che gli incidenti stradali sono tutti prevenibili, sottolineando l'importanza di ridurre gli incidenti con conseguenze gravi per gli utenti deboli. Sostiene la necessità di incentivare la realizzazione di parcheggi di interscambio e di disincentivare l'uso dell'auto privata per accedere al centro, citando esempi come Lubiana e Trento. Per aumentare la sicurezza della mobilità lenta suggerisce di creare piste ciclabili fisicamente separate e di considerare la trasformazione di strade strette a doppio senso in senso unico con una carreggiata dedicata alla ciclabile, in particolare vicino alle scuole. Inoltre, osserva che le rotatorie, pur potendo aumentare il rischio di incidenti, generalmente riducono la gravità rispetto agli incroci classici e dovrebbero essere protette adeguatamente per ciclisti e pedoni. Introduce inoltre il concetto di "nudging" o "spinta gentile" per incentivare comportamenti desiderabili, rendendo l'opzione più sicura e sostenibile quella che richiede meno sforzo, ad esempio rendendo sconveniente l'uso dell'automobile in centro tramite la riduzione della velocità.

Prende la parola **il Vicesindaco di Pagnacco** il quale solleva il problema della strada regionale 49 (Osobana) che taglia in due il comune, con un traffico giornaliero stimato tra 10.000 e 15.000 veicoli e problemi di sicurezza e inquinamento. Egli sottolinea una mancanza di diversificazione nel trasporto e lamenta la scarsa accettazione di proposte alternative passate, come una metropolitana sopraelevata. Suggerisce che la Regione, insieme ai comuni, dovrebbe elaborare un piano per ridurre il traffico, sottolineando che le piste ciclabili sono usate principalmente per il tempo libero, non per gli spostamenti quotidiani.

Prende la parola una rappresentante di ARPA FVG che chiede come i nuovi PUMS e PGTU si rapportino con il vecchio piano della mobilità udinese del 2011. Carminucci risponde che il PUM del 2011 è molto datato e, sebbene sia stato consultato, il nuovo PUMS è un documento *ex novo*, con un quadro conoscitivo completamente da aggiornare a causa dei profondi cambiamenti nella mobilità. L'Assessore Marchiol aggiunge che il vecchio piano non è mai stato seguito dal documento attuativo (PGTU), e l'obiettivo attuale è di elaborare entrambi i documenti con un'ottica strategica di medio-lungo periodo e un'attuazione di breve periodo. Marchiol sottolinea poi la necessità di una visione sistemica e coordinata per presentare proposte alla Regione per la modulazione del TPL, dato che le richieste singole dei comuni sono risultate difficili da attuare. Conferma la massima disponibilità da parte della Regione a lavorare su modifiche e sperimentazioni durante l'elaborazione del PUMS, il cui completamento è previsto per l'estate 2026. Carminucci aggiunge che il PUMS darà maggiore forza a queste richieste documentandole con analisi e condivisione tra i soggetti locali.

In chiusura di riunione viene somministrato online un breve questionario per la valutazione di priorità delle macro-aree di raggruppamento degli obiettivi del PUMS.



Fig. 6 - Incontro in modalità telematica (17 dicembre 2025)





## Appendice 2D - Verbale del Tavolo 4

Incontro online: 29 gennaio 2026, ore 9:30 -13:00

Soggetti Invitati: 24

Partecipanti effettivi: 15

Tasso di adesione: 63%

All'incontro hanno inoltre partecipato rappresentanti dell'Amministrazione comunale e del gruppo tecnico incaricato della redazione del Piano, con funzione di coordinamento e facilitazione.

### Stakeholder partecipanti\*

#### Scuole di appartenenza dei partecipanti

ISTITUTO SUPERIORE/TECNICO/PROFESSIONALE "DEGANUTTI"

Istituto Superiore/Tecnico/Professionale BONALDO STRINGHER

LICEO SCIENTIFICO "N. COPERNICO" UDINE

ISTITUTO COMPrensIVO UDINE 2

LICEO SCIENTIFICO "G. MARINELLI" UDINE

LICEO "CATERINA PERCOTO"

ISTITUTO COMPrensIVO UDINE VI

Liceo Artistico Statale Sello

ISTITUTO MAGISTRALE UCCELLIS

ITC "A. ZANON " UDINE

IPSIA "G. CECONI" UDINE

ISTITUTO COMPrensIVO UDINE 5

\* Il Tavolo 4 ha coinvolto i rappresentanti delle scuole, sono stati pertanto invitati i rappresentanti degli Istituti Comprensivi Statali e degli Istituti Superiori di II Grado del comune di Udine

### Verbale

Dopo gli interventi introduttivi dell'Assessore **Ivano Marchiol**, che ha evidenziato le finalità dell'attività di pianificazione dei trasporti in corso (PUMS e PGU) e gli obiettivi del Tavolo, e di **Carlo Carminucci** (Isfort) che ha illustrato il percorso partecipativo di accompagnamento alla redazione dei Piani e i principali elementi emersi dalle analisi del quadro conoscitivo, si apre la discussione.

Prende la parola la dirigente dell'Istituto Tecnico Zanon di Udine, che ringrazia per il coinvolgimento. Venturini sottolinea che l'attuale esercizio del trasporto pubblico locale per il trasporto scolastico limita l'autonomia organizzativa delle scuole e genera sovraffollamento, rendendo complessa l'organizzazione oraria su 5 giorni anziché 6, modalità richiesta dalle famiglie e che permetterebbe una migliore organizzazione dell'organico. Spiega che la difficoltà sorge perché su alcune tratte importanti



il rientro è possibile all'13:30, ma il successivo è solo dalle 16:30 alle 17:30, creando problemi a circa 200-250 studenti del suo istituto, motivo per cui ha richiesto una revisione del piano di trasporto per facilitare l'organizzazione su 5 giorni, aiutando anche a snellire la mobilità degli studenti. Si tratterebbe in sostanza di includere nelle corse anche l'orario 14:30-15:00 con diversi benefici: miglioramento dell'efficienza e efficacia della mobilità, riduzione della circolazione delle auto, riduzione degli impieghi energetici per il riscaldamento degli istituti (evitando il sabato), miglioramento della sicurezza per l'elevato numero di alunni che non devono spostarsi nella giornata di sabato, rientrando così negli obiettivi in tutte le macroaree strategiche del PUMS. Inoltre esprime l'esigenza di rivedere il piano prima di modulare l'offerta formativa per l'anno scolastico 2027-2028 e offre la disponibilità degli istituti a raccogliere dati su esigenze e tratte che necessitano di incremento di mezzi e informazioni utili per la redazione del PUMS.

A commento **Carminucci** ringrazia per la chiarezza e i dettagli forniti, convenendo sulla necessità di aprire un tavolo di incontri con l'azienda TPL, pur riconoscendo che il contratto di servizio è in capo alla Regione. Chiede una documentazione semplice che riassume il problema e i numeri chiave per supportare il PUMS e la revisione dei piani, suggerendo inoltre che il ritorno a una settimana scolastica di cinque giorni potrebbe scaricare alcune linee TPL.

Prende la parola il dirigente scolastico del **Liceo Copernico di Udine**. Esprime gratitudine per l'opportunità e conferma le difficoltà riscontrate dagli studenti, in particolare notando che metà delle classi adotta la settimana corta con uscita alle 13:50, creando problemi di rientro per chi non risiede nelle vicinanze. Informa che in seguito a una ricerca su un campione di classi quarte e quinte risulta che il 51% degli studenti usa l'autobus extraurbano, il 31% l'urbano e l'11% l'auto privata, evidenziando come principali problemi i mezzi affollati, la bassa frequenza e il ritardo nel tragitto casa-scuola, gli orari non del servizio non sempre compatibili con gli orari scolastici.

In chiusura di riunione viene somministrato online un breve questionario per la valutazione di priorità delle macro-aree di raggruppamento degli obiettivi del PUMS.

Prende la parola la dirigente dell'Istituto Deganutti che riferisce di indagini interne già svolte e di un monitoraggio deliberato dalla scuola. La scelta della settimana corta è stata approvata dall'82% delle famiglie, ma potrebbe essere riconsiderata in assenza di adeguate condizioni di trasporto. Viene ribadita la richiesta di istituire una corsa nella fascia 14:30.

Interviene quindi il dirigente scolastico dell'ISIS "Stringher". Riporta l'esperienza dell'istituto, che nel settembre 2023 ha riallineato l'orario di uscita alle 13:00, mantenendo un solo rientro pomeridiano. In precedenza l'attesa tra uscita e rientro superava le due ore, con sovraffollamento delle linee e mancato coordinamento. Anche con l'attuale organizzazione permangono criticità, in particolare per l'ultima scuola con uscita alle 17:00, che richiede spostamenti a piedi. Viene inoltre evidenziata la necessità di coordinamento tra orari scolastici, TPL, raccolta rifiuti e distribuzione merci, oggi concentrati tra le 7:00 e le 8:00. Si richiama infine la gravità dei dati sull'incidentalità che coinvolge i ciclisti.

Interviene la dirigente dell'IPSIA "G. Ceconi", che, pur trovandosi in prossimità della stazione ferroviaria, conferma le difficoltà già evidenziate e la necessità di un miglior coordinamento tra orari scolastici e servizio di trasporto.

Conclude la dirigente del Liceo Artistico statale Sello che condivide l'orientamento generale verso la settimana corta e propone l'attivazione di un tavolo di confronto permanente con gli studenti.



In chiusura di riunione viene somministrato online un breve questionario per la valutazione delle priorità delle macro-aree strategiche del PUMS.

Fig. 7 - Incontro in modalità telematica (29 gennaio 2026)

The screenshot shows a Zoom meeting interface. The main window displays a presentation slide titled "Primi elementi dal quadro conoscitivo in elaborazione: alcuni dati economici". The slide contains four charts:

- Numero di addetti a Udine (al 31 dicembre):** A bar chart showing the number of employees from 2012 to 2022. Values range from 36,806 in 2013 to 42,905 in 2022.
- Evoluzione degli addetti (Numeri indice: 2012=100):** A line chart showing the index of employees from 2012 to 2022 for Udine, FVG, Priv. Udine, and Udine\*. Values range from 95.5 in 2012 to 105.4 in 2022.
- Distribuzione % per Settore di Attività Economica degli addetti a Udine e in Friuli Venezia Giulia:** A horizontal bar chart comparing the percentage distribution of employees by economic sector between Udine 2022 and FVG 2022.
- Settori di attività economica:** A list of economic sectors including: I Estrazione di minerali da cave e miniere, C Attività manifatturiera, D Fornitura di energia elettrica, gas, ..., E Fornitura di acqua - Rifiuti, ..., F Costruzioni, G Commercio all'ingrosso e al dettaglio, ..., H Trasporti e magazzinaggio, I Attività del settore albergo e ricreazione, J Servizi di informazione e comunicazione, K Attività finanziarie e assicurative, L Attività immobiliari, M Attività professionali, scientifiche e tecniche, N Commercio, vendita di dettagli, ..., P Istruzione, Q Sanità e assistenza sociale, R Attività artistiche, sportive, ..., S Altre attività di servizi.

The Zoom interface shows a grid of participants including Carlo Carminucci, Ivan Uccelli, Fausto Salzano, Paolo De Nardo, Assessore Ma..., Maria Rosa Ca..., Leonardo Pr..., Altri 15, and Angela Chind... A chat window on the right contains a message: "Vorremmo avviare la registrazione dell'incontro, se qualcuno ha delle riserve può comunicarlo in chat. Grazie. Passa il mouse sopra un messaggio per fissarlo." The bottom status bar shows the time 10:00 and the ID gjc-olrg-skj.



## Appendice 2E - Verbale del Tavolo 5

Incontro online: 29 gennaio 2026, ore 16:00 – 18:00

Soggetti Invitati: 54

Partecipanti effettivi: 11

Tasso di adesione: 20%

All'incontro hanno inoltre partecipato rappresentanti dell'Amministrazione comunale e del gruppo tecnico incaricato della redazione del Piano, con funzione di coordinamento e facilitazione.

### Stakeholder partecipanti\*

#### Rappresentanti

UDINE CALCIO

Arriva Udine

Amazon logistic

Arriva Udine

Confindustria Udine

Agenzie delle Entrate

Beantech

SOLARI DI UDINE SPA

AMAZON

Trenitalia S.p.A.

PF Group

\* Il Tavolo 5 ha coinvolto i Mobility Manager aziendali

### Verbale

Dopo gli interventi introduttivi dell'Assessore **Ivano Marchiol**, che ha evidenziato le finalità dell'attività di pianificazione dei trasporti in corso (PUMS e PGTU) e gli obiettivi del Tavolo, e di **Carlo Carminucci** (Isfort) che ha illustrato il percorso partecipativo di accompagnamento alla redazione dei Piani e i principali elementi emersi dalle analisi del quadro conoscitivo, si apre la discussione.

Prende la parola il Mobility Manager di **Trenitalia** il quale informa che dall'indagine effettuata sugli spostamenti casa-lavoro, indagine che tuttavia ha registrato un basso tasso di risposta, risulta che il 50% dei dipendenti della sede di Udine utilizza il mezzo privato, una percentuale simile a Trieste. Il mantenimento dell'uso dell'auto è attribuito principalmente agli orari di lavoro non cadenzati (macchinisti e capitreno). Nonostante l'introduzione di tessere per la libera circolazione sui treni regionali e un contributo per gli abbonamenti annuali al trasporto pubblico locale, i dipendenti riscontrano difficoltà a causa dei loro turni, che non permettono un utilizzo costante dei mezzi pubblici. I motivi principali per l'uso dell'auto sono gli orari dei turni, che a volte iniziano molto presto o finiscono tardi, e la necessità di svolgere altre attività, come accompagnare i figli.



Ha notato, tuttavia, che per il personale d'ufficio la situazione è più incoraggiante, grazie anche all'introduzione dello smart working e della flessibilità in ingresso e uscita.

Prende poi la parola il Mobility Manager di **Beantech**. Descrive la situazione in Beantech, situata a Udine Nord, dove circa 200 dei 240 dipendenti ruotano attorno alla sede. Un quarto di loro proviene dal centro di Udine, ma incontra difficoltà nell'utilizzare mezzi alternativi all'auto a causa della pericolosità del tratto stradale verso il terminal nord e della mancanza di piste ciclabili protette. Ha inoltre menzionato che per le persone che provengono dai comuni limitrofi, le alternative all'auto sono molto limitate per la scarsità della rete extraurbana di mezzi pubblici.

A commento **Carminucci** ha chiesto al il Mobility Manager di **Beantech** informazioni sui servizi di trasporto pubblico a disposizione del sito aziendale, nonché la fattibilità di navette dedicate per i 200 dipendenti di Beantec. Egli ha spiegato che la flessibilità degli orari di arrivo (dalle 8:00 alle 9:30) e la variabilità degli orari di uscita, spesso per recarsi dai clienti, rendono la navetta poco fattibile. Carminucci ha incoraggiato il mobility manager di Beantech a inserire indicazioni per iniziative come il carpooling o il miglioramento della ciclabilità all'interno del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), sottolineando che il PUMS rappresenta un'opportunità per sperimentare soluzioni alternative.

Prende quindi la parola la Mobility Manager **dell'Udinese Calcio**, la quale evidenzia il problema della movimentazione di un ingente numero di persone durante gli eventi, incluse le partite di calcio e i concerti. Ha segnalato che non esiste una linea di autobus urbano dedicata, poiché gli orari delle partite sono variabili, e le corriere extraurbane non sono sincronizzate con gli orari degli eventi. Inoltre, sottolinea che sebbene esistente la pista ciclabile Alpeadria è "mal comunicata" e i tifosi non sono consapevoli della possibilità di raggiungere lo stadio in bicicletta. E anche l'accessibilità delle fermate per persone con passeggini o sedie a rotelle rappresenta un fronte critico sul quale lavorare.

**Francesca Savoia** risponde che è in progetto una nuova segnaletica orizzontale e verticale per l'FVG1, che sarà realizzata entro l'estate. Ha anche evidenziato che l'Amministrazione Comunale ha in progetto di realizzare la fermata del trasporto pubblico locale (TPL) lato stadio e che è stato approvato un documento per un collegamento che passerà anche vicino alla zona dello stadio.

A commento, **l'Assessore Marchiol** sottolinea l'importanza di ricevere osservazioni circostanziate da parte dei poli attrattori, come Udinese e Beantech, riguardo alle richieste di miglioramento infrastrutturale, specialmente per la mobilità ciclabile e la sicurezza. Ha spiegato che disporre di dati che dimostrino un potenziale cambio modale quotidiano di decine o centinaia di persone sono fondamentali per la prioritizzazione degli investimenti all'interno della fase di costruzione del PUMS.

In chiusura di riunione viene somministrato online un breve questionario per la valutazione di priorità delle macro-aree di raggruppamento degli obiettivi del PUMS.

Fig. 8 - Incontro in modalità telematica (29 gennaio 2026)

