



REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
PROVINCIA DI UDINE
COMUNE DI TARCENTO

AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

FASE 2 PROGETTO

PR2. Risposte alle osservazioni presentate dopo l'adozione

PROGETTISTA INCARICATO:
Dott. Ing. Alberto Novarin



COLLABORATORI DI STUDIO:

Ing. Piercarlo Copetti
Ing. Massimo Beltrame

DATA	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO	NOME FILE	CODICE PRATICA
20.02.2018	A.N.	A.N.	A.N.	QuattroLavori312-Tarcento PGU aggiornamento 2009/FASE2-PROGETTO/RELAZIONI/PR2.dwg	312

REVISIONE	DATA	OGGETTO	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO	NOME FILE
A						
B						
C						
D						



Studio di Ingegneria Novarin
via Manin, 10 - 33100 Udine Tel. 0432/421013 fax 0432/1840008 E-Mail: studio@novarin.net

APPROVAZIONE PGTU TARENTO - RISPOSTE ALLE OSSERVAZIONI PRESENTATE DOPO L'ADOZIONE

Osservazione n.1

Proponente: Dario del Fabbro

Oggetto

Chiede che il sedime della prevista ciclovia FVG3 venga spostato lungo il limite di divisione dei mappali 210 e 211.

Risposta

Osservazione accolta, si modifica la tavola P04.

Osservazione n. 2.1

Proponente: Tullio Zucchi

Oggetto

Opposizione alla classificazione di “strada urbana locale” del tratto di strada privata che da via Zucchi conduce alle proprietà identificate ai civici 32 e 34 (vedi allegata planimetria).

Risposta

Osservazione accolta, si modificano le tavole P02, P03, P04, P05, P07, P08, P09, P10.

Osservazione n. 2.2

Proponente: Tullio Zucchi

Oggetto

Mancata classificazione della strada comunale “Vecchia d’Artegna”; ripristino strada vicinale “Stella”

Risposta

Osservazione parzialmente accolta relativamente alla strada comunale “Vecchia d’Artegna”, si modificano le tavole P02, P03, P04, P05, P07, P08, P09, P10.

Osservazione n. 2.3

Proponente: Tullio Zucchi

Oggetto

Mancate previsioni di messa in sicurezza degli incroci sulla statale Pontebbana che interessano la frazione di Collalto.

Risposta

Osservazione parzialmente accolta. Le opere per la messa in sicurezza delle piazzole di sosta dei mezzi TPL, degli scuolabus e delle uscite sulla Statale Pontebbana delle vie Manin, Zucchi e dei casali Venturini saranno oggetto di uno studio di dettaglio nell'ambito del progetto di fattibilità tecnico economica della nuova rotatoria di Collato; la realizzazione di questa opera implica infatti la necessità di una riorganizzazione generale della mobilità veicolare e pedonale lungo tutto il tratto di attraversamento urbano.

Osservazione n. 3

Proponenti: Consiglieri Comunali di Tarcento

Oggetto

Ridiscutere il progetto e la localizzazione del nuovo CIMR.

Risposta

*Si ricorda innanzitutto che il presente piano di settore rappresenta uno strumento urbanistico di grado subordinato rispetto al PRGC; esso pertanto si conforma quale documento di indirizzo, evitando di apporre vincoli preordinati all'esproprio o procedurali e non apportando di fatto varianti al Piano Regolatore Generale. Ciò premesso, non si rendono quindi necessarie né le direttive, previste dall'art. 63bis della L.R. 5/2007 **solo** per le varianti generali allo strumento urbanistico, né la relazione geologica, prevista dalla lett. e del comma 2 dell'art. 36bis della L.R. 5/2007 per le varianti generali ai piano e dall'art. 8 comma 7 della L.R. 21/2015 per le varianti di livello comunale.*

L'osservazione non è pertinente per quanto riguarda il progetto, che ha un suo iter di approvazione separato. Per quanto riguarda invece la localizzazione del CIMR, si evidenzia che essa è stata oggetto di uno studio comparativo, considerando varie possibili ipotesi, nonché le indicazioni in merito alle caratteristiche ed alle dotazioni fornite dal vigente Piano Regionale per il Trasporto Pubblico Locale. Le ipotesi formulate (in adiacenza alla stazione ferroviaria, in corrispondenza della zona scolastico-sportiva di via Pascoli, in uno slargo sul lato Sud di via Dante, nei pressi di p.za Libertà, nella zona A3 lungo v.le Matteotti a tergo di p.za Libertà) presentano in generale una serie di **vantaggi e svantaggi** che sono stati esplicitati e valutati (es. distanza rispetto al Centro Storico, ai poli di attrazione scolastico-sportivi ed alla stazione ferroviaria, possibilità realizzare di un efficace interscambio passeggeri, ecc.); **si ritiene che la soluzione individuata dall'Amm.ne Comunale sia senza dubbio sostenibile dal sistema generale della mobilità comunale ed ampiamente migliorativa rispetto allo stato di fatto**, in quanto è facilmente raggiungibile dalle principali provenienze, consente una agevole accessibilità pedonale al Centro Storico ed amplia in misura sostanziale la destinazione pedonale di p.zza Libertà; la funzionalità della nuova struttura è incrementata dai sensi unici di marcia contrapposti istituiti per i mezzi pubblici sulle vie Dante e Matteotti. La non ripetizione delle analisi sulla sosta veicolare non inficia la scelta localizzativa del CIMR, né il dimensionamento complessivo del sistema della sosta veicolare, in quanto l'offerta complessiva mantiene un rilevante margine di sicurezza rispetto alla domanda e quest'ultima si può ritenere sostanzialmente invariata in assenza di nuovi importanti insediamenti urbanistici negli ultimi anni.

Osservazione n. 4

Proponenti: Ufficio Tecnico Comunale

Oggetto

Correggere tavole grafiche P02, P05, P08 e P10 per meri errori materiali: lieve indicazione senso unico in via Ermacora, apporre indicazione senso unico nelle vie del Parco (da via Urli vs. p.le chiesetta Sant'Eufemia) e Sant'Eufemia (da p.le chiesetta vs. via Urli), indicare senso unico su via San Biagio con direzione da via Mazzini vs. via del Crocifisso).

Risposta

Osservazione accolta, si modificano le tavole P02, P05, P08 e P10.

Osservazione n. 5

Proponenti: Laura Gritti

Oggetto

Decentrare l'autostazione da p.za Libertà, mantenendovi la fermata per salita/discesa.

Risposta

L'osservazione viene solo in minima parte accolta (limitatamente al primo punto prospettato) per le motivazioni sotto elencate.

"Tavole grafiche P06a, P60b: indicazione piazza Libertà." Si apporta la correzione richiesta.

"Criticità del traffico, interruzione marciapiede v.le Matteotti, integrazione con la stazione ferroviaria". Il traffico dei mezzi pubblici - comunque contenuto e con punte limitate a determinati orari - impegna già oggi p.za Libertà e v.le Matteotti. L'interruzione del marciapiede sud del viale in corrispondenza dell'accesso può essere risolta con un attraversamento pedonale dotato di isola salvagente rompitratta (vedi sopra). L'integrazione con la stazione ferroviaria può avvenire in termini di orari dei servizi offerti e di sincronizzazione delle autocorse con il traffico dei treni. L'autostazione e la stazione RFI possono essere dotate di schermi a messaggio variabile con indicazione delle coincidenze.

"Saturazione di un'area limitata con parcheggio 70 posti-auto e CIMR". Il parcheggio è un elemento fondamentale per favorire l'intermodalità e l'accessibilità alle attività commerciali ed alle abitazioni. Il lato Ovest di p.za Libertà, oggi destinato a parcheggio e fermata bus, diventa pedonale e quindi assume il ruolo di "piazza" a tutti gli effetti. Il CIMR agevola al massimo l'intermodalità, è del tutto transitabile da parte dei disabili ed è dotato di parcheggi riservati per biciclette e motocicli, nonché, tendenzialmente, di centro noleggio biciclette e ricariche per veicoli elettrici.

"Abbattimento di 6 o 7 alberi lungo v.le Matteotti". In fase progettuale, l'eliminazione di alberature viene contenuta dalla riduzione al minimo del varco di accesso, ferme restando le esigenze di curvatura dei mezzi pubblici. Numerose nuove alberature vengono piantumate internamente al comparto CIMR.

“Incremento della presenza di polveri sottili”. *In realtà, non si prevede in p.za Libertà un incremento del traffico rispetto ai livelli attuali (i transiti ed i tempi di attesa rimangono invariati), bensì una sua migliore organizzazione con la nuova rotatoria, la cui maggiore funzionalità rispetto allo stato di fatto potrà concorrere alla riduzione delle code e quindi delle emissioni inquinanti. Si sottolinea altresì che è obiettivo primario del CIMR l’incentivazione dell’uso del trasporto pubblico e del trasporto ciclistico in sostituzione di quello privato a motore allo scopo di limitare gli effetti negativi di quest’ultimo (inquinamento atmosferico ed acustico, congestione, incidentalità stradale, occupazione di suolo pubblico, ecc.).*

“Valutazione paesaggistica”. *Questi aspetti, pur essendo presenti nella valutazione complessiva delle possibili soluzioni considerate dal piano, verranno sviluppati in dettaglio nell’ambito della progettazione dell’intervento e dell’elaborazione delle specifiche tipologie costruttive.*

Osservazione n. 6

Proponenti: Anna Ferraro ed altri

Oggetto

Cancellare l’attuale previsione del sito dell’autostazione in v.le Matteotti.

Risposta

L’osservazione viene respinta per le motivazioni sotto elencate.

“Stravolgimento caratteri ambientali, ecc.” *Il CIMR si presenta comunque di dimensioni contenute e si inserisce con le dovute mitigazioni in un’area già urbanizzata.*

“Congestione v.le Matteotti.” *Relativamente alla circolazione dei mezzi pubblici, il viale viene interessato da sole svolte a destra in accesso agli stalli, con adozione per le cordonate e le isole spartitraffico di raggi di curvatura idonei e sufficienti a non determinare l’invasione dell’opposta corsia di marcia.*

“Danneggiamento di v.le Matteotti.” *Il viale subisce solo l’eliminazione di un numero limitato di alberature in corrispondenza dell’accesso al CIMR.*

“Interruzione della circolazione pedonale lungo v.le Matteotti.” *La circolazione pedonale potrà essere resa continua con l’inserimento di un attraversamento con isola salvagente rompitratta.*

“Aumento di emissioni di gas di scarico, rumorosità, rilascio di oli e degrado.” *Il parco veicolare dell’Azienda di trasporto bacinale è di ultima generazione, ad emissioni, rumorosità e rilascio oli ridotti. Il tempo di stazionamento dei bus nel CIMR viene contenuto al minimo, a motori spenti. Le punte di traffico interessano solo orari prefissati della mattina e del pomeriggio dei giorni feriali. Il degrado viene evitato con soluzioni architettoniche e costruttive di qualità (es. vetrate, contenimento estensione pensiline, differenziazioni cromatiche, utilizzazione arredi verdi, illuminazione, ecc.). Si conferma che i transiti ed i tempi di attesa rimangono invariati.*

“Aumento del flusso dei mezzi pubblici e di auto private ed attraversamento invasivo di p.zza Libertà.” *Non sarà riscontrabile un aumento di flusso, in quanto il transito degli autobus di linea, che già oggi impegnano p.zza Libertà, rimarrà invariato. Le manovre di svolta in uscita, obbligatoriamente in destra per i mezzi pubblici, verranno verificate tramite apposite simulazioni degli ingombri e dei triangoli di visibilità. È altresì*

prevista la riconfigurazione generale della circolazione veicolare nella piazza, tramite inserimento di una rotatoria stradale di ultima generazione, concordata con Friuli Venezia Giulia Strade e qualificata da arredi urbani e da attraversamenti pedonali e ciclabili in sicurezza.

“Dequalificazione della zona Ovest di p.zza Libertà.” Il nuovo CIMR non è collocato sulla piazza, ma a tergo di essa, destinando gli spazi oggi occupati dai bus in fermata a zone di arredo urbano pedonale, con ricucitura urbanistica dei due lati della piazza.

“Eliminazione possibilità di sviluppo corretto di un’area centralissima.” Il CIMR rappresenta un’infrastruttura indispensabile per l’organizzazione della mobilità in ambito comprensoriale ed è diretto non solo ai mezzi pubblici, ma a tutte le componenti della mobilità, nonché all’utenza turistica ed al suo orientamento sul territorio: il CIMR può quindi concorrere efficacemente ad elevare il livello qualitativo dell’area e di tutto il centro dell’abitato.

Osservazione n. 7

Proponenti: Lucio Tollis

Oggetto

Decentrare l’autostazione da p.za Libertà, mantenendovi la fermata per salita/discesa.

Risposta

L’osservazione viene respinta per le motivazioni sotto elencate.

“Le autostazioni non sono situate nelle aree centrali di una città.” In realtà si tratta di un centro intermodale regionale di secondo livello, con mezzi pubblici che effettuano operazioni di salita/discesa dei passeggeri e non di stazionamento prolungato, in analogia con quanto avviene nello stato di fatto (a questo proposito, si fa rilevare che la SAF è già dotata di deposito c/o via della Ferrovia). Il CIMR fornisce altresì servizi per la mobilità ciclistica e turistica ed è un punto di orientamento per i visitatori. La collocazione del CIMR è connessa alle dimensioni degli agglomerati urbani: per centri di piccole dimensioni una localizzazione a ridosso del centro può essere accettabile e funzionale (si veda il caso di Tolmezzo).

“Effetti negativi su insediamenti commerciali ed abitativi.” Per quanto riguarda il commercio ed i servizi, il CIMR aumenta il grado di accessibilità e la frequentazione della zona e quindi la clientela potenziale. Per quanto riguarda le abitazioni, il progetto adotterà le necessarie mitigazioni ambientali.

“Area circoscritta e non adatta ad ospitare il complesso degli impianti destinati allo stazionamento dei servizi di linea ed alle loro manovre.” Il dimensionamento del CIMR è stato concordato, in base agli orari vigenti delle autocorse, direttamente con l’Azienda esercente il servizio e con il competente Ufficio Regionale.

“Non viene rispettato l’obiettivo <<miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta)>>”. I mezzi pubblici effettuano sole manovre di svolta a destra con congrui raggi di curvatura che impediscono l’invasione delle opposte corsie di marcia. Il traffico veicolare viene fluidificato e messo in sicurezza dalla nuova rotatoria posta all’incrocio tra p.za Libertà e viale Marinelli, dotata di ampi attraversamenti pedonali

ed avente funzione di rallentamento della velocità. Il lay-out progettuale interno del CIMR non è comunque oggetto di trattazione specifica nel presente PGTU.

“Non viene rispettato l’obiettivo <<incentivazione del trasporto pubblico>>”. Nei fatti, il nuovo CIMR sicuramente incentiva il trasporto pubblico, in quanto migliora gli spazi di attesa, di salita e di discesa dei passeggeri, fornendo ad essi i necessari servizi (biglietteria, sala d’attesa, pensiline di protezione con sedute, pannelli a messaggio variabile, parcheggi per auto, biciclette e motocicli, illuminazione, servizi igienici, ecc.). L’integrazione con la stazione ferroviaria, piuttosto decentrata rispetto alle altre polarità comunali degli spostamenti, viene perseguita (come detto sopra) in termini di sincronizzazione degli orari ferro-gomma e di trasmissione informazioni tempestive all’utenza tramite pannelli a messaggio variabile.

“Non viene rispettato l’obiettivo <<riduzione degli incidenti stradali>>”. Il nuovo CIMR concorre a ridurre l’incidentalità stradale nell’area per la riorganizzazione sistematica della mobilità operata nel nodo di p.za Libertà e per l’incentivazione dei modi “trasporto pubblico” e “trasporto ciclistico” quali alternative più sicure per gli utenti rispetto al traffico individuale a motore.

“Non viene rispettato l’obiettivo <<riduzione dell’inquinamento acustico ed atmosferico>>”. Si conferma che la riduzione in esame consegue a livello comunale da un diverso assetto della mobilità promosso dal CIMR. All’interno dell’area di intervento, il progetto ed il regolamento di esercizio del CIMR definiscono gli strumenti per ridurre le emissioni inquinanti, nonché le mitigazioni paesaggistiche (es. inserimento di alberature, adozione di materiali di pregio, contenimento dell’estensione delle pensiline, mitigazioni acustiche tramite barriere ed asfalti fono assorbenti, ecc.)

“Non viene rispettato l’obiettivo <<rispetto e salvaguardia dei valori ambientali>>”. Vedi considerazioni sopra esposte. Si demanda alla progettazione il mantenimento della continuità visiva di viale Matteotti ed in generale la riduzione al minimo di tutti i possibili impatti ambientali.

“Non viene rispettato l’obiettivo <<contenimento dei costi pubblici e privati>>”. L’ipotesi localizzativa del CIMR è congruente con il finanziamento economico complessivo partecipato dalla Regione FVG. L’analisi dei costi non è comunque oggetto di trattazione specifica nel presente PGTU.

“Scelta diversa dal CIMR compatto (vedi PRTPL).” In fase di redazione del PGTU si sono esaminate e discusse, come è noto, varie ipotesi localizzative, considerando per esse i punti di forza e di debolezza; l’elaborato finale del PGTU contiene solo l’ipotesi finale prescelta. L’adozione di un CIMR multipolo avrebbe disorientato l’utenza risultando eccessivamente dispersivo a causa della complicazione e dell’allungamento dei percorsi di relazione tra gli elementi stessi del CIMR vanificando i vantaggi della scelta operata.

“Non viene rispettato l’obiettivo <<difesa delle utenze deboli>>”. Pedoni, ciclisti e disabili sono tutelati per le seguenti motivazioni: a) formazione di una rete coerente e continua di itinerari che attraversano l’area di intervento, limitando e disciplinando i conflitti con il traffico motorizzato; b) adozione generalizzata del criterio dell’eliminazione delle barriere architettoniche; c) incremento sostanziale degli spazi pedonali e ciclabili. Relativamente al marciapiede Sud di v.le Matteotti, come già sopra evidenziato, si demanda alla progettazione dell’intervento la riduzione al minimo dei disagi tramite la diminuzione della lunghezza complessiva dell’attraversamento e l’inserimento di isole rompitratta.

“Mancanza di partecipazione pubblica nella procedura di adozione del PGTU.” L’adozione rispetta le procedure indicate dalla Legge.

“Non esiste asseverazione geologica.” *Non è richiesta per il PGU.*

Udine/Tarcento, 21-02-18



Il progettista

Dott. Ing. Alberto Novarin