



MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE

RIVOLUZIONARE UNA
REGIONE

PALMANOVA
30 NOVEMBRE 2024

**DOCUMENTO PER
L'ASSEMBLEA
DEL PATTO PER
L'AUTONOMIA**



MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE

1. PRINCIPI GENERALI

Nel predisporre un piano della mobilità e delle infrastrutture vi sono criteri irrinunciabili di efficienza/efficacia, ma non di meno di sostenibilità. Criteri validi sempre ma ancor di più cruciali nella situazione di crisi climatica che stiamo vivendo.

In sintesi tali principi si possono così riassumere:

- a. Contenimento radicale del consumo di suolo e riduzione importante delle emissioni
- b. Trasferimento di una parte significativa del trasporto privato su quello collettivo
- c. Trasferimento di quote significative del trasporto merci dalla strada alla rotaia

2. PIANO DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE

2.1 VIABILITÀ PRINCIPALE

Con il completamento della terza corsia sull'A4 sui tratti ancora non realizzati (Palmanova-Villesse e Portogruaro-S. Donà di Piave) si può considerare concluso lo schema degli assi viari principali della regione. Come il dibattito pubblico ha ampiamente dimostrato, non rientra fra le opere strategiche il collegamento Cimpello-Gemona. Occorre tener presente sempre, nella previsione di grandi opere, il rischio che comportano sia sul piano ambientale sia, purtroppo, su quello della legalità. Oltretutto, dal punto di vista delle ricadute economiche altri possono essere i progetti allo scopo anche più adeguati come di seguito rappresentato. Riguardo alla grande viabilità, due sono gli interventi che riteniamo debbano essere valutati con tempestività: la gronda di Pordenone, scegliendo un tracciato meno impattante possibile in termini di consumo di suolo e di conseguenze ambientali e la sistemazione della SS13 fra Udine e Sacile, intervenendo sui nodi più sovraccarichi.

2.2 VIABILITÀ SECONDARIA

Gli interventi riguardano la messa in sicurezza di quella viabilità maggiormente esposta agli ormai ricorrenti fenomeni estremi (in particolare la viabilità montana come in Val Resia, nel Canale di Gorto, nella pedemontana centrale fra i comuni di Forgaria e Meduno, etc.), la rettifica di alcuni tratti particolarmente tortuosi e lenti (Spilimbergo-Pinzano, Comeglians-Rigolato, Forni Avoltri-Sappada, etc), la razionalizzazione della viabilità ordinaria mediante l'individuazione di corridoi scorrevoli frutto del raccordo fra arterie esistenti. In sostanza, interventi diffusi ma di basso impatto ambientale e alto beneficio sociale.

Una valutazione particolare deve essere riservata al Passo di Monte Croce Carnico, per il quale la soluzione non può che essere una variante di valico, così come presentata dai diversi tecnici intervenuti sul tema e concordata nel tempo con le controparti carinziane.

Occorre poi dare particolarmente attenzione ai percorsi pedonali all'interno delle località medio-piccole e nondimeno a quelli che uniscono le frazioni del medesimo capoluogo soprattutto laddove la viabilità costituisca elemento pericoloso per l'incolumità dei pedoni con l'ulteriore finalità di ridurre la mobilità su auto nei percorsi locali.

2.3 MOBILITÀ CICLISTICA

Oltre alla necessità di completare gli assi principali Tarvisio-Grado (FVG1) e Cividale-Sacile (FVG3) e l'Adriatica (FVG2) nonché in futuro quella del Tagliamento, attuando la RECIR, è questione cogente dare continuità ed efficienza alla rete ciclabile regionale attraverso la costruzione di piani coerenti sui tre livelli di pianificazione, regionale provinciale e comunale, con biciplan integrati, attuando quanto indicato dalla LR8. Per quanto la segnaletica sia stata omologata e discretamente distribuita, molto si deve ancora fare sul

terreno per rendere i percorsi continui, ben identificabili, attraenti, comodi e sicuri, e altrettanto per raccogliere in un unico sito informatico e rendere fruibile la rete regionale dei tracciati con tutte le necessarie informazioni.

Uno degli asset forti che abbiamo in Regione è l'intermodalità con abbinamenti treno+bici, treno+bike sharing, treno+bus, treno+barca: dobbiamo valorizzare questo patrimonio di servizi, integrandolo, pubblicizzandolo e rendendone più semplice l'uso, soprattutto a servizio di viaggiatori italiani e stranieri, con programmazione di lungo termine sui servizi stagionali.

3. FERROVIE

3.1 SERVIZIO MERCI

Come detto in premessa, la sostenibilità futura del trasporto passa attraverso il trasferimento di una sua quota importante dalla gomma al ferro. Ciò significa trovare soluzioni tariffarie e gestionali che agevolino tale trasferimento e, ancora più urgentemente, affrontare gli attuali limiti di capacità delle linee regionali. In questo senso, rappresenta ancora un grosso handicap il nodo di bivio S. Polo fra le linee Udine-Trieste e Venezia-Trieste e ancor di più è una strozzatura che limita lo sviluppo il tratto Monfalcone-Trieste che già oggi offre residui di capacità quasi solo nelle fasce notturne, quando la circolazione dei treni viaggiatori è sospesa. Va ripresa, poi, con RFI l'analisi del progetto relativo alla cosiddetta "grande capacità" che era stato immaginato per la linea Venezia-Trieste, senza il quale l'offerta di trasporto da e per i porti e per i paesi dell'est non troverà un'espansione. Infine deve essere riconsiderato e approfondito il ruolo e il futuro dello scalo di Cervignano, che rappresenta il retaggio di una inadeguata e intempestiva progettazione e programmazione del trasporto merci, essendo stato realizzato quando ormai era operativo lo scalo concorrente di Fūrnitz in bassa Carinzia e il mercato delle merci si era sostanzialmente modificato.

3.2 SERVIZIO VIAGGIATORI

Interventi infrastrutturali: a quanto riportato in precedenza si deve aggiungere l'elettrificazione della Casarsa-Portogruaro, la riapertura della Sacile-Gemona, il dirottamento del traffico Udine-Vat sulla linea di circonvallazione di Udine e dismissione del vecchio tracciato, completamento del raddoppio della linea Udine-Cervignano, "lunetta" di Gorizia per Nova Gorica e di Sacile per Gemona.

Incremento dei collegamenti Trieste/Udine-Villaco con coincidenze per Monaco/Vienna, verifica fattibilità di un ultimo collegamento serale in partenza alle 23 sulle direttrici Udine-Sacile, Udine-Trieste, Udine-Tarvisio, eventualmente solo nei weekend. Progettazione di un servizio in chiave specificamente turistica sulla linea Sacile-Gemona.

Piano di riuso delle piccole stazioni e di recupero delle relative aree da concordare con RFI. Sviluppo dell'intermodalità realizzando le autostazioni in aree contigue alla stazione ferroviaria come già avviene ad esempio a Sacile, Pordenone, Gemona, Carnia, Trieste, nonché parcheggi a tariffe agevolate a servizio dei pendolari che utilizzano auto+treno.

Servono inoltre un'integrazione tariffaria regionale (treno/autobus urbano ed extraurbano) e uno studio di fattibilità per l'integrazione anche vettoriale per lo meno sulle direttrici principali (Udine-S.Daniele, Udine-Spilimbergo, Udine-Osoppo/Buia).

Anche l'adeguamento delle stazioni dal punto di vista delle barriere architettoniche deve essere prioritario, sia per rispettare il diritto a muoversi per le persone con mobilità ridotta e le famiglie con passeggini, sia per consentire l'intermodalità treno-bici.

5 SERVIZI REGIONALI TPL SU GOMMA

Integrazione tariffaria ed eventualmente vettoriale come sopra specificato. Studio della possibilità (se già non realizzata) di un cadenzamento quanto meno sulle linee principali eliminazione dei parallelismi, ove ancora esistenti, fra gomma e ferro. Istituzione servizio annuncio informatico del passaggio dell'autobus sulle linee extraurbane. Miglioramento aree di attesa sul territorio extraurbano.

6. SERVIZI DI TLP VIA MARE

È necessario continuare a sostenere e sviluppare i servizi di trasporto pubblico via mare già esistenti, attrezzandoli con imbarcazioni adeguate ai bisogni dei diversi tratti costieri, con battelli sempre più a basso impatto e senza barriere architettoniche a beneficio sia delle persone a mobilità ridotta che dell'intermodalità bici+barca.

7. IN AMBITO URBANO: MOBILITÀ A MISURA DI PERSONA

In ambito urbano è necessario lavorare nella direzione della Città 30 e della città dei 15 minuti: da un lato ridurre i limiti di velocità, e dall'altro lato ridurre i bisogni di mobilità.

La città 30 consente di ridurre drasticamente il numero di persone ferite e morte sulle nostre strade e abbattere l'inquinamento atmosferico e acustico, costruendo una città più a misura di persona. La stessa visione che guida la costruzione di città dei 15 minuti, dove tutti i servizi siano in un raggio di 15 minuti a piedi o in bicicletta dalla residenza, in modo da ridurre le necessità di spostamento e allo stesso tempo costruire comunità e sostenere le economie locali.

Contemporaneamente, sarà necessario muoversi nella direzione di infrastrutture che rendano lineare, comodo, sicuro, e bello muoversi nel centro a piedi e in bicicletta, oltre a servizi per l'intermodalità. Un'attenzione particolare va riservata alla mobilità sostenibile e attiva sui percorsi casa-scuola e casa-lavoro e all'eliminazione delle barriere architettoniche, attraverso l'incentivazione e l'integrazione dei rispettivi strumenti di pianificazione locali. Per i percorsi casa - scuola il focus è certamente sulla sicurezza, mentre per quelli casa - lavoro l'attenzione deve essere posta sull'efficienza e sui servizi (come incentivi alle aziende che offrono posti bici sicuri, con ricarica e-bike e spogliatoi, ma anche incentivi alla diffusione di stalli bici sicuri nei rioni residenziali e nei condomini).

In ambito urbano, il trasporto pubblico da prediligere sarebbe quello dei filobus, tram (o dei tram treno) in sede propria, per renderne l'uso competitivo rispetto all'auto privata, anche a servizio di parcheggi scambiatori di cintura. Infrastrutture inutili, impattanti e insostenibili come quella dell'ovovia di Trieste sono da evitare e osteggiare in tutti i modi.

8. LE QUESTIONI ECONOMICHE

Tra le più forti leve da usare per modificare le abitudini di mobilità della cittadinanza vi è quella economica. Le proposte in tal senso a livello regionale dovrebbero seguire le già tante esperienze virtuose italiane ed europee in merito alla progressiva gratuità del trasporto pubblico. Dal Klimattiket Austriaco e Tedesco, fino all'abbonamento a 20 euro per gli autobus a Bari: sperimentazioni che hanno portato a successi clamorosi, che avvicinano sempre di più alla democratizzazione del diritto di movimento. Va considerando che il costo del biglietto copre a malapena il 30% del costo dei trasporti, e che i risparmi sul lungo periodo in termini di costi sociali grazie alla riduzione delle emissioni e delle conseguenze degli incidenti stradali sono incalcolabili.

Sarà fondamentale lavorare nella direzione di un abbonamento unico regionale per tutti i servizi di trasporto, di cui ridurre progressivamente i costi. Un abbonamento unico che permetta alla cittadinanza di poter scegliere di utilizzare i vari servizi di mobilità pubblica (treno, autobus, bike e car sharing, barche) con praticità, economicità, comodità ed efficienza.

Molti territori si stanno anche muovendo verso un riconoscimento economico per chi usa la bici sui tragitti casa -lavoro. Un'azione da sperimentare e attuare anche qui.

9. MOBILITY AS A SERVICE

Sempre di più sarà necessario spostarsi verso la visione definita MAAS - Mobility As A Service, e cioè condivisa e a chiamata. Servizi di car sharing elettrico, anche in forma cooperativa, hanno mostrato buoni risultati anche su città di dimensioni non enormi, e a maggior ragione sarebbero utili a scala regionale. L'esistenza di un servizio di car sharing è fondamentale per costruire l'idea che si possa fare a meno dell'auto privata, ferma per il 97-98% del tempo a occupare spazio pubblico, spesso gratuitamente. L'obiettivo dovrebbe essere quello della graduale riduzione del parco auto della regione, al momento elevatissimo. La Regione dovrebbe attivare un servizio di car sharing elettrico pubblico nei quattro capoluoghi regionali.

10. DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI

Tutto quel che non si può ridurre andrà elettrificato. Siamo dunque favorevoli alla conversione alle auto elettriche, e all'incentivazione delle stesse solo nel caso di full electric o ibride plug in. Anche laddove fosse possibile sostituire un autobus con motore a combustione con un tram o un autobus elettrico bisogna continuare a investire. Allo stesso tempo, va agevolata l'installazione e diffusione delle colonnine di ricarica, per le automobili e per le biciclette a pedalata assistita. Non ci facciamo invece sedurre dalle sirene dell'idrogeno: sappiamo che al momento usare questo vettore non è competitivo (né da un punto di vista economico, né di sicurezza, né di efficienza, né di infrastrutture) rispetto alle normali batterie, e con ogni probabilità non lo sarà per lungo tempo.

11. COMUNICAZIONE

Bisogna lavorare su campagne di comunicazione sulla sicurezza stradale e di promozione della mobilità sostenibile e attiva, oltre che per ridurre l'aggressività in strada. È necessario rafforzare il ruolo delle/dei mobility manager aziendali e d'area, per lavorare sulla formazione e sulla costruzione di campagne di comunicazione integrate capaci di incidere efficacemente sui comportamenti.